

Генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатки» Николай Пегин рассказывает о том, почему курс на Камчатку в скором времени обязательно возьмут туристы, инвесторы и капитаны грузовых судов

- Николай Анатольевич, в конце августа принято решение о создании на Камчатке одной из территорий опережающего развития в ДФО. В чем именно и как вы собираетесь «работать на опережение»?

- Решению о создании ТОРа предшествовала серьезная совместная работа правительства Камчатского края, минвостокразвития и непосредственных резидентов, которые выразили готовность осуществлять этот проект. Общий объем инвестиций в ТОР составит 36,5 миллиарда рублей. Сам проект будет реализовываться в несколько этапов, для каждого из которых предусмотрен конкретный объем инвестиций. Треть из них – из казны. В целом, бюджетное финансирование – 8,46 миллиарда рублей: федеральный бюджет – 5,73, региональный – 2,73. Позже на второй и третий этапы ТОР предполагается выделение еще 4,05 миллиарда рублей из федерального бюджета. Основную же часть составят частные капиталовложения (28,1 миллиарда рублей). В отличие от других территорий опережающего развития ДФО Камчатский ТОР формируется по отраслевому принципу. В основу территории опережающего развития положены направления, которые могут стать локомотивами для экономики не только нашего края, но и всего Дальнего Востока – туризм, транспорт и логистика.

- А как же рыбная и горнодобывающая отрасли?

- В аббревиатуре «ТОР» есть буква «О», что означает «опережающего». Но опережать на всех направлениях одновременно – невозможно. Поэтому выбор сделан в пользу тех отраслей экономики края, которые сейчас особенно нуждаются в мощном импульсе для развития и имеют стратегическую перспективу и для Камчатки, и для всей страны. Рыбная отрасль полуострова такой динамичный толчок получила. В нее за последние годы инвестировано более 16 миллиардов рублей. Достаточно ритмично развивается и минерально-сырьевой сектор экономики Камчатки. Последние замечания, впрочем, не означают, что рыбохозяйственный комплекс полуострова и его минерально-сырьевой сектор не нуждаются в инвестициях, в привлечении средств российских и зарубежных компаний. Корпорация достаточно плодотворно работает в этом направлении. Достаточно вспомнить проект создания горно-металлургического комбината по разработке залежей Озерновского золотоносного месторождения, первую очередь которого планируется запустить в промышленную эксплуатацию в 2017-2018 годах. Общий объем инвестиций первой очереди проекта превысит 12 миллиардов. Общая же целевая капитализация предприятия на 2019 год, когда планируется старт второй очереди, должна составить около 1 миллиарда долларов. Налоговые отчисления только в региональный и муниципальный бюджет за расчетный период работы предприятия составят около 10 миллиардов рублей.

Но туризм, транспорт (в частности, проект развития Северного морского пути), портовая инфраструктура, просто так, сами по себе, без серьезных финансовых инъекций, создания широкой инфраструктурной сети, динамично априори не могут развиваться. А ведь это отрасли, которые способны «потянуть» за собой всю экономику региона, в том числе рыболовство и добычу полезных ископаемых, снизить расходы на транспортировку, обеспечить постоянные поступления в бюджет. Последнее означает,

что появятся средства на социальное развитие, на повышение уровня жизни жителей полуострова. Именно поэтому по этим направлениям требуются даже не усилия, а настоящий «прорыв».

Формы участия государства в предложенных проектах могут оказаться различными. Задача Корпорации в тесном контакте с другими заинтересованными структурами найти оптимальные варианты прорывных экономических, структурных и организационных решений.

«Якорными» резидентами в Камчатском ТОРе на сегодня высказали намерения быть тринадцать компаний, пока фактически подали в КРДВ заявки 4 компании на 7,3 миллиарда рублей, ожидается еще 9 компаний, все это местные компании. Они уже подписали соглашения с минвостокразвития и готовы от протоколов о намерениях перейти к делу. Но резидентом ТОР может быть любая компания решившая создать свой бизнес на территории опережающего развития.

- Что может предложить туристам Камчатка? Чем вы собираетесь их к себе привлечь?

- Мы их уже привлекаем. Камчатка достаточно популярна у российских и зарубежных туристов. Есть сезоны, когда гостиничного фонда агломерации Петропавловск-Камчатский и Елизовского района с трудом хватает, чтобы разместить всех желающих. Вам будет сложно поселиться в какой-нибудь отель с 20-х чисел марта до середины мая и с июня по сентябрь – поскольку «все забронировано и выкуплено».

- А кто эти люди, заполняющие гостиничные номера?

- Весной это фрирайдеры, любители экстремального горнолыжного спорта на «диких» трассах. Да и обычные лыжники тоже. Их около двух с половиной – трех тысяч человек, что для Камчатки – уже значительное число. Туристы приезжают разные, с разными запросами. Среди них есть богатые люди, для которых главное – найти подходящую гору, как для серфингистов – поймать волну, а расходы их не пугают. Есть и туристы эконом-класса. Комфортность проживания для этой категории гостей важна, но главное все-таки – наши горные склоны и стремительный камчатский снег.

Другая группа туристов – охотники и рыболовы. На Камчатке прекрасные условия для спортивной рыбалки, к нам стремятся любители охоты на серьезную дичь. Вожаемый трофей наших гостей – камчатский бурый медведь – один из самых крупных в мире. Охота на него на полуострове легальна, и она не наносит ущерба природе. Наш регион замкнут, антропогенный пресс на нем невелик и популяция камчатского бурого медведя процветает. Два раза в году, весной и осенью на Камчатку приезжают охотники со всего мира.

Летом наши гости наслаждаются природными красотами, лечатся термальными водами, знакомятся с уникальной культурой коренного населения полуострова. Поток этой категории туристов не ослабевает с июля по сентябрь. Но их все равно меньше, чем нам бы того хотелось. Главная беда внутреннего туризма – его сезонность. Люди приезжают только в определенное время. В это время гостиниц не хватает. Остальной период отели и пансионаты стоят пустыми или почти пустыми. Причина банальна: плохо развита туристическая инфраструктура. Сегмент дорогого отдыха уже относительно сформирован. А нам надо в максимально короткие сроки создать гостиничный фонд средней ценовой категории, предложить людям новые доступные туристические маршруты и сервисы, чтобы наши гости имели возможность увидеть Камчатку не только

из окна гостиницы. Это особенно важно, поскольку сейчас в России растет популярность внутреннего туризма.

- Только авиабилет на Камчатку стоит намного дороже, чем в Европу...

- Эту проблему, как ни парадоксально, поможет решить... именно приток туристов. Мы стремимся сделать Камчатский край привлекательным круглый год. В стабильном пассажиропотоке заложен и механизм постепенного снижения цен на авиабилеты. Сейчас камчатский авиамаршрут максимально востребован в летний период – сезон отпусков, когда жители региона в массовом порядке едут на отдых, а туристы стремятся к нам. Для авиакомпаний пиковый сезон «целый год кормит» в самом прямом смысле этого выражения. Это и приводит к высоким ценам на авиабилеты, гостиницы и многое другое. По сути, не дает развиваться туризму как высокодоходной отрасли экономики. В остальное время, примерно с 15 сентября по 15 мая цены на билеты низки, но и пассажиров почти нет. Создание туристических продуктов, реализуемых круглогодично, позволит установить доступные тарифы на авиаперевозки без сезонных колебаний. Реализация проектов TOP позволит нам сделать камчатский туризм всесезонным. Курорты Паратунской зоны на бальнеологических термальных источниках и некоторые другие направления позволят привлекать к нам туристов круглый год. Для этого и необходима качественно более развитая инфраструктура. А занятие по душе на Камчатке найдется круглый год.

- Вы несколько раз упоминали про Тихий океан, на берегу, которого стоит Петропаловск-Камчатский, как фактор привлечения туристов...

- Нет нужды это доказывать. Морские просторы идеально подходят для тех, кто увлекается яхтенным туризмом, моторным или парусным. Любителей волн, ветра и ощущения той свободы, которую можно испытать только среди океанских просторов, немало. Им адресован проект, над которым Корпорация сейчас работает в Петропавловске-Камчатском. Мы намерены создать яхтенный порт, который будет включать в себя не только причал для яхт, но и объекты технической и рекреационной инфраструктур. Из яхт-зоны планируется протянуть канатную дорогу на окружающие город сопки. С них на окрестности краевого центра, гряде вулканов, Авачинскую губу и Тихий океан открывается изумительный вид.

На сегодняшний день в краевом центре зарегистрировано около 5 тысяч маломерных плавсредств. Примерно тысяча имеют пластиковый и алюминиевый корпуса. Владельцы только некоторых из них предоставляют туристам в течение шестимесячной навигации маломерных судов какие-то услуги. Яхты же океанского класса в незамерзающих водах, омывающих Камчатку, могут курсировать круглый год. Создание яхтенного порта откроет магистральную дорогу малому бизнесу в организации круизных и рыболовных прогулок. А это деньги, инвестиции в экономику края, новые рабочие места и многое другое.

Кстати, не забыты будут и туристы круизных лайнеров. Мы намерены добиваться расширения возможностей для их знакомства с Камчаткой. Туристы круизных судов требовательны, но и отдача от работы с ними велика. Вот им вполне можно предложить путешествие вдоль берегов полуострова с организацией краткосрочных выездов на полуостров.

Берега Камчатки, изрезанные множеством красивейших бухт, очень живописны. Возле

них яхтсмены, вне всяких сомнений, встретят громадное количество морских животных и птиц. В августе вслед за косяками лососей к берегам Камчатки подходят киты. Кто хоть однажды слышал их песни, не забудет уже никогда.

Прибрежные акватории Камчатки предоставляют уникальные возможности для любительской рыбалки. В них можно ловить камбалу, палтуса, терпуга, треску – как в Норвегии, только у нас рыба – крупнее, а экологическая обстановка – лучше. Перевод туризма из категории сезонного в категорию круглогодичного, развитие туристической инфраструктуры позволит, по нашим расчетам, поднять число туристов на Камчатке с 15-16 тысяч человек в год до 820 тысяч туристов, в том числе 360 тысяч за счет круизных лайнеров. А это новые миллиарды в краевой бюджет, новые рабочие места, качественно новый уровень социальной инфраструктуры. Ведь по тем же дорогам будут двигаться не только туристические автобусы, но и машины жителей края.

- Планы масштабны, но когда начнется их реализация?

- Если говорить о территории опережающего социально-экономического развития в целом, то на прошедшем в конце октября заседании комитета по экономике, собственности, бюджету, налоговой политике и предпринимательской деятельности краевого Законодательного собрания, в работе которого принимали участие и сотрудники Корпорации, представители правительства Камчатки назвали точку начала практической реализации этой широкой программы. Было заявлено, что первые объекты ТОРа начнут работу в 2017 году.

Краевое правительство сейчас изыскивает средства на создание объектов инфраструктуры территории опережающего развития, реализация которых предполагает финансирование из регионального бюджета.

Есть практические наработки и у Корпорации в создании международного яхтенного порта «Камчатка». Он будет построен в историческом центре города

Петропавловска-Камчатского на месте обанкротившегося судоремонтного завода «Фреза». Мы ведем подготовку площадки для будущего строительства. В ближайшее время Корпорация начнет подъем затонувшего у причала бывшего завода судна, которое делало невозможным эксплуатацию значительной части портовой акватории. К практической реализации приближается проект строительства в краевом центре туристического комплекса «Петровская сопка». Чтобы сделать этот проект реальностью, мы работали с нашими партнерами из компании Гефест и фонда «West-Woods Consulting», скрупулезно оговорили все условия и после этого администрация Петропавловска-Камчатского подписала с фондом соглашение. Площадь территории застройки составит 380 га. Комплекс предусматривает создание шести зон катания, фуникулер, канатно-кресельную дорогу, три гостиницы, коттеджный поселок, трассы для маунтинбайка, тир, теннисные корты, площадки для проведения мероприятий, трассы и тропы для треккинга и велокросса, летний тюбинг, боулинг, бильярд, спортивные площадки и еще многое другое. Комплекс не будет пустовать ни зимой, ни летом, привлекая российских и зарубежных туристов. Да и жителям Петропавловска, думаю, он доставит много радости.

- Есть еще один проект, до которого у всей страны «руки не доходили» очень долго, но сейчас вроде бы дело сдвинулось с мертвой точки. Я имею в виду возрождение и развитие Северного Морского пути. Какой вклад может в это благое дело внести

Камчатка?

- Строго говоря, Севморпуть до Камчатки не доходит, он лежит в других широтах. К тому же он постоянно меняется в зависимости от ледовой или метеорологической обстановки. Тем не менее, грузопоток по СМП постепенно растет, и государство твердо намерено все-таки осуществить этот глобальный проект. Экспертное и деловое сообщество считает важным формировать новую арктическую транспортную линию с опорными портами входа и выхода. Мы считаем (и находим в этом поддержку), что на востоке такой точкой опоры должен стать незамерзающий порт Петропавловск-Камчатский. Точно так же, как на западе СМП – Мурманск.

У Петропавловска-Камчатского есть вполне ощутимые преимущества, которые легко видны даже на географической карте. Грузы, которые формируются в АТР и следуют в Америку, проходят в 150-200 милях от нашего порта. Есть смысл создать здесь порт-хаб с линией ледовых шаттлов, следующих по маршруту в Европу и обратно. Необходимо будет, естественно, создать и собственную грузовую базу, развивая два направления – контейнерные перевозки и вывоз рыбной продукции и минерально-сырьевых ресурсов. Но и отдача от этих вложений будет гигантская. Вспомним хотя бы Сингапур, главным сектором экономики которого и является обслуживание глобального транспортного потока.

Пока, к сожалению, этот путь практически не используется. И вообще если говорить о быстром и динамичном развитии, то оно потребует создания не только портовых структур, но и геометеоинформационной и спасательной систем и множества других необходимых вещей. Сейчас, если судно идет Северным морским путем и кто-то из экипажа серьезно заболел, разворачивается целая спасательная операция федерального значения. Не хватает береговых служб, атомных ледоколов для конвоя. Бизнесу же нужна полная уверенность в транспортной системе, которой он пользуется. Он должен знать, что на кромке льда в жестко установленные сроки формируется караван судов во главе с атомным ледоколом, что на любую нештатную ситуацию реакция будет быстрой, а информация – оперативной, что грузы надежно застрахованы от возможных рисков. Пока мы только начали создавать такую систему. Но пусть медленно, но дело с мертвой точки сдвигается.

- А удалось ли достичь каких-либо значимых результатов после Восточного экономического форума? Можно ли сравнивать его с аналогичными бизнес-саммитами в Санкт-Петербурге или Сочи?

- Я очень позитивно оцениваю тот факт, что появилась такая целевая инвестиционная площадка, как ВЭФ, что этот форум вообще состоялся и, самое главное, у него есть большое будущее. Сравнить его с форумами, которые проходят в Питере или Сочи, некорректно: у каждого форума свое назначение. Санкт-Петербургский – это глобальное стратегическое мероприятие мирового уровня, Сочинский – скорее, «инвестиционный форум российских регионов». А во Владивостоке мы работаем на нашей дальневосточной инвестиционной площадке, на которой присутствуют бизнесмены и из других регионов России, и из-за рубежа. Большая часть регионов Дальнего Востока – е слишком богатые, и, если действовать поодиночке, далеко не продвинешься. Эффективность повышается, когда усилия дальневосточников объединены на одной площадке. Именно поэтому можно говорить о серьезном значении ВЭФа для всего Азиатско-Тихоокеанского региона. По существу, это один из важнейших

геоэкономических инструментов России в макрорегионе, наши «ворота на Восток». На прошедшем в сентябре этого года форуме были не просто «гости, зашедшие на огонек», а участники, кто всерьез решил наладить здесь контакты и деловые связи. Так Камчатский край на ВЭФе подписал ряд важных и перспективных соглашений. Например, по проекту развития горнолыжного курорта в Петропавловске-Камчатском о создании и развитии Рыбной биржи и другие, по которым уже предприняты практические шаги по реализации.

- А долгое это время?

- Думаю, не очень. События в дальневосточной бизнес-сфере разворачиваются сейчас гораздо быстрее и динамичнее, чем мы могли предполагать еще год-два назад. И это, честно скажу, обнадеживает. Мы как институт развития постараемся всячески такому «ускорению» способствовать.

Владимир СЛАБУКА.