

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ВОСТОРГЕ

Алексей КУЗНЕЦОВ

■ От белорусской техники и до сгущенки. Встреча стала рекордной по общему объему заключенных соглашений.

ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕМЫ

ВЭФ проводился в одиннадцатый раз. Заключено контрактов почти на семь триллионов рублей. Восточный экономический форум, с одной стороны, региональный. А с другой - очень даже федеральный и международный. Вопросы на нем обсуждаются глобальные. Отсюда и состав участников. На этот раз делегаты приехали из 78 стран, включая восемнадцать недружественных.

В повестке и развитие Азиатско-Тихоокеанского региона, и долларизация, и искусственный интеллект (куда ж теперь без него?!). Но инвесторов больше всего интересовала ситуация в российской экономике. У нее в этом году диагностировали «охлаждение». И это многих беспокоит.

- За последние три года рост экономики России был существенно выше средневропейского. Сейчас он где-то 0,6 процента, но рост продолжается. Он может быть и выше. Если мы сохраним главные преимущества нашей экономики (а они заключаются в том, что у нас стабильная, живая и здоровая экономика), все спокойно встанет на свои места, - заявил на пленарном заседании Президент России Владимир Путин.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ЭТАП

Большинство экспертов снижение темпов роста ВВП оценивают без лишних эмоций. В экономике всегда есть циклы. Постоянно расти невозможно. Особенно в нынешних, крайне неопределенных условиях.

- Текущее охлаждение экономики является естественным этапом



Тигр как символ присутствовал везде, что подчеркивало особенность территории.

экономического цикла, потому что экономика вообще циклична. Предыдущий этап показал такой бурный рост, который привел к росту инфляции в качестве побочного результата. Концентрация на снижении инфляции привела к тому, что кредит естественным образом поджался, процентные ставки выросли, а темпы роста снизились. Это говорит, кстати, о нормальном характере нашей экономики, - подробнее пояснил эту мысль в рамках ВЭФ глава Минэкономразвития России Максим Решетников.

По его словам, период охлаждения не должен затянуться. России важно продолжать структурную перестройку экономики.

ОБНОВИЛИ СТРАТЕГИЮ

Кстати, в авангарде развития российской экономики уже много лет подряд находится Дальний Восток. Владимир Путин неоднократно заявлял, что развитие этого макрорегиона является стратегическим приоритетом на весь XXI век. Поэтому на Дальнем Вос-

токе действуют беспрецедентные меры поддержки. И они положительно влияют на темпы роста.

- За одиннадцать лет развития Дальнего Востока рост экономики - в полтора раза выше среднероссийского. Добыча меди выросла в девять раз, жилищное строительство - в три раза. В 2025 году впервые обогнали страну по темпам строительства на душу населения, - заявил на одной из сессий Алексей Чекунов, министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Во многом это произошло благодаря территориям опережающего развития (ТОР), где инвесторы получали налоговые и прочие льготы. И многим компаниям стало тесно и неудобно в рамках ТОРов. Поэтому этот режим решили масштабировать, превратив весь Дальний Восток и Арктику в единую зону опережающего развития. Это произойдет с 1 января 2027 года.

Меры поддержки теперь будут зависеть от вида деятельности и параметров проекта, а не от того, находится ли компания в конкретной местности. При этом действующие льготы резидентов территории и свободного порта Владивосток сохранятся. Такой подход должен упростить запуск новых проектов и сделать систему господдержки понятней для инвесторов.

Еще к форуму была подготовлена и обновленная Стратегия развития Дальнего Востока - на этот раз до 2036 года. Документ объединил экономические, инфраструктурные и социальные задачи макрорегиона. Среди них: транспортная доступность, энергетика, демография и технологическое развитие.

- Первый столб - инфраструктура. Такие гигантские территории нужно обустроить, но это очень точечный, ювелирный процесс. Второй столб - экономика будущего, которая прочно зиждется на той, что уже есть сегодня. И интегральная цель, наивысшая цель, зачем мы работаем, - это качество жизни людей, - подчеркнул глава Минвостокразвития.

АЛЬТЕРНАТИВА

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ КОРИДОР

■ Дело за обеспечением безопасности.

РЕАЛЬНАЯ ОТДАЧА

Была и другая стратегическая тема - трансарктический транспортный коридор. Тот же самый Северный морской путь, но со всей сопутствующей инфраструктурой. Это комплексный подход к снаряду, у которого очень большой потенциал. Но который требует большой работы и больших вложений перед тем, как начнет приносить реальную отдачу российской экономике.

О потенциале развития Северного морского пути говорят уже много лет. Этому благоприятствует глобальное потепление (хотя экологи ему явно не рады). Объемы перевозок за последние пятнадцать лет выросли в сорок раз - с одного до 38 миллионов тонн в год. Но дальнейший рост упирается в инфраструктурные ограничения. Крупному бизнесу нужен не просто путь через Арктику, а весь набор услуг, характерный для международного транспортного коридора: перевалочные порты, аварийно-спасательные пункты и разветвленная сеть сухопутных маршрутов. Задачу такого комплексного развития и должен решить Трансарктический транспортный коридор.

- Это связующее звено и основной актив Арктики, который нам необходимо развивать и в первую очередь капитализировать. Самое главное - комплексный подход к развитию транспортного коридора, - считает Сергей Вахруков, начальник управления Президента Российской Федерации по вопросам национальной морской политики.

По сути, это стратегический инфраструктурный проект России, направленный на создание единой системы транспортных маршрутов, связывающих регионы Сибири, Урала и Дальнего Востока с портами Северного морского пути и выходом в мировые торговые маршруты. По мнению экспертов, он должен стать альтернативой маршрутам через Суэцкий канал. Тем более что для перевозок из Азии в Европу и обратно он значительно короче - примерно на десять тысяч километров. Но прежде чем получать дивиденды, нужно серьезно вложиться.

- Предварительная оценка полного запуска коридора - порядка 2,7 триллиона рублей. Принципиально то, что проект изначально структурируется как международный и во внебюджетной логике: ведется работа по формированию консорциума инвесторов. Общую потребность даст транспортно-экономическая модель комплексного проекта, которая разрабатывается профильными ведомствами.

КОНЦЕССИЯ ВЫРУЧИТ

Отдельный контур - безопасность мореплавания. Сегодня система безопасности на трассе не соответствует уровню Суэца или Панамы, а для перевозчика и страховщика это главный вопрос. Нужна сеть арктических комплексных аварийно-спасательных центров по всей трассе, обеспечивающая соответствующее реагирование служб. По нашим оценкам, создание комплексной системы безопасности мореплавания на всей протяженности ТТК составит сто - сто пятьдесят миллиардов рублей. Фонд с заинтересованными частными инвесторами уже приступил к техническому экономическому обоснованию строительства таких центров на концессионной основе, - рассказал в преддверии ВЭФ Александр Галушка, бывший глава Минвостокразвития, заместитель секретаря Общественной палаты России. Интерес к ТТК проявляют почти все азиатские страны: Китай, Япония, Южная Корея и другие. По оценке Академии наук Китая, при доведении ТТК до мировых стандартов безопасности и инфраструктуры на него может быть переключено до 130 миллионов тонн грузов в год с направления Суэцкого канала.



Еще одна особенность - изобилие рыбы и морепродуктов. И это тоже привлекает инвесторов.