

# Review приволжский федеральный округ. тенденции

## Порт для авиации

— развитие —

«ИнтерАвионика» приступит к строительству только в 2015 году, а «Волга-Днепр Техник Ульяновск» и вовсе заявил о переносе своего проекта во второй пусковой комплекс ПОЭЗ. Это и неудивительно, полагает руководитель группы инфраструктурных проектов Trefin Ventures Евгений Плумов: ключевой риск резидентов особой зоны связан с несоответствием между заявляемыми планами публичной стороны по развитию инфраструктуры ОЭЗ и реальными возможностями по выполнению этих планов. «Нередко регион заявляет, что готов обеспечить всю инфраструктуру, а потом сталкивается с бюджетным дефицитом и не может полноценно выполнить свои обязательства перед резидентами. Это приводит к тому, что приходят не те резиденты, которые изначально планировались, кто вообще не приходит, а некоторые приходят, видят, что ничего не сделано, и отказываются от площадки», — говорит Евгений Плумов. Уже сейчас из-за задержки в создании инфраструктуры резидентом пришлось серьезно скорректировать свои планы, добавляет руководитель аналитического агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «По бизнес-плану, например, уже сегодня должны быть возведены стены и цехи сборочного предприятия, которое будет собирать самолеты Twin Otter. А у них теперь будет отставание от графика минимум на полтора-два года».

### Большие надежды

Одним из самых любопытных и с нетерпением ожидаемых проектов ПОЭЗ стали планы производства на территории зоны самолетов для региональной авиации. Беспорядочная актуальность проекта объясняется активным развитием авиаперевозок между городами Приволжского федерального округа в рамках окружного пилотного проекта развития региональной авиации. По информации Росавиации, программой на конец октября воспользовались 78,4 тыс. человек, то есть на 88,5% больше, чем авиапассажиров на региональных рейсах за весь 2012 год, а по итогам года прогнозируется перевозка 90 тыс. пассажиров. Пока спрос на небольшие региональные самолеты

удовлетворяется за счет самолетов иностранного производства, и на межрегиональных рейсах работают Bombardier Q400 и региональные ATR, рассказывает Олег Пантелеев. «Здесь мы уже упускаем возможность продажи самолетов российской сборки. Поэтому все ожидают, что меры по поддержке региональных перевозок будут комплексными и сбалансированными: если государство субсидирует сами перевозки, то логично и самолеты производить самостоятельно, чтобы деньги из бюджета, направленные на субсидирование авиакомпаний, уходили потом обратно российским авиапроизводителям и за счет этого возвращались в бюджет, а не уходили иностранным компаниям», — полагает аналитик.

Реализовать проект планируется в рамках создания СП по сборке региональных самолетов госкорпорацией «Ростех» и Airbus Group или Bombardier Aerospace — соответственно, будут производиться самолеты ATR-72 или Bombardier Q-400. Окончательное решение о том, какой из иностранных партнеров будет работать с «Ростехом», планируется принять до конца года, а в 2014 году СП уже начнет строительство на территории портовой зоны госкорпорации «Ростехнолгии». Общий объем инвестиций в проект составит порядка \$100 млн: около \$50 млн будет направлено на создание инфраструктуры, оставшиеся средства пойдут на оснащение предприятия и обучение персонала. Причем РОСОЭЗ уже зарезервировали для проекта на территории особой зоны «Ульяновск-Восточный» земельный участок требуемого размера в первом пусковом комплексе с выходом к рулевой дорожке. Решение начать сборку самолетов региональной авиации в России более чем своевременно, полагает Олег Пантелеев: если через два года не появятся региональные самолеты российской сборки, то правительство РФ может снять пошлины на ввоз иностранных самолетов региональной авиации данной размерности. «Если таможенный барьер будет снят, вероятность того, что производство самолетов в России будет рентабельным, снизится. Поэтому сейчас это вопрос сроков: если решение о СП до конца года не будет принято, то запуск проекта окажется под угрозой», — считает эксперт.

### Авиакластер ft/vs ПОЭЗ

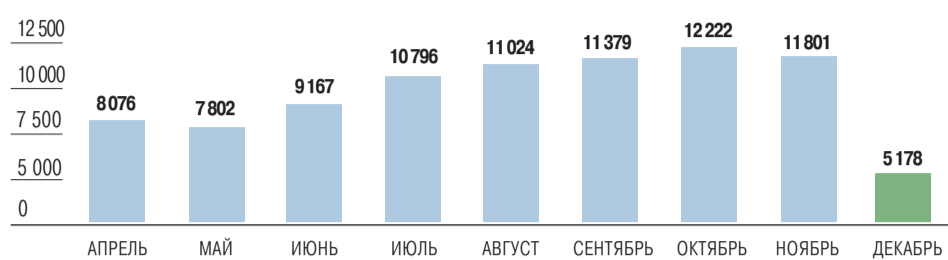
Важность создания и развития особой экономической зоны «Ульяновск-Восточный» как для области, так и для отечественного авиастроения в целом ни у кого сомнений не вызывает. Это, безусловно, эффективный механизм, тем более что любой регион всегда ограничен в бюджетных средствах, но заинтересован в привлечении внебюджетных инвестиций. Институт ОЭЗ позволяет создать или видимость преференций и льгот, или действительно предлагает реально работающие механизмы поддержки резидентов, но в любом случае это повышает инвестиционную привлекательность региона и приводит крупных системных инвесторов», — полагает Евгений Плумов. «ОЭЗ является очень серьезным инструментом для повышения привлекательности кластера в целом как партнера в реализации крупных программ. Можно проекты, которые реализуются в международном партнерстве, базировать на ОЭЗ и получать понятные таможенные и налоговые преференции, которые значительно повышают финансовую отдачу проекта за счет сокращения издержек», — добавляет Олег Пантелеев.

О привлекательности ПОЭЗ для развития говорят и сами резиденты. «Прежде чем принять решение о размещении в ПОЭЗ, мы просчитали параметры проекта, составили бизнес-план. И издержки по созданию производства здесь, по нашим расчетам, действительно будут на 30% меньше, чем за пределами зоны, что позволит обеспечить хороший срок окупаемости проекта — семь-восемь лет», — рассказал генеральный директор ООО «ИнтерАвионика» Алексей Баев. Конечно, смещение сроков строительства инфраструктуры компании тоже не на руку, однако пока на реализацию бизнес-плана компании это не повлияло: производство резидента находится в стадии проектирования.

Но будут ли резиденты ПОЭЗ продуктивно взаимодействовать с предприятиями, входящими в исторически сложившийся в Ульяновске авиакластер, эксперты сомневаются. Как такового авиакластера в регионе нет, считает господин Пантелеев: «Традици-

### ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ

ИСТОЧНИК: РОСАВИАЦИЯ



\* Данные за 2013 год — на 12 декабря. По информации Росавиации, услугами региональной авиации в рамках пилота воспользовались 85,4 тыс. человек, что более чем в два раза превышает общее количество пассажиров, перевезенных между регионами округа за весь 2012 год (41,6 тыс. чел.), и составляет 61% от прогнозируемого на этапе разработки программы ежегодного количества пассажиров (140 тыс. чел.). По итогам года прогнозируется перевозка пассажиров в объеме 90 тыс. человек. Последняя дата, на которую выкуплены билеты — 27 декабря т.г.

онное понимание кластера предусматривает, что есть либо предприятие-локомотив, либо исторически сложившийся в регионе вид бизнеса, в который вовлечено большое количество предприятий. В Ульяновске авиастроение можно считать уже исторически сложившимся видом бизнеса, однако говорить о глубокой кооперации расположенных на территории региона предприятий пока нельзя: «Авиастар-СП» многие комплектующие для самолетов не заказывает у средних и малых предприятий ульяновского региона, а производит их самостоятельно или получает в рамках своей кооперации из других регионов», — рассказывает эксперт. Это признают и в ООО «Ульяновский авиационный кластер», — управляет компанией, созданной в регионе для развития кластера. «Сейчас многие предприятия отрасли в регионе держатся особняком. Но плюс от создания авиакластера в регионе есть: мы обеспечиваем предприятиям — участникам кластера поддержку органов исполнительной власти в любых вопросах, в том числе в вопросах связи с федерацией, ведем работу с крупными европейскими авиастроительными кластерами», — отмечает директор ОГКУ «Развитие авиационного кластера Ульяновской области» Юрий Сарычев. Сейчас в кластер входят 58 компаний.

Чтобы сформировался полноценный авиакластер, в регионе нужно создать условия, при которых лидер кластера сможет отдавать на аутсорсинг заказы малым и средним предприятиям. Здесь создание ПОЭЗ будет способствовать развитию кластера, полагает Олег Пантелеев. «Создание сборочных предприятий на территории ПОЭЗ, помимо локализации производства, должно сформировать спрос на различные комплектующие изделия, не слишком сложные, которые можно было бы произвести в России. Кроме того, когда в регионе стартует выпуск модернизированных самолетов Ил-76 и комплектующих композитного крыла для MC-21, сборка ряда самолетов и запуск проекта по ТИР, возникнет спрос на услуги поставщиков, которые должны разместиться в ПОЭЗ и в ульяновском технопарке. Думаю, это реализуемо в пределах двух лет», — говорит эксперт.

Главным спорным вопросом взаимодействия резидентов ПОЭЗ и существующих предприятий авиакластера станут кадры, прогнозируют эксперты. Если планы резидентов особой зоны будут реализованы в полном объеме, потребуются много рабочих рук, а на «Авиастар-СП» уже есть подготовленные люди, которых можно быстро и с умеренными затратами переподготовить для других предприятий, поясняет Олег Пантелеев. «И не исключено, что резиденты ОЭЗ смогут предложить более конкурентное предложение по зарплате. Тем более, что, помимо ПОЭЗ, где разместятся другие предприятия, есть еще технопарк, в котором должны разместиться подрядчики самого «Авиастара-СП», — отмечает аналитик. Лидер кластера к такому повороту событий готов, добавляет Юрий Сарычев: «Кадры, возможно, будут перетекать, но «Авиастар-СП» к этому уже готовится: думает о повышении заработной платы для своих специалистов, вводит различные программы, в том числе жилищную, чтобы удержать кадры. Но, естественно, новые резиденты поднимут планку по зарплате». Более того, решить кадровую проблему помогает и регион: в области создано кадровое агентство «Анкор-Авиа», которое занимается привлечением специалистов для предприятий авиационного кластера. «Самое главное — это поддержка кластера со стороны правительства Ульяновской области, как это было изначально», — подчеркивает Юрий Сарычев. С ним согласен Евгений Плумов: «Если регион будет надеяться только на увеличение федеральной поддержки, так ничего и не получится. Федеральное софинансирование подобных проектов сейчас серьезно сокращается, это вынужденная политика. А у регионов меньше возможностей по прямой бюджетной поддержке, но есть другие инструменты», — отмечает эксперт. Тем более что для региона развитие авиакластера в целом является приоритетной задачей: сейчас в Ульяновской области работают 70 авиапредприятий и предприятий-смежников, а налоговые поступления в консолидированный бюджет региона от авиастроительной отрасли составляют около 3 млрд руб., то есть примерно 8–10% от общих поступлений.

Анна Павлова

### ДОСЬЕ ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ПОЭЗ

В июне 2008 года Ульяновская область стала одним из победителей конкурса Минэкономразвития РФ на право создания особой экономической зоны портового типа. Одну правительством России одобрено постановление о создании первой очереди особой зоны площадью до 120 га (с перспективой увеличения до 640 га) только в декабре 2009 года. Первый пусковой комплекс предполагал размещение компаний-резидентов авиационной направленности, специализирующихся на авиастроении, техобслуживании и ремонте воздушных судов, производстве авиакomпонентов и на других смежных отраслях. Чтобы привлечь инвесторов в ПОЭЗ, регион обещал резидентам зоны ряд серьезных преимуществ: низкие арендные ставки на землю, возможность вло-

ведствии выкупить ее по кадастровой стоимости, серьезные налоговые льготы, бюджетные субсидии и всемерную административную поддержку, а также режим свободной таможенной зоны и помощь с кадрами. Более того, для будущих инвесторов государство за свой счет собиралось построить инфраструктуру — дороги и инженерные коммуникации, на эти цели должно было пойти 672 млн руб. из федерального и 320 млн руб. из регионального бюджетов. Однако быстро реализовать планы не получилось: из-за недостаточного федерального финансирования в кризисные 2008–2009 и посткризисные годы работы по строительству инфраструктуры ПОЭЗ не велась, и долгое время территория простаивала.

## Идем на Восток

— стратегия —

По предварительным подсчетам, наши интересы пересекаются по двум десяткам проектов. Но это не означает, что сотрудничество будет развиваться только по ним. Остальные нуждаются или в более детальной проработке и презентации, или в более глубоком изучении», — говорит Алексей Сухов. После того, как проекты будут согласованы сторонами, их представят руководству Китая и России, и после утверждения можно будет приступать к реализации.

Не исключено, что в перечень утвержденных проектов попадет предложение Оренбургской области — наладить производство компрессоров для бытовой техники на Орском механическом заводе. Доказательством заинтересованности со стороны Китая стало то, что инженеры и технологи китайского холдинга Hangzhou Qianjiang Refrigeration Group уже побывали на предприятии. «В случае успешного завершения переговоров и запуска производства под патронажем китайских инвесторов до конца 2014 года будет выпущена первая партия компрессоров, а через несколько лет можно будет говорить о насыщении российского рынка, емкость которого оценивают в 7 млн единиц в год, нашей продукцией», — говорит губернатор Оренбургской области Юрий Берг.

О налаживании контактов с китайскими инвесторами говорит и Саратовская область. В июне 2013 года в регионе побывала делегация компании Sunward, которая входит в число крупнейших китайских производителей строительной техники. Во время визита стороны обсудили организацию совместного производства по крупноузловой сборке грузовых автомобилей компании FAW на базе ЗАО «Петровский завод автозапчастей АМО ЗИЛ». Кроме того, китайским партнерам Саратовская область предлагает вместе создать высокотехнологичный инновационный промышленный парк со специализацией в области фотоники, квантовой электроники, лазерных технологий, биотехнологий, нанотехнологий «Нижевожская лазерная долина». Проект предполагается реализовать в сотрудничестве с научно-производственным предприятием «Инжект».

По оценкам ведущего аналитика Standart&Poog's Карена Вартапетова, доля Китая в совокупных иностранных инвестициях в европейскую часть России пока невелика — около 10%. «Неболь-

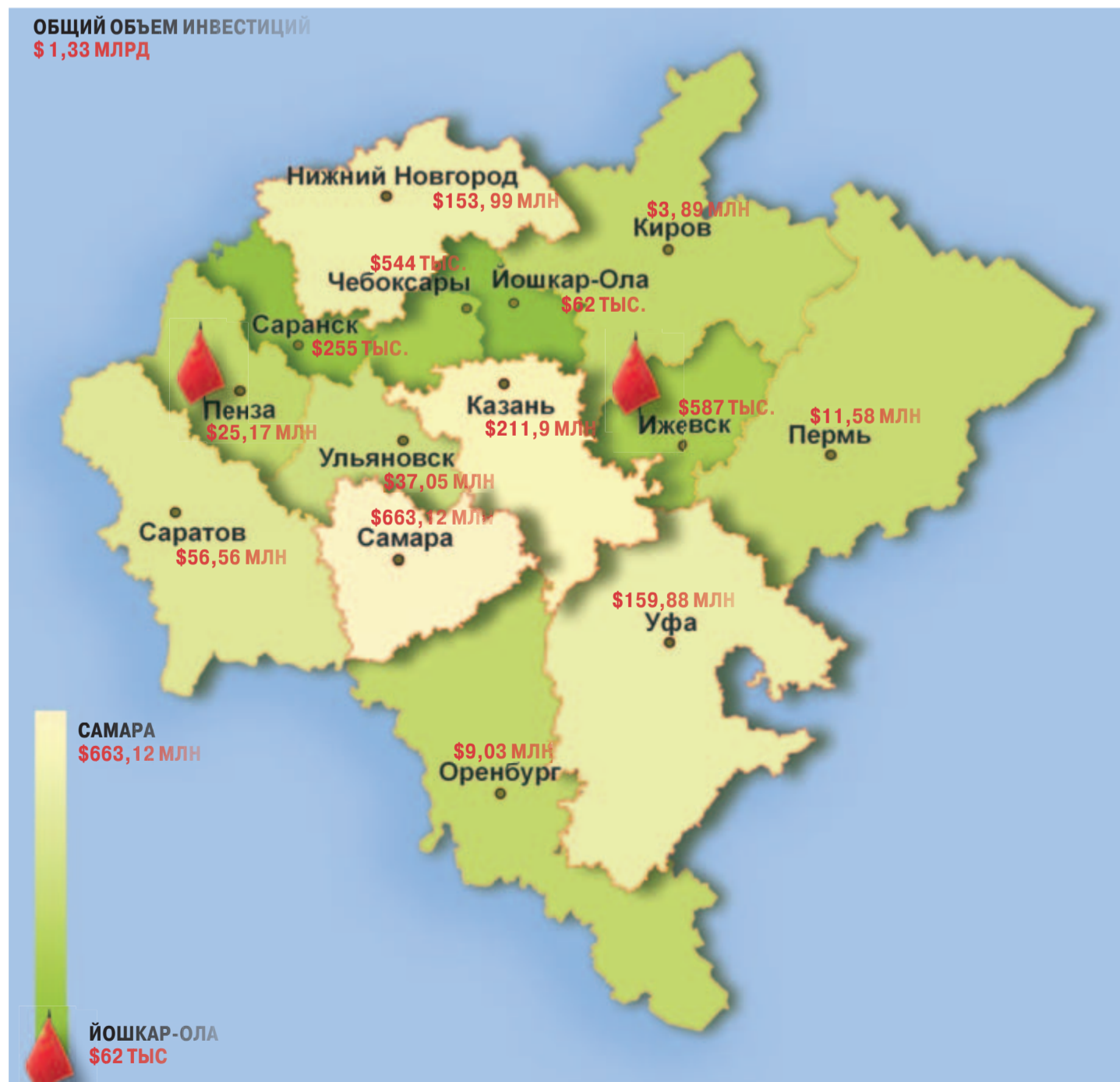
шая часть инвестиций идет в обрабатывающую промышленность, в частности, насколько нам известно, ранее китайские инвестиции направлялись в автомобильные производства в Калужской и Ульяновской областях. Учитывая, что большую долю российского экспорта в Китай занимает лес, в ПФО, возможно, будут интересны проекты в лесной промышленности», — полагает Карен Вартапетов, добавляя, что в целом китайские инвесторы, представленные квазигосударственными компаниями, прежде всего интересуются сырьем, а также вкладываются в сельское хозяйство, торговлю и строительство. С ним соглашается руководитель отдела региональных исследований департамента аналитики и консалтинга рейтингового агентства «Эксперт РА» Владимир Горчаков. «В целом китайские инвесторы идут в Россию неохотно, и в основном их интересуют ресурсные отрасли. Но это не значит, что их допускают в проекты, связанные с добычей нефти в Татарстане или Башкирии, поскольку на федеральном уровне есть ограничения на участие иностранных компаний в этой отрасли, как, например, и в металлургии», — отмечает эксперт. По мнению аналитика, не стоит ждать от китайских инвесторов конкуренции и вытеснения с региональных рынков местных игроков: «Во-первых, в текущих условиях регионы должны быть рады любым иностранным инвесторам, а во-вторых, китайских партнеров, скорее всего, будут привлекать в промышленные проекты, в том числе на условиях СП». Риски сотрудничества с Китаем Владимир Горчаков видит в том, что от подписания соглашения до реальных дел по реализации проекта может пройти очень много времени. «Это особенность китайских компаний — они могут очень долго подписывать самые разные соглашения о намерениях, но при этом начнут что-то делать в лучшем случае лет через пять», — говорит аналитик.

В целом, по мнению Карена Вартапетова, если у регионов ПФО и китайских инвесторов все-таки дойдет до реализации конкретных инвестиционных проектов, выиграет не только каждый отдельный регион, но и округ в целом: «Конкуренция, которая сейчас разворачивается между субъектами, будет полезна ПФО, поскольку благоприятно отразится на инвестиционном климате округа».

Александра Викулова

### ОБЪЕМ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РЕГИОНЫ ПФО С ЯНВАРЯ ПО ИЮНЬ 2013 ГОДА

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



ОБЪЕМ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ, ПОСТУПИВШИХ В РЕГИОН ИЗ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ С ЯНВАРЯ ПО ИЮНЬ 2013 ГОДА:

- \$15,85 МЛН — ПЕНЗА;
- \$268 ТЫС. — ИЖЕВСК.