

АНАЛИТИКА СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКИ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ НЕФТЕПРОДУКТООБЕСПЕЧЕНИЯ В РЕГИОНАХ РОССИИ

Канделаки Т.Л., д.э.н., профессор, генеральный директор *ИнфоТЭК-Консалт*

Наша команда экспертов работает сейчас над очень интересной для нас темой – прогнозом спроса на моторные топлива. В таком масштабе мы вернулись к этой теме через 10 лет, а заниматься ей начали с момента создания компании. То есть 25 лет назад. Само собой, у этой работы есть очень строгий и требовательный Заказчик. И нам посчастливилось выиграть тендер. Работа предполагает построение прогноза в зависимости от группы макропараметров, которые прогнозирует *Академия наук*. В ходе работы нам пришлось погрузиться в состояние региональной экономики, так как за сухими цифрами всегда стоят события. Мы написали эту статью, немножко с юмором, так как, оказалось, что состояние экономики регионов сильно и не в лучшую сторону отличается от того, что рассказывают по телевизору и пишут в газетах. Ниже три коротких эссе – по Новгородской и Псковской областям и Республике Карелия. Если Вам понравится, а у нас будет время и вдохновение – мы напишем такие же по остальным регионам РФ. Будем признательны за обратную связь.

Новгородская область – субъект Российской Федерации, входит в состав Северо-Западного федерального округа. Административный центр – город Псков. Область граничит с Псковской, Тверской, Ленинградской и Вологодской областями.

В области живет 606 тыс. человек, из них 70% в городах. Область испытывает интенсивную депопуляцию, связанную с оттоком молодежи и, как результат, старением и естественной убылью населения.

В области есть кое-какие полезные ископаемые. А именно: торф, бурый уголь, огнеупорная и строительная глина, бокситы и др. В разработке торф и строительные материалы – песок, гравий, глина и известняк.

Из промышленных предприятий союзного значения области достался химический завод, который ныне называется ПАО "Акрон". И это крупное предприятие с большой долей экс-

портно-ориентированной продукции. Наверное, главный налогоплательщик региона.

В Крестцах находится Невское ПХГ ПАО "ГАЗПРОМ", где хранится голубое топливо. Попутно ГАЗПРОМ в лице регионального Трансгаза построил в Валдае физкультурно-оздоровительный комплекс для детей. И это хорошее дело, хотя оно пока не генерирует спрос на топливо. Но спортивная, непьющая молодежь – это здорово. И в будущем больше шансов, что у них возникнет тяга к покупке автомобиля, нежели у алкоголиков, наркоманов и бездельников.

В 2004 г. в Великом Новгороде образовался Международный дискуссионный клуб "Валда́й", который в последние годы озабочен глобализацией и миграционным положением. К слову, учредители клуба – МИД в лице некоммерческого партнерства, *Высшая школа экономики МГИМО*, и Совет по внешней и оборонной политике.

В Угловке функционирует известковый завод и завод бытовой химии, в Боровичах – завод огнеупоров. Известковый и огнеупорный завод работают на местном сырье. *Боровичский комбинат огнеупоров* имеет собственную узкоколейную железную дорогу. Завод бытовой химии работает на контрактной основе и выпускает технические жидкости в мелкой фасовке, в том числе под брендом *Shell*.

В Угловке функционирует территория опережающего социально-экономического развития, резиденты которой имеют всякие льготы, в том числе по налогам.

Около 40% ВВП создает промышленность, которая функционирует в областном центре и городах Боровичи, Старая Русса и Чудово. Крупных и средних предприятий – 187, что неплохо. Кроме химии, присутствуют металлургия, деревообработка, целлюлозно-бумажная, машиностроение и пищевая.

По территории региона проходит федеральные автомобильные дороги М10 и Р21. Строится скоростная платная автодорога М11.

Монастыри, памятники, туризм... Озеро Ильмень.

Есть лес – 64% территории. Лесные рубки и заготовка древесины происходят на более чем 300 предприятиях и обеспечивают 9% ВРП. 56% площади лесов в аренде. Хвойная часть лесосеки осваивается на 55%,

а лиственная – на 32%. То есть что-то не так с лесной инфраструктурой и дорогами.

Аэропорта нет, хотя имеются попытки восстановления аэропорта Кречевицы. В Старой Руссе есть *Авиаремонтный Завод (123 АРЗ)*.

Таким образом, отрасли экономики, за исключением лесной, генерируют спрос на дизельное топливо исключительно для вывоза выпускаемой продукции.

Крупнооптовый сегмент включает: федеральных потребителей, инфраструктурные объекты железнодорожного транспорта, объекты подземного хранения газа, отдельные промышленные предприятия, имеющие собственные автопарки грузовых автомашин и технику.

Мелкий опт – сельское хозяйство, включая лесное.

В начале 90-х годов региональное предприятие нефтепродуктообеспечения *Новгороднефтепродукт* эксплуатировало 10 нефтебаз с суммарной емкостью резервуарного парка 92,5 тыс. куб. м.

В дальнейшем из эксплуатации были выведены 3 нефтебазы (*Лычковская, Пестовская и Солецкая*). *Окуловская и Чудовская нефтебазы* были проданы. *Крестцовская нефтебаза* находится на консервации.

Таким образом, ООО *"Новгороднефтепродукт"* в настоящее время эксплуатирует 4 нефтебазы с суммарной емкостью резервуарного парка 41,6 тыс. куб. м и 55 АЗС под брендом *Сургутнефтегаз*.

Розничная сеть АЗС, осуществляющих продажи автомобильного бензина и дизельного топлива, исторически насчитывает около 120 АЗС, включая выше- и нижеупомянутые, а также *ПТК* – 16 АЗС, *ЛУКОЙЛ* – 13 АЗС, *Neste* – 4 АЗС, *Shell* и *BP* – по 2 АЗС.

Мы полагаем, что поставки топлива на АЗС *Neste* и *Shell* осуществляются автомобильным транспортом из Ленинградской области, остальные владельцы – пользуются услугами *Новгороднефтепродукт* и других нефтебаз или покупают топливо в бензовозах с *Киришинефтеоргсинтез* и нефтебаз Ленинградской области.

Как уже упоминалось, *Чудовская нефтебаза* была продана и куплена *Петербургской топливной компанией*. С этого момента ее оператором является ООО *"ПТК-Терминал"*. Нефтебаза осуществляет хранение и отпуск светлых нефтепродуктов (АИ-92-К5, АИ-95-К5, ДТ-Л-К5, ДТ-Е-К5 и ДТ-З-К5) бензовозами. Общая вместимость резервуарного парка – 6,8 тыс. куб. м, (поровну для хранения автомо-

бильного бензина и дизельного топлива). Максимально возможный грузооборот составляет 470 тыс. тонн в год. Мощность автоматизированной станции налива в бензовозы – 750 тыс. тонн в год.

Окуловская нефтебаза была продана в 2005 г. и ее оператором является ООО *"Нефтебаза"*. Осуществляет приём, хранение, и отгрузку светлых нефтепродуктов автомобильным и железнодорожным транспортом. Реализует моторные топлива крупным и мелким оптом.

Все эти нефтебазы зарегистрированы в установленном порядке, имеют необходимые лицензии и находятся под надзором регионального подразделения *Ростехнадзора*. Номера лицензий у нас есть и, на всякий случай, мы на эти нефтебазы через спутник посмотрели.

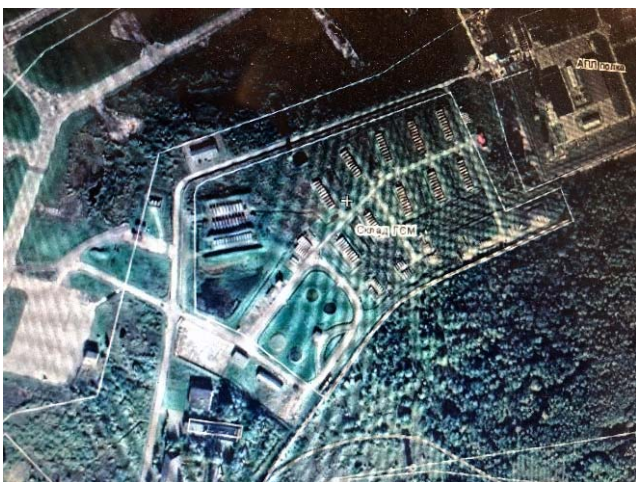
Что касается, как минимум, непонятного, а, как максимум, несанкционированного выпуска в оборот моторного топлива, то этот процесс происходит в районе станции *Сольцы*. Напомним, что в этом городе ранее существовала давно закрытая нефтебаза. Судя по всему, это проблемный регион, в котором, если верить сессии народной стратегии Солецкого района, наблюдается безобразие с газом, водой, электричеством, дорогами, мусором, коммунально-бытовыми услугами, состоянием фасадов, сокращением рейсов общественного транспорта и его критическим состоянием, парками и ручьями. Конкретная российская глубинка, из которой уезжает молодежь, но приезжают туристы – посмотреть 55 памятников.

Пару слов о Солецком районе. Он граничит с Шимским и с Волотовским районами Новгородской области, на юго-западе с Псковской областью. Через район проходит автомобильная дорога Великий Новгород – Порхов – Псков. 13% экономики – сельское хозяйство и 10% – обрабатывающие производства. Электроэнергия, газ, вода и строительство – на уровне минимально возможного. Остальное – торговля и черный ящик. То есть прочие. Имеются ископаемые, однако, нерудные, и непонятно – добываются они или нет. Поскольку сельскохозяйственным производством занимаются 7 организаций и 30 фермеров, то, скорее всего, прочие – это лесозаготовки, тем более, что лесу имеется 79 тыс. га. Обрабатывающая промышленность обслуживает потребности населения, плюс два производителя электрооборудования (ООО *"Метеор"* и ООО *"Завод Эллипс"*); все вместе генерируют грузоперевозки, однако в незначительных масштабах.

В Сольцах, как мы полагаем, происходит реализация суррогатного среднестиллятного топлива в объеме 2-3 тыс. тонн ежегодно. Как вариант, используются емкости существовавшей *Сольцовской нефтебазы* или местного ЖКХ, находящегося на улице Красных Партизан, которое покупало мазут до 2011 г. А потом вдруг перестало. Может быть туда пришел газ? Он там точно есть, поскольку местные жители жалуются на безобразия по этой части.

В любом случае Новжилкоммунсервис обанкротился, а его имущество было продано.

С 2012 г. на станцию *Сольцы* вместо мазута стало поступать среднестиллятное топливо не самого лучшего качества, которое получает питерская фирма ООО "Агро-трансойл". Эта фирма имеет лицензию на эксплуатацию взрывопожароопасных производственных объектов в г. Сольцы по адресу Базовый переулок, д. 2а и, согласно лицензии, осуществляет хранение и транспортирование грузов. Из чего, как нам кажется, следует, что век дизельной генерации в Сольцах не наступил, и продукт вывозится в соседнюю область. Может быть в Великие Луки? Для этого надо проехать 269 км. Это всего пять часов с половиной часов.



Забыла добавить. В Сольцах проживает чуть меньше 9 тыс. человек. По соседству находится авиабаза и склад ГСМ.

В заключение отметим, что нас состояние города привело в глубокий ужас. Пожалуй, происходящая урбанизация есть гораздо большая проблема для экономики России, нежели санкции, антисанкции, ВТО и Минфин – вместе взятые.

А наша проблема была – обосновать прогноз спроса на дизельное

топливо, и мы не нашли ответа. Пока. Поскольку есть несколько гипотез. 1) рубка леса, 2) дизелизация энергетики, 3) Великие Луки. 4) по трассе Р56 Великий Новгород – Сольцы – Порхов – Псков. Мы думаем, что, скорее всего это рубка леса, А, что думаете Вы?

Комментарий читателя

По суррогатам в ДТ ситуация с точки зрения потребления следующая:

1. Закупают мелким оптом для старой техники: трактора, комбайны, спецтехника (лесопереработка, карьеры и т.п.). Эта техника успешно потребляла ДТл 0,2-62 и ДТ кл.5 для нее не сильно нужен. Это экономически оправдано.

2. Закупают в рознице для старых Камазов и им подобных. Аналогично – экономика.

3. Берут на нетранспортное потребление: ЖКХ, малая электрогенерация, различные производственные машины и механизмы. Мы не относим это к потреблению ДТ.

4. Владельцы независимых АЗС мешают с ДТ кл.5, получают а-ля ДТ кл.3 и успешно реализуют.

Основной двигатель – экономика. Пока разница в цене значительна, будут брать.

Естественным ограничением является производство и поставки на внутренний рынок. Так поставки СУГов на внутренний рынок РФ в этом году сильно сократились, соответственно и их доля упала.

Псковская область – субъект Российской Федерации, входит в состав Северо-Западного федерального округа. Административный центр – город Псков. Область граничит с Ленинградской, Новгородской, Тверской и Смоленской областями, Белоруссией, а также со странами Европейского союза – Эстонией и Латвией.

В области живет 636 тыс. человек, из них 70% в городах. Область испытывает интенсивную депопуляцию, связанную с оттоком молодежи и, как результат, старением и естественной убылью населения.

Что неудивительно. Один из беднейших регионов России. Местная промышленность доброго слова не стоит. Ни полезных ископаемых, ни их обработки.

Есть оставшийся от бывшего СССР – завод высоковольтной аппаратуры. Вроде он эту аппаратуру выпускает. Есть ГРЭС и несколько заводов транспортного машиностроения. В Великих Луках – опытное производство кранов.

Главное направление экономики – транспорт. Трубопроводный, железнодорожный, автомобильный. Область приграничная – значит есть охрана границы – люди и техника, которая потребляет топливо. Само собой, преимущественно дизельное.

Есть транзит: растущий – грузов из Беларуси и падающий – из Эстонии и Латвии. Происходит по федеральным трассам М20 и М9.

Монастыри, памятники, туризм... Чудско-Псковское озеро.

Есть лес – 30% территории. Значит, есть лесные рубки и заготовка древесины.

Аэропорт – международный аэропорт Псков (Кресты) для среднемагистральных пассажирских и грузовых самолетов с полным весом до 250 тонн.

Крупнооптовый сегмент включает: федеральных потребителей, инфраструктурные объекты железнодорожного транспорта и объекты трубопроводного транспорта.

Мелкий опт – сельское хозяйство. Само собой, хоть кроме, хоть включая – лес.

В начале 90-х годов региональное предприятие нефтепродуктообеспечения Псковнефтепродукт эксплуатировало 14 нефтебаз с суммарной емкостью резервуарного парка 135,0 тыс. куб. м. В дальнейшем из эксплуатации были выведены 9 нефтебаз (Гдовская, Дедовичская, Дновская, Локнянская, Новосokolьническая, Невельская, Стругокрасненская, Суцевская и Островская). Пустошкинская нефтебаза находится на консервации. Таким образом, ООО "Псковнефтепродукт" в настоящее время эксплуатирует 4 нефтебазы с суммарной емкостью резервуарного парка 42,9 тыс. куб. м и 64 АЗС под брендом Сургутнефтегаз.

Розничная сеть АЗС, осуществляющих продажи автомобильного бензина и дизельного топлива, исторически насчитывает около 130 АЗС, включая выше- и нижеупомянутые, а также ТНК – 11 АЗС, ПТК – 10 АЗС, Statoil – 7 АЗС, Neste и Aris – по 4 АЗС, ВР – 1 АЗС. Мы полагаем, что поставки топлива на АЗС Neste и Statoil осуществляются автомобильным транспортом из Ленинградской области, остальные – пользуются услугами Псковнефть-Терминал или покупают топливо в бензовозах с Киришинефтеоргсинтез и нефтебаз Ленинградской области.

В 2006 г. в регионе была построена новая перевалочная нефтебаза Псковнефть-Терминал с емкостью резервуарного парка 12,8 тыс. куб. м и годовым грузооборотом до 800 тыс. тонн в год. Нефтебаза осуществляет хранение светлых нефтепродуктов и смешение нефтепродуктов различного качества с получением нефтепродукта нового качества, в том числе повышение качества бензинов. В перспективе планируется строительство второй очереди под темные нефтепродукты с емкостью резервуарного парка 35,0 тыс. куб. м и грузооборотом до 2 млн тонн в год.

Кроме того, в последние годы была построена Новоизборская нефтебаза ООО "ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт" с емкостью резервуарного парка 3,6 тыс. куб. м, предназначенная для обеспечения сети из 9 АЗС под брендом ЛУКОЙЛ.

Все эти нефтебазы зарегистрированы в установленном порядке, имеют необходимые лицензии и находятся под надзором регионального подразделения Ростехнадзора. Номера лицензий у нас есть и, на всякий случай, мы на эти нефтебазы через спутник посмотрели.

Что касается, как минимум, непонятного, а, как максимум, несанкционированного выпуска в оборот классового топлива, то этот процесс в разные годы происходил в районе станций Запсковье и Великие Луки. И так, что по данным сайт pskovrail.ru это самое Запсковье по документам не числится станцией, из пяти путей действуют только два, остальные демонтированы. Но это история, так что мы углубляться не будем.



В Великих Луках, как мы полагаем, происходит реализация суррогатного среднедистиллятного топлива в объеме 4-7 тыс. тонн ежегодно. Как вариант, используются емкости ТЗК ранее существовавшего аэропорта Великие Луки. Или мобильные емкости для хранения ГСМ из какого-то чудного полимера. Есть такие. Технический прогресс в действии. Или что-то наподобие того, что показано на

картинке. Это колхозная нефтебаза – 54 км от Великих Лук.

В этой связи упомянем, что в конце 2014 г. городское управление ЖКХ заключило муниципальный контракт стоимостью 2 млрд 59 млн руб на строительство путепровода с ОАО "Мостостроительный трест № 6", который должен был сдать объект в ноябре 2017 г. Трестом занялась областная *Счетная Палата*, и в 2016 г. он обанкротился. Контракт был расторгнут через *Арбитражный суд*, после чего появился новый подрядчик – ООО "Балтийский берег". Видимо – достойное предприятие. Правда, сайт строительной компании с таким названием мы не нашли. Только одноименной – с электронными компонентами.

Зато много оказалось публикаций про *Николая Козловского*. Почитайте. 9 лет беспрерывно рулит городом.



Техника, как видно на картинке, – корейская, – *Hyundai*. Наверное, взята по лизингу.

В заключение отметим, что по данным сайта www.vluki.ru пуск путепровода состоится ко дню 850-летия города – то есть во второй половине 2018 г. Правда, пишут, что Октябрьская железная дорога закроет 3 переезда, создававших пробки в городе, для спасения от которых придумали путепровод. Но это уже совсем другая история и не наша проблема.

А наша проблема была – обосновать прогноз спроса на дизельное топливо, что мы теперь можем сделать с полной ответственностью. Вы, наверно, уже догадались? – "С 2019 г. – минус 5 тыс. тонн суррогата из баланса моторных топлив региона".

Правда, в Великих Луках еще развернулось жилищное строительство... Что-то наподобие московской реновации в местном масштабе.

Вот так-то... Спрос на моторное топливо растет и падает медленно. В теории, спрос на это топливо, как, впрочем, и спрос на любой другой продукт, зависит от так называемых макропоказателей, рассчитываемых и публикуемых *Росстат*. Хотя, конечно, качество этих показателей, как говорится, – "отдыхает".

Тем не менее, у *ИнфоТЭК* есть модель, считающая прогнозы спроса от этих показателей, и она неплохо с ними работает. Кому нужно, обращайтесь.

И все же, кроме показателей, бывают события, и такие – которые ни одному аналитику не под силу предсказать. Даже Вещей Кассандре))).

Тем не менее – у нас сложилась симпатичная оцифрованная гипотеза. Пока не доказанная.

Республика Карелия. Мне дважды довелось побывать в Карелии. Один раз в Советские годы, второй – несколько лет назад. Последняя поездка запомнилась не самой хорошей гостиницей, дешевым по московским меркам такси, дружелюбием местных жителей и злющими комарами. Кажется, там сохранился памятник *Ленину*. Из тех, которые были во всех городах, одинаковые.

Приоритетные отрасли промышленности:

(1) добыча полезных ископаемых (АО "Карельский окатыш" и предприятия, осуществляющие добычу полезных ископаемых общего пользования и принадлежащие *Евроцемент, Мосавтодор* и *Карелприродресурс*);

(2) лесоводство и лесозаготовки (Суоярвский и Муезерский районы), лесные участки арендуются; работающие арендаторы – АО "Запкареллес" и ПАО "Муезерский ЛПХ". И это не удивительно, так как 85% территории занимают леса;

(3) целлюлозно-бумажная, которая была представлена *Сеgezским ЦБК, ОАО "Кондопога"* и *ЦЗ Питкяранта*; в 2012 г. *ЦЗ Питкяранта* был признан банкротом и его имущество отошло к ООО "РК Гранд", в 2016 г. на ОАО "Кондопога" было завершено внешнее управление и завод находится под процедурой конкурсного производства, *Сеgezский ЦБК* принадлежит *Segezha Group (АФК Система)* и выпускает мешочную бумагу;

(4) машиностроение – бывший *Петрозаводскмаш*, входит в состав *АЭМ-технологии*, выпускает корпусное, ёмкостное и другое оборудование для атомной, нефтехимической и целлюлозно-бумажной промышленности; *Онежский тракторный завод* 1703 г. рожде-

ния (!) входит в состав группы *Концерн "Тракторные заводы"* и выпускает гусеничные и колесные лесозаготовительные, лесохозяйственные и лесопожарные тракторы;

(5) металлургия – *Вяртсильский металлургический завод* преобразовался в одноименный метизный завод и с 2002 г. работает в составе группы *Мечел*, выпускает метизную продукцию;

(6) энергетика – каскады многочисленных ГЭС, *Петрозаводская ТЭЦ* и *ТЭЦ ОАО "Кондопога"*;

(7) морской транспорт – порт *Кандалакша*, ориентируется на перевалку навалочных и генеральных грузов, замерзает, однако навигация осуществляется круглогодично.

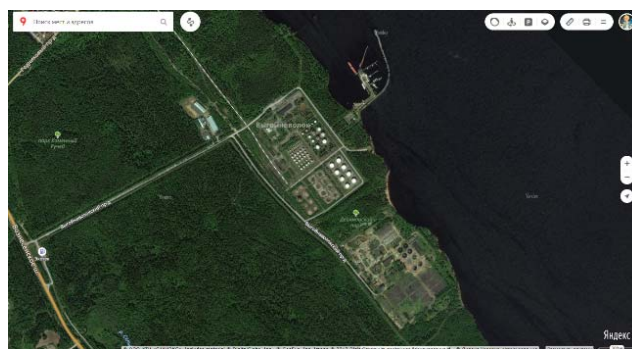
(8) Транзит – происходит по федеральной трассе Р-21 "Кола"; За этой дорогой и другими местного значения следит *ФКУ УПРДОР "Кола"*, которое имеет 154 единицы техники – грейдеры, комбинированные дорожные машины (КДМ), снегоочистители, экскаваторы, бульдозеры, погрузчики и т.д.

(9) не промышленность, но, по всей видимости, в приоритете, – войсковые части *Министерства обороны* и *ФСБ РФ*; последние охраняют государственную границу, так как Республика граничит с Финляндией. *МВД* также имеется и охраняет общественный порядок, эксплуатируя ведомственное автохозяйство;

Вот, собственно, и все хозяйство. Еще имеется пищевая местного значения, рыболовство, водный и железнодорожный транспорт, туризм, наука, образование и культура. Главой Республики является Артур Парфенчиков, который заступил на должность в 2017 г., покинув Федеральную службу судебных приставов. Мне довелось с ним общаться по личной надобности, и от этого общения остались самые хорошие впечатления, мой вопрос не решил, но по-доброму старался.

Населения в республике 622 тыс. человек, и с 1990 г. идет процесс депопуляции, причем ее темпы существенно выше, чем в среднем по РФ. На 1000 жителей трудоспособного возраста приходится 783 пенсионера. Молодежь уезжает в другие города, где есть работа. Мне недавно встретилась симпатичная карельская девушка, которая работает в Санкт-Петербурге.

Что касается нефтепродуктообеспечения, то оно имеет следующую историю: *Карелнефтепродукт* имел в составе 7 нефтебаз с резервуарной емкостью 190,9 тыс. куб. м. Из них – 144,7 тыс. куб. м – перевалочная *Петрозаводская* в поселке Выгойнаволок, которая во времена СССР и в 90-е использовалась для перевалки нефтепродуктов на речной транспорт (слева на картинке). В ходе приватизации эта нефтебаза выделилась в самостоятельное предприятие *ЗАО "Экотек-Росика"*, просуществовавшее недолго. В современных реалиях нефтебаза называлась *ООО "Петрозаводская нефтебаза"* и с 2016 г. работать перестала.



Остальные нефтебазы отошли к *ОАО "Карелнефтепродукт"*, за исключением *Пудожской*, которая была продана и как нефтебаза перестала существовать.

В настоящее время региональное предприятие нефтепродуктообеспечения *АО "Карелнефтепродукт"* входит в состав *ПАО "НК "Роснефть"* и эксплуатирует две нефтебазы – *Петрозаводскую* и *Сегежскую*. *Муезерская* и *Сортавальская* ликвидированы, *Медвежьегорская* -поставлена на консервацию. Таким образом, *ПАО "НК "Роснефть"* располагает резервуарным парком объемом 10,8 тыс. куб. м, который используется для хранения моторных топлив.



ООО "ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт" хранит нефтепродукты на складе ГСМ недалеко от станции Томицы.

Кроме того, собственной нефтебазой на 1,5 тыс. куб. м в Петрозаводске располагает крупный региональный оператор ООО "РТК плюс", который также имеет 11 собственных АЗС, работающих под брендом РТК.

В регионе имеются незагруженные резервуарные емкости, принадлежащие промышленным предприятиям и Минобороны РФ. В разное время эти емкости использовались бизнесом для хранения моторных топлив.

Топливных АЗС в Республике чуть более 100. Их них 22 – под брендом ТНК, одна – под брендом Роснефть, 10 – ЛУКОЙЛ, 11 – РТК и 12 – Экотэк.

На 2019 г. планируется создание ОЭЗ в монопоселении Вяртсиля. Власти рассчитывают, что финские инвесторы разовьют там деревообрабатывающие производства. Это понятно. Налоговые льготы и так далее. Еще есть концепция социально-экономического развития и к ней куча программ и документов. Отличный сайт www.gov.karelia.ru. Сразу становится понятно, что огромное количество народу занимается преимущественно словоблудием. Ни одного нового серьезного предприятия, один завод – от Петра I, остальные – наследство СССР, часть – не пойми откуда взявшиеся собственники довели до ручки (читай – банкротства), дотация на дотации сидит и дотацией погоняет.

Следите за руками – мы включили логику, а свот-анализ пусть рисуют троечники с экономических факультетов.

Есть Карельский окатыш и он эксплуатирует Костомукшское месторождение железной руды – крупнейшее на Северо-Западе России. Производственные мощности по добыче руды – 24 млн тонн в год, по производству концентрата – 9,3 млн тонн в год, по производству окатышей – 8,84. Руды там на 40 лет, когда закончится – рядом разведано Корпангское месторождение. Добыча осуществляется с помощью буровзрывных работ. В карьере используются буровые станки СБШ-250МН, СБШ-250КП, Atlas Copco PV 275, экскаваторы ЭКГ-10, ЭКГ-12, ЭКГ-20КМ, РС 5500. Рудная масса из забоя доставляется на склады самосвалами типа БелАЗ, Caterpillar и Komatsu, затем на дробильно-обогадительную фабрику, а пустые породы самосвалами вывозятся во внешние породные отвалы.

Окатыш принадлежит Северстали. Отлично. У него есть гарантированный рынок сбыта в лице Череповецкого металлургического комбината. Бюджет Карелии от его деятельности – "не в шоколаде", так как в 2013 г.

Окатыш вошел в состав консолидированной группы налогоплательщиков. С 1 января 2017 г. в Налоговый кодекс включены изменения, после которых налог на прибыль Окатыша должен вернуться из Вологодской области в Карелию. По оценкам властей Республики, это примерно 3 млрд руб в год – то есть примерно 10% бюджета. К слову, в настоящее время доля дотаций в бюджете составляет около 30%. Наверное, это не единственный беглец в соседний регион. И не единственное чудо Налогового кодекса. И поскольку налоги входят в сумму ВРП, по идее ВРП Карелии вырастет.

Отсюда, добрый совет для принимающих законы политиков. Предприятие должно платить налоги на той территории, где оно находится, и там же получать льготы. Закон о консолидированных группах налогоплательщиков надо отменять, или как минимум немедленно вывести из этих групп предприятия, которые являются крупнейшими налогоплательщиками субъектов РФ.

Далее о Карелии. Точкой роста условно является лес. И его переработка. Сейчас лесная отрасль платит более 1 млрд руб, причем меньшая часть остается в Республике. Платят как-то плохо. Недоимки и все такое. А где глубокая переработка леса? И что происходит с Кондопогой? В смысле – раз оно в 2018 г. перестало покупать дизельное топливо? Конечно, газетная бумага не самый лучший продукт в эпоху интернета. Но ВТБ и банк Санкт-Петербург о чем-то думали, когда давали Кондопоге кредиты?

Туризм. Он и в Африке туризм. Валаам и Кижы, парки и заповедники – места сумасшедшей красоты. Медицинский туризм – очень недешевый санаторий Кивач.

А как вернуть людей? Или хотя бы удержать тех, кто еще не уехал?

Не нашли мы в программных документах власти оснований для прогноза роста потребления моторного топлива в регионе.

Извините, Артур Олегович. Не получилось. Я старалась.



Т.Л. Канделаки
04.07.2018