

ВЛАСТЬ И БИЗНЕС На Новгородчине совершенствуют новый порядок налогообложения Патент со спросом

Ульяна Вылегжанина,
Новгородская область

В НОВОГОРОДСКОЙ области разработали поправки в региональный закон «О патентной системе налогообложения». Документ даст предпринимателям еще больший стимул легализовать бизнес и создавать новые рабочие места.

Совершенствованием патентного законодательства занимается рабочая группа во главе с первым заместителем губерна-

рует корреспонденту «РГ» ситуацию первый заместитель губернатора Новгородской области Вероника Минина. — В результате мы подготовили два варианта проекта областного закона. После долгих дебатов остановились на первом, наиболее выгодном для предпринимателей варианте. Речь, прежде всего, идет об изменении стоимости патента, которая уменьшается пропорционально количеству наемных работников. Также введена градация по виду деятельности «Аренда жилых и нежилых помещений»: чем меньше площадь, тем меньше сумма платежа. Всего патенты можно получить на 47 видов деятельности.

За первые шесть месяцев текущего года новгородским предпринимателям выдали 167 патентов. Новый порядок налогообложения пользовался особой популярностью у новгородцев, которые сдают в аренду жилые и нежилые помещения, оказывают услуги по производству монтажных и сварочных работ, перевозке пассажиров, ремонту жилья и других построек.

— Пока в общей структуре налоговых поступлений удельный вес «патентного» налога составляет 0,4 процента, — продолжает Вероника Минина. — Думаю, поправки в областной закон «О патентной системе налогообложения» станут стимулом для легализации бизнеса, открытия новых рабочих мест и увеличения налоговых поступлений.

За первые шесть месяцев текущего года новгородским предпринимателям Выдали 167 патентов

тора Новгородской области Вероники Миной. В состав группы вошли депутаты областной Думы, представляющие интересы предпринимателей, региональный бизнес-омбудсмен, представители департаментов финансов, экономического развития и торговли, налоговых организаций.

— Все предложения, а их поступило несколько десятков, были тщательно изучены, — комменти-

ПРОЕКТ В карельском моногороде появится первый в республике индустриальный парк Выход есть

Светлана Цыганкова,
Петрозаводск

В МОНОГОРОДЕ Надвоицы появится первый в Карелии индустриальный парк. Об этом сообщил заместитель министра экономического развития республики Сергей Алмишев.

Официально в Карелии 10 населенных пунктов претендуют на включение в список моногородов. В этих поселениях сконцентрировано около 80 процентов всей региональной промышленности. Но пока населенные пункты находятся в сложной ситуации. Приличных комплексных инвестиционных планов развития нет, для того чтобы они появились и смогли реально за-

Якорный инвестор уже известен — это предприятие, выпускающее пеноблоки из битого стекла. По заверению руководителей компании, такой строительный материал удешевляет стоимость квадратного метра жилья до 22 тысяч рублей. Определены еще три инвестора. По словам заместителя министра экономического развития, на прокладку инженерной инфраструктуры правительство готово потратить более 400 миллионов рублей. Предполагается, что инвестиции составят не менее 1 миллиарда рублей.

— Сегодня мы близки к получению федерального финансирования на развитие этого проекта. Куратором строительства технопарка будет специально созданная управляющая компания, — сказал Сергей Алмишев. — Кроме того, на территории самого Надвоицкого алюминиевого завода создается производство алюминиевых радиаторов.

По информации эксперта — заместителя директора Института экономики Карельского научного центра РАН Евгения Жирнеля, интерес к индустриальным паркам, как инструменту привлечения инвестиций в моногород, связан с высокой эффективностью, которую показали созданные частные парки. Более того, в тех регионах, где уже были построены и функционируют индустриальные парки, возводятся новые. Из 44 проектируемых сегодня индустриальных парков только 14 являются первыми в своих регионах.

— Индустриальные парки в Карелии могут стать эффективным и востребованным со стороны бизнеса инструментом инвестиционной политики. В то же время сегодня в условиях конкурентной борьбы территорий за привлечение инвестиций выигрывают те субъекты Федерации, в которых, наряду с другими, созданы и инфраструктурные условия. К сожалению, республика пока этим не может похвастаться, — сказал Евгений Жирнель.

ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ ПАРКИ РОССИИ

Источник: правительство региона



Прогноз Развивать аквакультуру в России мешают высокие цены на корма

Пустые садки

Алексей Михайлов,
Мурманск

Цены на рыбную муку и жир, используемые при производстве кормов для искусственно выращиваемой рыбы, в 2013 году достигли рекордного уровня за последние 13 лет, причем тенденция повышения сохраняется. По мнению экспертов, это может серьезно затруднить развитие аквакультуры в России, если не удастся наладить местное производство качественных дешевых кормов.

Инвестиционная привлекательность аквакультуры во всем мире остается «чрезвычайно высокой», считает руководитель Росрыболовства Илья Шестаков. По данным ученых, общий объем искусственно выращиваемой рыбы в мире без учета водорослей в 2013 году составил около 66,5 миллиона тонн — более двух третей общего объема вылова в морях и пресноводных водоемах. Лидеры в этой отрасли — Китай и другие страны юго-восточной Азии, где рыболовство развито недостаточно, а огромное население крайне нуждается в пище животного происхождения. Еще три года назад доля Китая в общем объеме аквакультуры составляла 61,6 процента, а в совокупности с другими ЮВА достигла 80,2 процента.

В России этот объем меньше в десятки раз. Как сообщил Илья Шестаков, он составляет около 3 процентов от общего объема промышленного рыболовства. Кстати, в 1990 году отечественные рыбодовы произвели примерно 280 тысяч тонн товарной продукции аквакультуры, а в 2012 году — только 135,4 тысячи тонн.

— Сегодня в мире производится 70 миллионов тонн искусственно выращенной рыбы в год, — говорит Юрий Китагин, генеральный директор одной из крупнейших российских компаний, занимающихся выращиванием рыбы. — При этом Россия имеет самый большой в мире водный фонд, пригодный для аквакультуры.

Одним из наиболее перспективных районов для развития российской аквакультуры давно считается Кольский полуостров — прежде всего для выращивания форели и лосося. Однако бизнес этот весьма затратный и связан со многими проблемами и рисками, подчеркивают эксперты. В развитие заполярной аквакультуры предполагается вложить 32,8 миллиарда рублей, в том числе 1,279 миллиарда из бюджета.

— Сегодня рыбодовством в Мурманской области занимается шесть предприятий, — от-



Акцент

Текущая потребность России в рыбной муке составляет около 900 тысяч тонн в год

метил председатель регионального комитета рыбохозяйственного комплекса Олег Заболотский. — По итогам конкурсов еще четырем предприятиям предоставлены в пользование 18 промысловых участков для разведения.

Стратегия развития рыбного хозяйства Мурманской области предусматривает, что к 2020 году здесь предполагается выращивать 83,9 тысячи тонн красной рыбы в год. Это позволит заместить 35–40 процентов импорта семги и форели из Норвегии в Россию, но чтобы эти планы стали реальностью, придется преодолеть немалые сложности. Посадочного материала в Заполярье нет — приходится закупать норвежский, который не адаптирован под наши природные условия. Рыбодовы Кольского полуострова очень нуждаются в собственном производстве посадочного материала в объеме 7–10 миллионов штук мальков, на что потребуются шесть предприятий, — от-

лет времени и большие финансовые затраты.

Еще одна проблема в том, что в России не производится качественные рыбные корма для выращивания лосося. Решить эту проблему мешает снижение производства рыбной муки и рост цен. По данным мурманских ученых, наименьший объем муки в мире был произведен в 2010 году — 4,8 миллиона тонн, что на 32,4 процента меньше, чем в 2000 году. В 2011 году производство ее несколько возросло, но рынок не заметил это и цены в 2013 году достигли своего максимума в 2018 долларов за тонну.

По неофициальным данным, потребность России в рыбной

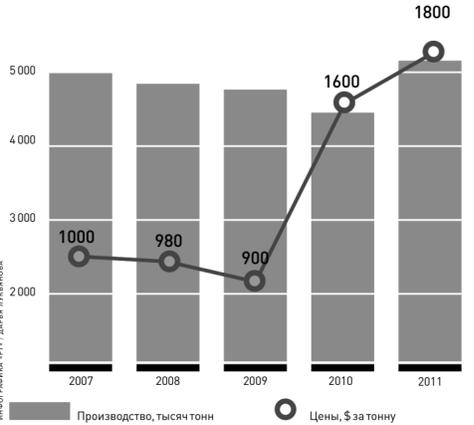
В итоге качество рыбы определяет покупатель.

муке — около 900 тысяч тонн. При этом ее производство составляет лишь около 145 тысяч тонн, и половина из этого объема идет за рубеж, отмечают мурманские ученые. В ближайшие годы эта ситуация вряд ли изменится, поскольку среднетоннажный и малый флот, добывающий донные виды рыб, не оборудован рыбобумными установками и выбрасывает отходы за борт. Крупные суда, добывающие пелагические виды рыб, в основном морозят их в «крутом» виде — их владельцами невыгодно направлять часть улова на выпуск муки.

Рыбодовы надеются, что власти примут новые правила субсидирования аквакультуры, в которых будет учтен двух-, трехлетний цикл выращивания рыбы. По словам бизнесменов, необходима отмена пошлин на корма, посадочный материал и те компоненты оборудования, которые сегодня не производятся в России.

ДИНАМИКА ОБЪЕМА ПРОИЗВОДСТВА И ЦЕН НА КОРМА

Источник: институт экономических проблем КНЦ РАН



комментарий

Анатолий Васильев,

заведующий отделом экономики морской деятельности в Арктике Института экономических проблем КНЦ РАН:

— На мой взгляд, товарное выращивание лосося в садках не решает, а лишь усугубляет продовольственную проблему. Чтобы вырастить 1 тонну лосося, необходимо выловить в море и перемолоть на рыбную муку около 6 тонн другой рыбы, которая тоже пригодна в пищу. Например, Норвегия, занимающая первое место в мире по выращиванию лососевых, с 1965 по 2007 год перемолола на рыбную муку 67,65 миллиона тонн рыбы — 58,5 процента общего вылова. А ведь Россия имеет огромные запасы диких лососей — в частности, на Дальнем Востоке. Их промысла достаточно для решения продовольственной безопасности страны. Вопросы увеличения поставок рыбной продукции с Дальнего Востока в Европейскую часть страны хотя и медленно, но решаются.

отрасль Железнодорожники нашли способ сделать проезд в электричках безубыточным

По другому пути

Мария Голубкова,
Санкт-Петербург

В центре Петербурга будет построен третий главный железнодорожный путь на участке от Московского вокзала до станции Обухово. Новый участок позволит в первую очередь увеличить количество пригородных поездов, спрос на которые традиционно велик.

Как рассказал начальник Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Виктор Степов, новый путь позволит увеличить число электричек примерно на 36 процентов и организовать их тактовое движение. При этом глава ОЖД признал, что при осуществлении пригородных перевозок железно-

дорожники испытывают большие трудности, так как не получа-

ют от региональных властей адекватного возмещения убытков между экономически обоснованными и социально значимыми тарифами на перевозку пассажиров. Так, за первые пять месяцев текущего года в целом по СЗФО убытки составили 1,617 миллиарда рублей, из которых субъектами РФ было возмещено только 509,7 миллиарда рублей, то есть всего 32 процента.

Что касается грузовых перевозок, то здесь у РЖД есть огромные резервы для развития, которые в том числе могут позволить снизить нагрузку на государственный кошелек. Согласно исследованиям аналитиков, логистические издержки в нашей стране крайне высоки и составляют в среднем 20 процентов ВВП при 15 процентах в Китае и всего 7 процентах в Европе. В сред-

нем в мире этот показатель оценивается на уровне 11 процентов. Если РФ сможет его достичь, ежегодно в стране будет высвобождаться порядка семи триллионов рублей в год. При этом доля СЗФО составляет около 10 процентов ВВП, на Северо-Западе сумма может составить около 750 миллиардов рублей, то есть превысит совокупный бюджет всех регионов округа без учета Санкт-Петербурга.

Для сравнения: это стоимость пяти высокоскоростных магистралей Москва — Казань или строительство морского порта Усть-Луга. Для высвобождения этих гигантских сумм в РЖД разрабатывают новые транспортно-логистические продукты уровня 3PL и выше.

— Денег под ногами — куры не клюют, — резюмировал Виктор Сте-

ВЛАСТЬ И БИЗНЕС В Заполярье обсуждается передача дороги на обслуживание частному бизнесу Требуется ХОЗЯИН

Андрей Соколов,
Мурманск

АВТОМОБИЛЬНУЮ дорогу, ведущую от федеральной трассы М-18 к поселкам Туманный и Териберка в Мурманской области, могут передать на обслуживание частному предпринимателю. Это может стать первым опытом подобного бизнеса в регионе. Однако эти планы вызвали противоречивые мнения у региональных экспертов.

О передаче дороги в частные руки впервые заговорили на одном из заседаний областного правительства. Этим путем предполагается решить серьезную проблему: Кольское дорожное ремонтно-строительное предприятие, которое ранее обслуживало эту дорогу, находится на грани банкротства, сообщил региональный министр дорожного хозяйства и транспорта Дмитрий Соснин. Впрочем, он подчеркнул, что дорога не останется без хозяина и необходимо обслуживание.

— Деятельность Кольского ДРСП приносит больше расходов, чем доходов, — сообщил министр. — На предприятии введено внешнее управление. Сейчас ведется оптимизация предприятия, но опасения за участки Териберки и Туманного нет.

Участники заседания отметили, что у работников предприятия снизилась зарплата, и дорожники всерьез задумываются об увольнении. Однако и Дмитрий Соснин, и первый заместитель губернатора региона Алексей Токавин подчеркнули, что обслуживание дорог готовы взять на себя частные фирмы. Они уже сейчас инвестируют средства в покупку новой техники и готовы принять к себе сотрудников Кольского ДРСП. Напомним, процедура банкротства этого предприятия была начата год назад. Ее ведет Арбитражный суд Мурманской области, куда обратилось с иском о признании предприятия банкротом само его руководство.

Некоторые предприниматели, опрошенные корреспондентом «РГ», одобряют идею отдать дорогу в частные руки. По их мнению, если государственным областному предприятию эта задача оказалась не по силам, остается лишь один вариант — искать частного инвестора, заинтересованного в том, чтобы вкладывать средства в содержание дороги. При этом, подчеркивают представители бизнес-сообщества, в качестве инвестора должно выступать предприятие, имеющее проект, реализация которого зависит от качества дороги. Предприниматели подчеркивают, что сегодня ремонт дорог финансируется за счет налога с владельцев машин и других отчислений. Главный недостаток такого порядка финансирования заключается в том, что плательщик не имеет возможности воздействовать на то, что ремонтируется дорога. Если же дорога окажется в частных руках, то правила игры станут яснее.

В качестве примера они приводят Псковскую область — доходы региона от сборов, взимаемых за проезд по платным дорогам, на 1 июня 2014 года составили 177,265 миллиона рублей.

Однако с этими аргументами многие не согласны. Прежде всего, против «приватизации» дорог выступают сами автолюбители. Год назад по заказу государственной компании «Автодор» был проведен социологический опрос нескольких сотен водителей в трех регионах, результаты которого показали, что 52 процента опрошенных выступают против приватных дорог. Этой же точки зрения придерживаются и заполярные автолюбители, которые воспринимают эту попытку как еще один вид поборы, которых «и так слишком много».

— Боясь, что частное предприятие не сможет эффективно выполнять эту работу, — считает депутат Мурманской областной Думы Павел Сажинков, — Дорога требует больших вложений, особенно в сложных ситуациях. Например, минувшей зимой из-за снежных заносов эта дорога оставалась перекрытой более двух недель — даже государственные органы не смогли сразу справиться с этой проблемой. А ведь у частной организации возможностей меньше. Я полагаю, областная Дума этот вариант не поддержит. На севере дорогам должно заниматься государство, но бизнес здесь надежды быть не может.

Кроме того, качественное обслуживание дороги частной компанией возможно при одном условии — если компании это выгодно. Такой выгодой может стать лишь взимание платы за проезд. Но по закону такая плата может быть введена лишь в том случае, если существует бесплатная дорога-дублер, подчеркивает эксперт. Но дублеров, ведущих к Териберке и Туманному, никогда не было и не будет, видимо, еще очень долго.

Кроме того, пока не ясен сам механизм передачи дороги в частные руки. Здесь возможны два варианта — приватизация или аренда. Первый вариант потребует больших единовременных расходов, перспектива окупаемости которых крайне туманна. Вероятнее всего, покупателей на нее не найдется. Что касается аренды, то этот вариант не менее затратен и связан, по большому счету, с реанимацией Кольского ДРСП, поскольку вряд ли потенциальный арендатор пойдет на полную смену коллектива. В этом случае целесообразнее будет тем или иным путем реанимировать прежнее предприятие, которое занималось дорогой, не прибегая к мучительным поискам инвесторов.

Но главная проблема заключается в том, что эта дорога в очень плохом состоянии. На протяжении нескольких десятков километров она вообще не покрыта асфальтом. Но и засафальтированная часть не видела полноценного ремонта очень много лет. Чтобы привести ее в соответствие с нормами, нужны миллиардные вложения.

Эксперты считают, что частные компании не могут качественно эксплуатировать дороги.



Эксперты считают, что частные компании не могут качественно эксплуатировать дороги.