

18	Российский ответ на «8 пунктов Абэ»: в авторской колонке Михаила Коростикова	21	Дальневосточный гектар: новый этап «столыпинской» реформы	22	Азиатское «суперэнергокольцо»: японцы готовы вернуться в проект?
----	--	----	---	----	--

Инвестиции в восточном стиле

В ходе открывшегося сегодня во Владивостоке Восточного экономического форума представители российского правительства во главе с президентом Владимиром Путиным обсудят с представителями азиатского бизнеса инвестиционную привлекательность Дальнего Востока. Помимо инвестиционных перспектив одной из главных тем станут те результаты, которые уже были достигнуты на Дальнем Востоке за последний год в рамках свободных экономических зон, территорий опережающего развития и производственных кластеров.

— форум —

Во Владивостоке открывается Восточный экономический форум (ВЭФ), в котором примут участие главы крупнейших российских и азиатских корпораций. Россию, как и в прошлый раз, будет представлять лично президент Владимир Путин, на форум также придут премьер-министр Японии Синдзо Абэ и президент Южной Кореи Пак Кын Хе. Встреча глав трех государств и станет центральным событием ВЭФа. Свое участие в форуме уже подтвердили топ-менеджеры 241 российской компании и 57 иностранных компаний из 28 стран мира, включая Великобританию, Германию, Сингапур, США, Канаду, Нидерланды.

По словам министра по развитию Дальнего Востока Александра Галушки, на ВЭФе будет

представлено 111 проектов с общим объемом инвестиций 2,2 трлн руб.

Впервые ВЭФ прошел в сентябре прошлого года и привлек к себе большое внимание инвесторов. Число его участников оказалось в четыре раза больше запланированного: вместо 1 тыс. человек форум посетили 4 тыс., из них 1,47 тыс. иностранцев. Такой интерес к новому мероприятию обеспечила конкуренция, возникшая между ключевыми соседями России в Восточной Азии Китаем, Японией и Южной Кореей. Кроме того, к тому времени уже изменилась к лучшему ранее негативная позиция США в отношении участия глобальных компаний в российских мероприятиях — на Петербургском экономическом форуме 2015 года именно американское влияние определило то, что число участни-



ков оказалось меньше обычного. В итоге в прошлом году на ВЭФе было заключено более 80 крупных инвестиционных контрактов на сумму свыше 1,3 трлн руб.

По оценкам Минэкономики, по итогам нынешнего ВЭФа аналогичный показатель будет еще выше. Ведомство прогнозирует, что в рамках форума на месторождении Верхне-Мунского рудного поля в Якутии — 63 млрд руб., — сказал господин Галушка. В Минвостокразвития уточнили, что одно из соглашений, которые планируется подписать на ВЭФе, на сумму более 600 млрд руб. будет касаться Российско-Китайского агрофонда.

Деловая программа форума включает три основных бло-

ков: «Возможности для инвесторов», «Преференции для инвесторов» и «Развитие Дальнего Востока — выгоды и новые возможности для АТР». В рамках ВЭФа состоятся 52 сессии и 5 межгосударственных бизнес-диалогов (Россия—КНР, Российско-Японский бизнес-форум, бизнес-диалог Россия—Республика Корея, бизнес-диалог Россия—АСЕАН и бизнес-диалог Россия—Германия). Деловая программа форума также включает в себя серию презентаций инвестиционных проектов, специально отобранных Министерством по развитию Дальнего Востока. В формате питч-сессии будут представлены 34 проекта, относящихся к сферам транспорта и логистики, металлургии, топливной

промышленности, сельского хозяйства и туризма, с общим объемом инвестиций около 1,5 трлн руб. Кроме прочего министерство планирует презентации строительства шахты и золотоизвлекательной фабрики «Кекура», создания агрокомплекса полного цикла «Камчатский бройлер», строительства комплекса по переработке нефти и транспортировке нефтепродуктов «Амурский нефтеперерабатывающий завод», строительства туристическо-рекреационного кластера «Приморское кольцо». В рамках форума также будут представлены первые проекты Российско-Китайского агрофонда, инвестиционная система «Восход», участники обсудят проекты международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Ряд сессий также будет посвящен новым инвестиционным возможностям территорий Дальнего Востока в целом. На ВЭФ-2015 на эту тему выступал и Владимир Путин. Он рассказал потенциальным инвесторам из азиатских стран о механизмах поддержки бизнес-проектов и о намерении правительства расширить на другие территории те льготы, которые будут предоставлены свободному порту Владивостока. Итоги почти годовой работы свободного порта будут подведены на сессии «Свободный порт Владивосток: как повысить качество услуг для бизнеса?». Отдельная сессия будет посвящена производственным кластерам на Дальнем Востоке — на ней участники форума об-

судят, как идет развитие проектов промышленного и энергетического кластера, какие перспективы могут быть у кластера медицинских технологий. Не останется без внимания и тема территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР), ставшая одной из ключевых на ВЭФ-2015.

Возможности ТОР

Закон о территориях опережающего социально-экономического развития был подписан президентом 29 декабря 2014 года. Им было установлено, что ТОР создается в субъекте РФ решением правительства сроком на 70 лет. Эти территории отличаются особым правовым режимом для предпринимательской и иной деятельности ради создания благоприятных условий для привлечения инвестиций и обеспечения ускоренного социально-экономического развития. Предполагалось, что ТОР способны дать толчок реформам в экономике округа, так как этот экономический режим предполагает дебюрократизацию бизнеса, налоговые льготы и защиту инвестиций. Минимальный объем инвестиций в ТОР определен в 500 тыс. руб., при этом их резиденты не будут платить НДС, налог на имущество организаций, налог на прибыль, зачисляемый в федеральный бюджет. Налог на прибыль в региональный бюджет в течение первых десяти налоговых периодов составит для них всего 5%. В ТОР действует ускоренный механизм возмещения НДС, страховые взносы составят 7,6%.

с 18

НА ПУТИ В АРКТИКУ

Крупнейший субъект Российской Федерации – Республика Саха (Якутия) – готов внести существенный вклад в развитие Арктики



Алексей Стручков
Первый заместитель
Председателя Правительства
Республики Саха (Якутия) –
министр экономики
Республики Саха (Якутия)

Президент России Владимир Путин, выступая на III Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога», отметил, что «Арктика открывает новую страницу истории, которую можно назвать эпохой индустриального прорыва. Идет интенсивная разработка новых месторождений газа, нефти, строятся крупные транспортные, энергетические объекты, возрождается Северный морской путь». И это не просто слова. На наших глазах формируется новая реальность. В ней предстоит сочетать эффективное развитие арктических территорий и пристальное внимание к экологии, модернизировать существующую и строить новую инфраструктуру, создать комфортные условия для жизни с учетом последствий климатических и других изменений в регионе.

ТОЧКА ОПОРЫ

Эта новая реальность диктует и новые подходы к социально-экономическому развитию арктической зоны России. Среди них – создание восьми «опорных зон развития» в каждом из арктических регионов страны, предложенное Минэкономразвития РФ. К 2017 году должны быть разработаны концепции, а до 2020 года будут запущены пилотные проекты опорных зон. В их рамках начнется создание опережающего научно-технического и технологического задела, производственных мощностей, техническое обеспечение морского экологического мониторинга и гидрометеорологической сети наблюдений. К 2025 году опорные зоны начнут полноценную работу. Это позволит создать благоприятные условия для реализации в Арктике крупных инфраструктурных проектов, значительно увеличить судоходство по Северному морскому пути, модернизировать транспортную и иную инфраструктуру, создать объекты обеспечения безопасности и связи в портах.

Одной из них станет Северо-Якутская опорная зона. Ее каркасом предлагается сделать транспортную систему на основе Северного морского пути, внутренних водных путей, воздушного сообщения и автодорог. Ядро восточной части Северного морского пути – морской порт в поселке Тикси. Его реконструкция позволит заходить туда морским судам с осадкой до 10 метров и увеличить объем переработки грузов до 300 тыс. тонн в год. Кроме того, Тикси может стать научным центром изучения Арктической зоны Российской Федерации. С 2013 года здесь работает новая крупная исследовательская станция «Остров Самойловский». По своей оснащенности и возможностям это одна из лучших арктических научно-исследовательских станций мира. Здесь же находится гидрометеорологическая обсерватория «Полярка», обеспечивающая циркумпо-

лярные наблюдения. Это крупнейшие из исследовательских станций прибрежной якутской Арктики.

Одна из ключевых задач в формировании Северо-Якутской опорной зоны – возведение мостового перехода через реку Лена в районе Якутска. Ее решение, в сочетании с завершением строительства железнодорожной ветки до столицы республики, развитием речного судоходства и возрождением морского порта Тикси, откроет возможности для создания перспективного трансграничного транспортного коридора. Это существенно сократит сроки и стоимость транзита грузов из стран АТР в Европу. Возведение мостового перехода придаст и мощный импульс социально-экономическому развитию Республики Саха (Якутия) в целом и ее арктических районов в частности. Только финансовый эффект от реализации этого проекта составит не менее 18 млрд рублей в год. Учитывая прогнозы по трехкратному – до 6 млн тонн – увеличению грузооборота к 2030 году, значимость этого элемента транспортной инфраструктуры Якутии будет только расти. Важно и то, что существенно возрастет круглогодичная транспортная доступность между территориями республики, разделенными рекой Лена.

НОВАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Реализация проекта Северо-Якутской опорной зоны позволит привлечь до 2030 года около 800 млрд рублей инвестиций. Львиная их доля – более 650 млрд – внебюджетные вложения. Эти средства предполагается направить на освоение месторождений нефти и газа арктического шельфа моря Лаптевых и добычу россыпного олова на северо-востоке Якутии, разработку месторождений редкоземельных металлов, золота и каменного угля. Кроме того, осваивать Арктику невозможно без строительства объектов энергогенерации, внедрения

Концепция создания Северо-Якутской опорной зоны социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации



возобновляемых источников энергии, модернизации аэропортов, развития судоходства на арктических реках. Поэтому одним из важных проектов зоны станет создание центра высокотехнологичного судостроения, ориентированного на строительство и модернизацию судов класса «река-море». И хотя территориально он находится вне арктической зоны, его работа будет направлена на обеспечение грузооборота в Арктике.

Республика Саха (Якутия) поддерживает создание опорных зон по развитию Арктики как взаимосвязанное применение всего комплекса действующих инструментов территориального развития и механизмов реализации инвестиционных проектов. При этом якутяне готовы идти дальше и предлагают рассматривать не только крупные проекты, а свести

в единый комплекс научные исследования, подготовку кадров, развитие местного производства и арктический туризм.

Районы Арктики могут претендовать и на статус инновационных центров. Ведь именно здесь, благодаря уникальным природно-климатическим условиям, есть возможности для разработки и использования самых передовых технологий, материалов и инноваций для применения в промышленности и производстве с ориентацией на сохранение хрупкой арктической экологии. Инновации важны и для обеспечения достойного уровня жизни людей на арктических территориях, а сферы применения новых технологий, открытий и изобретений практически не ограничены. И это – не веяние моды. Это жизненная необходимость на пути в Арктику.

Review восточный экономический форум

Азия стучит
вам в дверь



Михаил Коростиков,
корреспондент «Б»

Основная задача начинающегося во Владивостоке форума — обеспечить более тесные контакты представителей власти и бизнеса России и азиатских стран.

Несмотря на то что наша страна уже третий год испытывает известные трудности, она продолжает оставаться на плаву и вызывать определенный интерес со стороны бизнесменов из других государств.

Экономический климат на российском Дальнем Востоке всегда был неважным. По инвестиционной привлекательности (учитываются показатели регуляторной среды, инфраструктуры и институтов для бизнеса) большинство регионов, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, находятся в последней трети рейтинга регионов России, подготовленного Агентством стратегических инициатив. По валовым экономическим показателям Дальний Восток, согласно «РИА Рейтингу», выглядит несколько лучше, чем страна в целом, и по разным отраслям за последний год продемонстрировал рост от 3% до 8%. Авторы рейтинга, впрочем, связывают это с достаточно низкой базой.

Несмотря на, казалось бы, неважные экономические показатели, Дальний Восток уже второй сентябрь подряд привлекает достаточно представительные делегации из азиатских государств. В этот раз, как сообщил помощник президента Юрий Ушаков, на нем ждут более 3 тыс. гостей из 35 стран. Ожидается подписание 130 соглашений более чем на 1 трлн руб. Юрий Ушаков уточнил, что это только заранее согласованные документы — в ходе форума сумма, как правило, возрастает.

Впрочем, обольщаться не стоит: подавляющее большинство подписанных документов будут «меморандумами о взаимопонимании». То есть документами, не имеющими юридической силы, задача которых зафиксировать интерес партнеров друг к другу. Тем не менее именно такое знакомство, по мнению большинства моих собеседников среди японских, корейских и китайских бизнесменов и чиновников, — это то, чего катастрофически не хватает обеим сторонам. Главная задача форума, признаются российские чиновники, — нетворкинг, то есть кулуарное общение и завязывание новых контактов.

«Мы очень плохо друг друга понимаем. У нас очень разный менталитет. В России недостаточно хороших китайстов, — заметил в разговоре со мной первый заместитель директора Института социального развития Европы и Азии при Исследовательском центре Госсовета КНР Сунь Чандун. — Китайские бизнесмены боятся за безопасность своих инвестиций в Россию. Они боятся ваших чиновников. Нам нужно больше удачных примеров сотрудничества». То же самое верно для любой другой азиатской страны. Россияне, в отличие от американцев, британцев и французов, не имеют длительной истории общения с азиатами: до начала XX века мы практически не торговали и не воевали.

Кстати, о китайцах. Делегация главного стратегического партнера России в Азии в этот раз серьезно уступает по численности и представительности корейской и японской. Их в этот раз возглавляют президент Кореи Пак Кын Хе и премьер-министр Японии Синдзо Абэ. Мнения, почему так вышло, расходятся. Одни мои собеседники среди вовлеченных в азиатскую тематику чиновников и экспертов утверждают, что Владимир Путин и российские бизнесмены решили обстоятельно пообщаться со своими китайскими друзьями на форуме G20 в Ханчжоу, куда 3 сентября президент России вылетит прямо из Владивостока. Другие полагают, что Пекин просто выжидал. Со времени проведения прошлого ВЭФа Россия и Китай начали достаточно много совместных проектов в сферах сельского хозяйства, добычи ресурсов и инфраструктуры, и теперь китайцы хотят увидеть хотя бы какую-то отдачу.

Личные отношения Владимира Путина и Си Цзиньпина позволили государственным компаниям России и Китая сломать лед недоверия и начать бизнес, но в определенный момент в России стали раздаваться голоса о том, что Москва может попасть в зависимость от Пекина. С этой точки зрения преобладание на ВЭФе японцев и корейцев выглядит разумным. Их инвестиции не только помогут развить доминирование китайцев среди азиатских партнеров России, но и будут более прозрачны, так как, скорее всего, придут по большей части от частных компаний. Они намного больше, чем китайские государственные гиганты CNPC и Sinopec, заинтересованы в российском инвестиционном климате, а значит, будут оказывать давление на руководство дальневосточных регионов.

Особенно важен этот форум будет для российско-японских отношений, переживающих в последний год ренессанс. 6 мая Синдзо Абэ во время визита в Сочи предложил российскому руководству «новый подход» к двусторонним отношениям, включавший сотрудничество в восьми сферах. Помимо традиционных нефти, газа и металлов в перечень входили также инфраструктура и здравоохранение. Российская общественность напряглась, поскольку любое значимое экономическое сотрудничество Япония ранее уязвляла с прогрессом «переговоров о Курильских островах». Но 30 августа агентство Nikkei развеяло страхи, сообщив, что Япония намерена сотрудничать с Россией вне зависимости от того, согласится та отдать острова или нет. Несколько месяцев назад Россия в ответ на «8 пунктов Абэ» подготовила список из 49 проектов, где хотела бы видеть японские инвестиции. На ВЭФе станет известно, по какой части этого списка удалось договориться.

ВЭФ в нынешнем году вряд ли поразит наблюдателей многомиллиардными реальными контрактами. Успехом будет, если он не поразит гостей организационным хаосом, сопровождавшим форум 2015 года. На этом этапе важно, начнут ли российские и азиатские бизнесмены после его окончания называть друг друга по имени.

«Дальний Восток открывается инвесторам»

Перед началом второго Восточного экономического форума интервью корреспонденту Review дал министр по развитию Дальнего Востока **Александр Галушка**.

— интервью —

— Восточный экономический форум (ВЭФ) стал одним из самых ярких событий прошлого года. Что изменилось за прошедший год?

— Российским государством создан ряд новых инструментов развития Дальнего Востока: территории опережающего развития (ТОР), Свободный порт Владивосток, Фонд развития Дальнего Востока, поддержка инвестпроектов. Год назад все это только было создано и представлено на первом Восточном экономическом форуме. За год инструменты заработали и дали свои результаты — привлеченные инвестиции объемом более 1 трлн руб.

— К первому ВЭФу территории опережающего развития были только сформированы. Что дает этот режим и каковы его результаты?

— Бизнес в ТОР получает быстрое предоставление земельных участков, доступную инфраструктуру, режим свободной таможенной зоны, ставку страховых взносов в течение первых десяти лет в размере 7,6%. Это нулевая ставка в течение первых пяти лет налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ), прибыль и имущество. Затем пять лет уплачивается половина ставки этих нало-

гов. Сейчас создано 13 ТОР. Это около 170 официальных заявок от инвесторов на общую сумму более 500 млрд руб., 4 предприятия запущены, 24 — на стадии строительно-монтажных работ.

— Закон о Свободном порте Владивосток вступил в силу в октябре прошлого года. Срок достаточно небольшой. Востребован ли этот механизм и есть ли потенциал для его развития?

— Успешность — новые проекты, предприятия и создаваемые рабочие места. Поступило более 100 официальных заявок в Свободный порт Владивосток от инвесторов на общую сумму инвестиций более 170 млрд руб. Потенциал развития уже реализуется. С июля этот режим получили четыре ключевые дальневосточные гавани — Ванино (Хабаровский край), Корсаков (Сахалинская область), Петропавловск-Камчатский (Камчатский край), Певек (Чукотский автономный округ). В октябре круглосуточно начнут работу пункты пропуска, заработают «одно окно» для пересечения границы грузами, электронное декларирование грузов и зеленый коридор для участников внешнеэкономической деятельности. Вводится упрощенный визовый режим.

— Что дает инвестору Фонд развития Дальнего Востока?



— Инвестор может получить льготное финансирование от фонда под 5% годовых. Такую поддержку уже получили десять проектов объемом 172 млрд руб., а планируемые инвестиции фонда в одобренные проекты — 15,9 млрд руб.

— Выгодно ли быть инвестором на Дальнем Востоке?

— Быть инвестором на Дальнем Востоке выгодно. Много запросов от бизнеса на получение государственной инфраструктурной поддержки. Ее уже получили 13 инвестпроектов с объемом инвестиций 328 млрд руб., большая часть которых — 292 млрд руб. — частные. Вступил в силу закон о предоставлении всем инвесторам на Дальнем Востоке налоговых льгот по НДПИ и налогу на прибыль. Условие — реализация проекта на сумму от 50 млн руб. в течение трех

лет или 500 млн руб. в течение пяти лет. Любой инвестор может получить необходимую административную поддержку и официальный статус участника госпрограммы. По желанию инвестора мы готовы разрабатывать для проекта индивидуальную «дорожную карту» по мерам административной поддержки, решать конкретные проблемы, помогать в успешной реализации проекта. Для ВЭФа отобрано 111 инвестиционных проектов с общим объемом частных инвестиций 2,2 трлн руб.

— Что вы ожидаете от Восточного экономического форума нынешнего года?

— Новых проектов, новых инвестиций, нового качества развития Дальнего Востока.

**Интервью взяла
Александра Соловьева**

Инвестиции в восточном стиле

— форум —

с17

Важными факторами являются выделение льготных земельных участков, бесплатная инфраструктура, режим «одного окна», сокращенные проверки, упрощенный порядок привлечения иностранной рабочей силы и существенная дебиюрократизация бизнеса в регионе. Если сейчас в России срок получения разрешения на строительство составляет 244 дня, то в ТОР — до 28 дней.

Главное отличие ТОР от ОЭЗ в том, что каждая ТОР будет создаваться под определенный проект с целью сделать конкурентоспособной продукцию, которая будет в ней производиться. Обеспечение индивидуальной поддержки крупным инвестором каждой зоны будет, как предполагается, способствовать и развитию инфраструктуры, а также малого и среднего предпринимательства за счет оказания сервисных услуг резидентам ТОР. Отбор инвестпроектов для создания ТОР Минвостокразвития начал в ноябре 2014 года. Из первых 39 предложений было отобрано 7 с объемом частных инвестиций 127,8 млрд руб. и объемом запрашиваемых госинвестиций 16,8 млрд руб. (с соотношением частных и госинвестиций 7:1). Три первых ТОР были запущены в Хабаровске, Комсомольске и Надеждинском, позже к ним прибавились «опережающие» территории в Приморье, на Чукотке, Камчатке, в Приамурье. В августе 2015 года Дмитрий Медведев подписал решение о создании пяти новых ТОР: двух в Амурской области и по одной в Приморском крае, на Чукотке и в Якутии. По словам Александра Галушки, реализация запущенных инвестпроектов на Дальнем Восто-

ке обеспечит не менее 89,5 млрд руб. налоговых сборов до 2025 года и позволит создать почти 8,5 тыс. рабочих мест, при этом отбор инвестпроектов продолжается.

Сеть свободных портов

В 2015 году на юге Приморского края был введен режим свободного порта на срок в 70 лет. На этот период порты вокруг Владивостока — от Зарубино до Находки — получили следующие льготы: свободную таможенную зону, сниженные ставки налогов на прибыль (10% на десять лет) и страховых сборов (8% на десять лет), упрощенные таможенные процедуры (круглосуточные пункты пропуска, электронное декларирование грузов и их оформление через единый орган контроля при поставках), а также безвизовый режим до восьми дней. Эти и другие меры господдержки предпринимательства были установлены для привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, создания производств, конкурентоспособных в АТР. Порт управляется наблюдательным советом, куда входят зампред правительства РФ, глава законсбора края, главы муниципальных образований и другие представители власти и общественности. Сейчас на его территории заявлено к реализации более 90 инвестиционных проектов.

К настоящему времени в Корпорацию развития Дальнего Востока (КРДВ) поступило 72 заявки от потенциальных резидентов Свободного порта Владивосток (СПВ) на сумму более 160 млрд руб. «В СПВ появится крытый акватор, современный яхтенный порт, соответствующий международным стандартам, производство одноразовой пластмассовой посуды, детских подгузников. В Октябрьском районе планируют добычу угля. Пожалуй, самый необычный проект — создание во Владивостоке независимой кинопроизводственной компании „Морской волк. Создание киноисторий“». В свободном порту появятся новые логистические центры, которые создадут четыре компании, еще три резидента построят жилые комплексы», — сообщили в КРДВ.

В июле правительство приняло решение о распространении режима свободного порта на ключевые гавани в Сахалинской области, Хабаровском крае, Камчатском крае, Чукотском автономном округе. Впрочем, надо отметить, что до сих пор, несмотря на явный интерес инвесторов к новому типу территорий, правительство не смогло ввести упрощенный визовый режим для иностранцев, пересекающих госграницу во Владивостоке. Эта льгота должна была вступить в силу с 1 января, однако необходимые нормативные документы не были рассмотрены Госдумой даже в весеннюю сессию.

Кластерное развитие

Новые условия для инвестиционной деятельности позволяют Дальнему Востоку вести конкурентную борьбу

за экспорт производств из стран АТР. В российском правительстве считают, что этот регион может предложить более низкие по затратам производственные площадки, квалифицированную рабочую силу и доступ к природным ресурсам. На Дальнем Востоке уже есть успешные примеры формирования производственных кластеров, например дальневосточный судостроительный кластер, который начал создаваться в 2014 году по поручению президента. Его ядром стал новый судостроительный комплекс «Звезда». Он станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн металла в год. Проект реализуется в три очереди: первая обеспечит строительство среднетоннажных судов и морской техники, на втором этапе будут введены в эксплуатацию сухой док и производственные цеха полного цикла для производства крупнотоннажных судов и морской техники, включая танкеры и танкеры-газовозы высокого ледового класса и буровые платформы разных типов. Реализация третьей очереди предполагает запуск производства офшорного судостроения в бухте Пяти Охотников. По завершении строительства СК «Звезда» будет выпускать танкеры водоизмещением до 350 тыс. тонн, газовозы до 250 тыс. куб. м, суда ледового класса, специальные суда спусковым весом до 29 тыс. тонн, элементы морских платформ и другую морскую технику.

На Дальнем Востоке запланировано и строительство рыбного кластера. Реализация только первого этапа проекта позволит к 2018 году производить 100 тыс. тонн рыбной продукции ежегодно. Как сообщил заместитель главы Росрыболовства Петр Савчук, в ДФО будет сформировано четыре основных дивизиона кластера — Камчатский, Сахалинский, Курильский и Приморский. Участники кластера могут быть федеральные и региональные органы исполнительной власти, юридические лица и предприниматели, реализующие проекты в области производства и логистики продукции из водных биоресурсов, отраслевые ассоциации и объединения, научные и образовательные институты, финансовые организации, институты развития и т. д. Участие в кластере является безвозмездным. Необходимые инвестиции в проект — около 17 млрд руб. Вклад кластера в ВВП страны составит 4 млрд руб. ежегодно, еще 1,6 млрд руб. будет поступать в виде налогов. Также кластер создаст свыше 1,3 тыс. рабочих мест. Обсуждается и возможность создания в регионе международного медицинского кластера — дискуссия о его потенциале станет одной из паanelных сессий форума.

Перспективы для инвестиций

Федеральные власти за последний год много сделали для усиления интереса предпринимателей к Дальнему Востоку. Например, был принят ряд законов, стимулирующих инвес-

тиции на региональном уровне и позволяющих использовать конкурентные преимущества: закон о территориях опережающего развития, закон о промышленной политике, закон, направленный на стимулирование инвестиционной деятельности. 1 января в России вступил в силу новый федеральный закон о государственно-частном партнерстве. Наряду с законодательством о концессиях он формирует правила вложения частных инвестиций в такие инфраструктурные секторы, как транспорт, энергетика, медицина и т. д. Кроме этого на Дальнем Востоке действует ряд мер поддержки инвесторов: субсидии на создание инфраструктуры, налоговые льготы, льготное финансирование от Фонда развития Дальнего Востока. В регионах вводятся институт сопровождения инвесторов по принципу «одного окна», упрощаются административные процедуры в сфере технологического присоединения, в строительстве, предоставлении земельных участков, принимаются другие меры.

В результате, как следует из майского доклада Александра Галушки президенту, на Дальнем Востоке наблюдается инвестиционный бум: по словам министра, объем вложений в 2016 году, привлеченных только за счет новых механизмов поддержки, уже превысил 1 трлн руб., из которых 950 млрд руб. — частные инвестиции, 80 млрд руб. — госсредства. «На 1 руб. бюджетных средств мы привлекаем 12 руб. частных», — подчеркнул министр. К концу года, заверил чиновник, объем вложений может превысить 2 трлн руб., они обеспечат создание к 2023 году на Дальнем Востоке 200 новых предприятий на 55 тыс. рабочих мест. В этом году будет создано 16 предприятий, в 2017-м — 41, а в 2018-м — 70. Локальный инвестиционный бум отражен и в данных ЦБ: он начался в 2014 году, когда годовое сальдо инвестиций в Дальневосточный федеральный округ составило 3,9 трлн руб. (в 2011, 2012, 2013 годах — 0,95 трлн руб.), 0,56 трлн руб. и 1,4 трлн руб. соответственно). Последние данные ЦБ — за третий квартал 2015 года, но и эти цифры фиксируют сальдо инвестиций в ДВФО, превышающее показатели 2014 года (4,2 трлн руб.).

По данным же Росстата, бюджетные инвестиции на Дальнем Востоке традиционно составляли около четверти капвложений. Ведомство оценивает инвестиции в 2014 году вчетверо ниже, чем ЦБ (820 млрд руб.), бюджеты вложили в макрорегион 25,6% всех средств, или около 200 млрд руб., и эта доля существенно не менялась в последние годы. В 2016 году роста объемов госсредств в федеральном бюджете, на который приходилось 60% всех бюджетных инвестиций, также не было. При этом Росстат не учитывает иностранные инвестиции в регионы округа, а между тем в 2014 году такие капвложения составили сопоставимые с оценкой ЦБ 3,9 трлн руб.

Анастасия Мануйлова

SAP ПРЕДЛАГАЕТ ТЕХНОЛОГИЧНЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ



SAP представила на Восточном экономическом форуме 2016 инициативу по освоению Арктики. Для реализации потенциала этого региона компания предлагает создать интегрированную транспортную систему для всего региона на базе Северного морского пути. Развитие Северного морского пути позволит использовать выгодное географическое положение России для существенного увеличения доли СМП в грузовом потоке между Азией и Европой.

По мнению генерального директора SAP СНГ Павла Гонtareва, создание и применение единой государственной информационной системы может существенно помочь в решении задач развития Северного морского пути. Цель проекта — максимально упростить и ускорить полный цикл взаимодействия со всеми сторонами трансконтинентальных перевозок.

В первую очередь, единая система обслуживания клиентов предоставит клиентам, пользующимся услугами перевозки по СМП, удобный доступ к электронной платформе для взаимодействия с государственными органами и частным бизнесом, работающими на СМП. Электронная плат-

форма обеспечит заказ и автоматический расчет стоимости услуг лоцмана, ледокольной поддержки, технического и сервисного обслуживания, ремонтно-восстановительных работ в портах следования. Важной задачей является создание единой системы поиска, обучения и переподготовки специалистов для развития и эксплуатации Северного морского пути.

Единая база знаний о высокоэффективных технологиях строительства, реконструкции портовой инфраструктуры в Арктической зоне с учетом отечественного и зарубежного опыта позволит осуществлять планирование строительства, ремонта и модернизации на основе лучших аналогов.

Реализация такого проекта позволит оптимизировать клиентский путь в соответствии с современными требованиями международной системы судоходства. В долгосрочной перспективе, по мере исчерпания существующих нефтяных и газовых месторождений, а также развития и удешевления технологической добычи на шельфе, Северный морской путь станет важным элементом нефтегазовой отрасли России. Создание необходимого для эксплуатации этого пути инфраструктуры в свою очередь даст мощный импульс развитию всего Арктического региона.

Реклама

АЛРОСА становится ближе к партнерам из АТР

Одним из выгодоприобретателей от создания Свободного порта Владивосток должна стать АК АЛРОСА, которая к моменту проведения ВЭФ-2016 не только официально открыла Евразийский алмазный центр, но и провела на этой площадке первые торги.

— проект —

Все идет по плану

О планах создания алмазного кластера было объявлено на предыдущем Восточном экономическом форуме. Основные аргументы в пользу этого решения: близость к Китаю и другим странам Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), возможность использования преференций, которые дает создание свободной экономической зоны во Владивостоке, в том числе налоговых льгот, упрощения таможенных и визовых процедур, а также снижение административных барьеров.

В первых сообщениях кластер называли биржей, что поднимало вопрос о возможной конкуренции с такими гигантами, как Антверпен и Тель-Авив. Но вскоре последовало разъяснение полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева: о создании полноценной биржи речи нет, продавать алмазное сырье и бриллианты пока будет только АЛРОСА, крупнейший в мире производитель алмазов, доля которого превышает 25% их мировой добычи.

Работы идут по принятому год назад графику. В марте было решено открыть филиал АК АЛРОСА во Владивостоке, перед которым поставили три задачи. Первая — создание кластера и проведение в августе—сентябре первых торгов, и две более масштабные — поиск потенциальных партнеров и инвесторов для создания производственных мощностей по использованию технических алмазов, производству оборудования для алмазогранильной отрасли и, как следствие, усиление присутствия компании в странах АТР.



На первом аукционе ЕАЦ представлены 19 алмазов массой более 10 карат

На одной площадке через одно окно

Евразийский алмазный центр создается по подобию антверпенского или дубайского, поскольку предполагается проведение торгов не только бриллиантами (как в Нью-Йорке или Гонконге), но и алмазным сырьем.

На одной территории будут размещены как представители компаний по добыче и продаже алмазного сырья, производители ювелирных изделий и бриллиантов, так и сопутствующие структуры: банки, страховые компании, таможенные брокеры и т. д. Заявлена цель — к 2018 году привлечь к сотрудничеству более 100 компаний и выйти на оборот свыше \$1 млрд в год. Для сравнения: давно работающие площадки аккумулируют на своей территории более 2 тыс. компаний и их оборот превышает \$20 млрд.

КАК ПРОХОДЯТ ТОРГИ

Первые торги, как и предполагалось, начались 23 августа, продлятся они до 2 сентября. Подведение итогов аукциона состоится в электронном формате (результаты можно увидеть на сайте www.dea.alrosa.ru) уже после подписания номера в тираж, 3 сентября. Но известно, что в просмотре принимает участие 30 компаний из Гонконга, Израиля, Индии, США, Бельгии и России.

На продажу были выставлены алмазы и бриллианты из запасов АК АЛРОСА (ПАО) и АО «Алмазы Анабара». Первыми ушли в продажу 19 штук (19 лотов) алмазов специальных размеров — массой 10 карат и более. Самый крупный алмаз, представленный на аукционе, имеет массу 401,97 карата. Параллельно с алмазами в тендере были представлены и 28 бриллиантов, 5 из которых имеют массу более 5 карат. 18 камней — фантазийно окрашенные. Самый крупный бриллиант круглой огранки имеет массу 40,25 карата.



Войти на этот консервативный рынок непросто, но Владивостоку есть с кого брать пример. Еще 15 лет назад Дубай не был крупным алмазным центром: в 2001 году оборот торгов бриллиантами не превышал \$5 млн в год. Но наряду с Мумбаем Дубаю удалось привлечь к себе индийских добытчиков и производителей, и сегодня оборот алмазной столицы Ближнего Востока превышает \$40 млрд в год.

Секреты успеха Дубая — благоприятная для бизнеса атмосфера, высокий уровень безопасности (все подразделения располагаются в знаменитом комплексе Jumeirah Lake Towers) и упрощенные формальности: зарегистрировать компанию можно онлайн через Dubai Multi Commodities Center.

В каком-то смысле Владивостоку проще, поскольку инициатором создания Евразийского алмазного центра (ЕАЦ) становится сам крупнейший производитель алмазов в мире, которого не надо уговаривать прийти на площадку. Опасения по поводу сложности конкуренции ЕАЦ с мировыми алмазными центрами ввиду неповоротливости российской государственной машины тоже были услышаны: на территории кластера будет собственная таможенная зона. Ее площадь к 2020 году должна превысить 1,5 тыс. кв. м (из планируемой общей площади центра 8 тыс. кв. м).

На этой территории будут размещены специализированный таможенный пост и государственные контроллеры Министерства финансов РФ, структурные подразделения Гохрана России и Российской государственной пробирной палаты. Все помещения будут оснащены специальными средствами контроля, в том числе геммологическим оборудованием.

При реализации идеи создания Евразийского алмазного центра во Владивостоке изучается опыт работы Шанхайской биржи с ориентиром на создание «одного окна» для ускорения операций, совершаемых участниками рынка. Как сработают все эти службы, станет ясно уже в ближайшие недели, после завершения торгов в ЕАЦ.

Ко времени проведения ВЭФ-2016 на острове Русском были построены и оборудованы помещения, в которых разместятся филиал АК АЛРО-

СА, склад временного хранения, подразделения Гохрана России, которые дают разрешение на ввоз и вывоз драгоценных камней, идет обустройство на территории ЕАЦ таможенного подразделения. Но это все очевидные результаты.

Планы на будущее

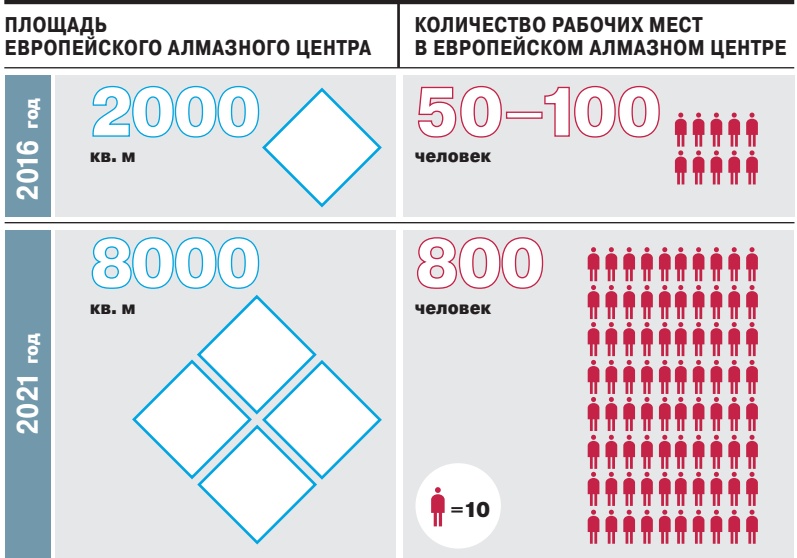
Сложнее оценить, как идет работа над определением круга потенциальных участников и инвесторов Евразийского алмазного центра. На данном этапе активизируются контакты с существующими партнерами в АТР, в первую очередь из Китая, Японии, Сингапура и др., хотя

к сотрудничеству приглашаются и представители других регионов. По оценке главы АК АЛРОСА Андрея Жаркова, открытие филиала и ЕАЦ позволит увеличить прямые продажи алмазного сырья в страны региона в два-три раза.

По данным компании, инвестиции в проект могут составить \$450 млн. При этом, по словам полпреда Трутнева, бюджетное участие в создании ЕАЦ не планируется. Объектами инвестирования могут быть производство по использованию ювелирных и технических алмазов, производства оборудования для алмазогранильной отрасли. Еще одно направление работы — организация профильного обучения на базе учебных заведений Владивостока для обеспечения центра трудовыми ресурсами.

Впрочем, у ЕАЦ есть один сильный конкурент в отрасли в глазах инвесторов: в рамках того же Восточного форума АЛРОСА представила разработку нового месторождения алмазов Верхне-Мунское на территории Республики Саха (Якутия). Поскольку месторождение является открытым, начало работ на нем предполагается уже в 2018 году с выходом на проектную мощность (3 млн тонн руды в год) уже в 2019 году. По опубликованным данным, балансовые запасы алмазов месторождения составляют 38,3 млн карата, что предполагает освоение рудного поля до 2043 года. Иначе говоря, Евразийскому алмазному центру будет чем торговать в ближайшие несколько десятилетий.

Светлана Баулина



ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ КОМПАНИИ АЛРОСА, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ

«БУРЕВЕСТНИК»

АО НПП «Буревестник» с 1959 года является крупнейшим в России предприятием, производящим рентгеновские приборы и оборудование различного назначения, приборы для медицины и экологии. Продукция «Буревестника» приобрела широкую известность, и удовлетворяет потребности горнодобывающих, промышленных предприятий, научно-исследовательских и других организаций в наукоемком высокотехнологичном оборудовании для обогащения алмазосодержащего и минерального сырья, исследования структуры и состава вещества и материалов. Высокотехнологичное оборудование «Буревестника» полностью отвечает требованиям многочисленных заказчиков и соответствует мировому техническому уровню



ООО «Уренгойская нефтегазовая компания» работает на территории Усть-Ямсовейского месторождения, граничащего с западной частью Берегового месторождения, добычную деятельность в настоящее время не ведет, проект находится в стадии поисковых работ. Инвестиционная программа предусматривает начало бурения разведочной скважины (сеноман), выполнение сравнительного технико-экономического обоснования обустройства сеноманской залежи (для выбора вариантов обустройства месторождения), начало освоения сеноманской и валанжинской залежей, анализ геологии ачимовских и юрских отложений. Долгосрочная программа развития 2016–2025 нацелена на прирост сырьевой базы (за счет ачимовских отложений) и обустройство месторождения

«ГЕОТРАНСГАЗ»

ЗАО «Геотрансгаз» осуществляет деятельность на территории Берегового месторождения, расположенного в 100 км к востоку от Нового Уренгоя. Компания разрабатывает лицензионные участки валанжинской газоконденсатной залежи и сеноманской газовой залежи. ЗАО «Геотрансгаз» заключило с ОАО НК «Роснефть» трехлетний контракт на поставку газа. К 2018 году компания планирует увеличить число действующих скважин с 22 до 36, что обеспечит годовую добычу на уровне 2,3 млрд куб. м газа и 0,32 млн тонн конденсата

ВЕРХНЕ-МУНСКОЕ

Разработка нового месторождения алмазов Верхне-Мунское в Якутии является стратегическим проектом алмазодобычи группы АЛРОСА. Коренное месторождение Верхне-Мунское находится в 160 км от Удачинского ГОКа и состоит из 4 кимберлитовых трубок с совокупными запасами порядка 65 млн тонн руды по категории C1+C2. Разработка месторождения планируется открытым способом. Планируемый объем инвестиций АК АЛРОСА — 62,98 млрд руб. Балансовые запасы алмазов Верхне-Мунского рудного поля оцениваются в 38,3 млн карат. Срок освоения месторождения – до 2043 года. В результате реализации этого инвестиционного проекта будет создано 713 новых рабочих мест. Ожидаемые налоговые поступления и взносы от реализации проекта за десять лет — 46,4 млрд руб., из них 15,5 млрд руб. — в федеральный бюджет. Вклад проекта в валовый региональный продукт составит 5,84 млрд руб. Ввод в эксплуатацию алмазодобывающего предприятия планируется в 2018 году, выход на проектную мощность (3,0 млн т) — к 2019 году

«ТИМИР»

Проект «Тимир» стартовал в 2008 году и сегодня является стратегически важным для развития Южной Якутии и добывающей отрасли в целом. ЗАО ГМК «Тимир» владеет 4 лицензиями на добычу железной руды в Республике Саха (Якутия) с суммарными запасами 3,5 млрд тонн, пригодными к открытой отработке. Сегодня проект находится на предынвестиционной стадии развития. Общая сумма инвестиций в проект оценивается в 16–17 млрд руб., срок строительства — 2 года

Review восточный экономический форум

Приморье прирастет транзитом

Для развития экономики Дальнего Востока Россия готова предоставить свою территорию для транзита грузов из Китая и построить всю необходимую транспортную инфраструктуру.

— транспорт —

Открывающийся сегодня Восточный экономический форум (ВЭФ) может стать началом настоящего ренессанса для транспортного строительства в регионе. Государства Азиатско-Тихоокеанского региона соберутся для обсуждения конкретных инфраструктурных проектов, которые позволят обеспечить радикальное увеличение грузовых потоков между стремительно развивающимися северными провинциями Китайской Народной Республики и другими странами дальневосточного морского бассейна, а также южными и центральными регионами самого Китая. Международные транспортные коридоры (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2» уже в ближайшие годы должны превратиться из многообещающих проектов в реальные транспортные артерии, а экономика региона, во многом отстающая по темпам развития от остальной России, может вырасти не менее чем на 30%, прогнозируют независимые аналитики.

Впрочем, для достижения этих впечатляющих темпов роста региональной экономики на строительство дорог и грузовых терминалов в Приморье нужно потратить и гигантские деньги. По словам главы Минвостокразвития Александра Галушки, верхнеуровневая оценка инвестиций в развитие МТК «Приморье-1» составляет 145 млрд руб., в развитие «Приморье-2» — 170 млрд руб., об этом он заявил в мае на заседании правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона. При этом, по словам министра, выделять деньги из бюджета неправильно — необходимо привлекать частных инвесторов.

Цена имеет значение

Несмотря на то что пока речь идет лишь о прогнозах и теоретическом потенциале китайского транзита через территорию Приморского края, чиновникам и предпринимателям уже есть на чем основывать свои расчеты. Благодаря наличию железных и автомобильных дорог от китайской границы до портов Владивосток и Находка МТК «Приморье-1» уже фактически заработал: ряд российских транспортных компаний уже перевозят грузы в контейнерах из провинции Хэйлунцзян транзитом через порты Владивосток и Находка и далее морским путем в направлении зарубежных портов Японского и Восточно-Китайского моря.

Крупнейший в России оператор железнодорожных контейнерных перевозок «Трансконтейнер» (контрольный пакет компании принадлежит ОАО «Российские железные дороги» — РЖД) уже наладил экспорт грузов из Китая через пограничный переход Гродеково в порт Находка и рассчитывает на дальнейшую модернизацию МТК. «Железнодорожные перевозки в направлении Суйфэнхэ—Гродеково—Находка-Восточная (порт Восточный) представляют интерес для грузоотправителей из приграничных уездов и городов Китая — Харбина, Муданьцзяна, Дуннина, Суйфэнхэ, Мулиня и других. Данный транспортный коридор выступает альтернативой традиционному пути через порт Далянь», — пояснили „Ъ” в пресс-службе компании, добавив, что железнодорожные перевозки позволяют транспортировать грузы в промышленных объемах с большой скоростью, а модернизация МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» обеспечит эффективную транспортную интеграцию Приморья и стран Азии, что приведет к росту его востребованности в АТР, при этом будет соблюден баланс транспортных связей внутри страны».

Объем перевозок транзитных перевозок на «Приморье-1» пока незначительный, но его относительный прирост неопровержимо свидетельствует о нерезализованном потенциале МТК. Об этом говорит статистика, обнародованная в ходе заседания межправительственной российско-китайской рабочей группы по транзит-

ным перевозкам, прошедшего в начале августа в Иркутске. Согласно протоколу заседания (имеется в распоряжении „Ъ”), в первой половине 2016 года на направлении Харбин—Суйфэнхэ—порт Восточный было перевезено транзитом 168 TEU (эквивалент 20-футового контейнера), но уже в июле объем перевозок составил 312 TEU. «До конца 2016 года по имеющимся заявкам от грузоотправителей количество отправок может составить до двух поездов в месяц, то есть порядка десяти поездов объемом до 770 шт. 40-футовых контейнеров (1540 TEU)», — говорится в протоколе рабочей группы.

Развиваются перевозки транзитных контейнеров и по другому «ответвлению» МТК «Приморье-1» — с использованием порта Владивосток. В середине апреля на этом направлении начала работать транспортная группа Fesco, причем благодаря наличию в составе группы судоходного дивизиона компания обеспечивает не только железнодорожную, но и морскую составляющую транспортировки китайских товаров. Грузы в контейнерах Fesco, отправленные по железной дороге из провинции Хэйлунцзян через станцию Гродеково, были обработаны во Владивостокском морском торговом порту (также принадлежит Fesco), а затем по регулярным морским линиям Fesco доставлены в порты назначения в Корею и Китай.

Как сообщили „Ъ” в пресс-службе компании, отправки Fesco с апреля по июль составили 542 TEU. До конца текущего года компания планирует перевезти еще не менее 800 TEU, а в течение следующего прогнозирует рост объема до 10 тыс. TEU из расчета курсирования двух регулярных поездов в неделю.

Тем не менее ряд инфраструктурных, технологических и нормативных ограничений существенно сдерживает рост китайского транзита через российский Дальний Восток. По информации Fesco, задержки грузов на таможенном пункте пропуска «Пограничный» близ станции Гродеково и имеющаяся там железнодорожная инфраструктура не позволяют полностью использовать весь коммерческий потенциал МТК. «Ограничение по вместимости путей при передаче с китайской стороны на российскую — менее длины поезда, что приводит к передаче только групп вагонов и последующего накопления их до полной длины поезда», — рассказали „Ъ” в пресс-службе компании. Кроме того, нуждается в реконструкции 25-километровый участок железной дороги Суйфэнхэ—Гродеково, а также ускорение прохождения таможенных процедур на границе, которое сейчас приводит к непроизводительному простоя подвижного состава в течение суток и более.

Немаловажен и вопрос цены транспортировки транзитных грузов, которая для китайских предпринимателей оказывается выше, чем аналогичная перевозка по внутрикитайскому маршруту. По расчетам Fesco, транзитный железнодорожный тариф должен быть уменьшен до стоимости внутренней перевозки крупнотоннажных контейнеров и достичь \$0,33 за FEU (эквивалент 40-футового контейнера). «Это позволит переключить объемы перевозок на железную дорогу и морские порты РФ и увеличить доходы ОАО РЖД», — считают в компании. По прогнозам Fesco, ежегодный объем контейнерного потока из северных провинций Китая через порты Дальнего Востока может достичь 50 тыс. TEU (500 поездов), что приведет к росту доходов ОАО РЖД на 700 млн руб., подсчитали в компании.

Таможня дает добро

Другой дальневосточный транзитный коридор — «Приморье-2» — примерно в пять раз короче «Приморья-1», но пока находится в предпроектной стадии, его инициация обусловлена возобновлением работы в 2013 году российско-китайского погранперехода Махалино—Хуньчунь на юге Приморского края. (В этом месте еще в 1992 году появилась первая и оставшаяся единственной в истории российских железных дорог частная железнодорожная компания «Золотое звено», оперировавшая транграничной веткой и терминалом на станции Камышовая. Но в 2010 году компания обанкротилась и построенная частниками инфраструктура перешла в управление ОАО РЖД.) Сегодня через этот погранпереход осуществляются в основном перевозки экспортного угля, но с каждым годом они растут: в 2015 году через Махалино прошло 1,2 млн тонн, в первом полугодии 2016 года здесь перевезено уже 1,1 млн тонн, что свидетель-

ствует о почти четырехкратном увеличении перевозок в сравнении с аналогичным прошлым годом.

Согласно протоколу российско-китайской рабочей группы, ОАО РЖД уже реализует мероприятия по развитию перегрузочного терминала и складской инфраструктуры на станции Камышовая, кроме транзитных китайских контейнеров Россия рассчитывает перевозить на экспорт лесную продукцию в Китай и китайскую минеральную воду в страны АТР. МТК «Приморье-2» ориентирован на транзит грузов в направлении китайской провинции Цзилинь. На заседании в Иркутске стороны договорились активнее информировать предпринимателей о возможностях нового транспортного пути и оптимизировать госрегулирование при пересечении грузов таможенных границ двух стран.

Однако для существенной активизации перевозок по МТК «Приморье-2» требуются куда большие инвестиции, в частности в развитие портовой инфраструктуры. Российская инвестгруппа «Сумма» уже несколько лет занимается разработкой инвестпроекта по строительству в бухте Троицы Большого порта Зарубино со строительством там контейнерного, угольного и зернового терминалов, а также бункеровочного комплекса для заправки топливом морских судов. Только на строительство этих терминалов в порту запланированы инвестиции свыше 90 млрд руб., еще не менее 30 млрд руб. потребуются на строительство внутренней портовой инфраструктуры, около 8 млрд руб. должно быть истрчено на строительство федеральной инфраструктуры в акватории порта, системе управления судоходством, базы портового флота и объектов государственных контрольных служб. Энергообеспечение портовых объектов в Зарубино потребует еще 7,7 млрд руб.

Но и это еще не все. Сегодня порт Зарубино не подключен к железнодорожной сети ОАО РЖД, поэтому реализация проекта МТК «Приморье-2» увязана со строительством новой линии от порта до пограничного пункта в Махалино. Учитывая транзитный характер основного грузопотока, российское правительство готово рассматривать проект строительства железной дороги с совмещенной колеи российской и европейской стандартов (1520 мм и 1435 мм соответственно), что еще несколько лет назад казалось невозможным в России. Это позволит китайским железнодорожным грузам избежать перегрузки на границе и существенно ускорить перевозку грузов в российский порт. Инвестиции в эту часть коридора могут составить 29,1 млрд руб.

Для того чтобы мощности будущего порта были постоянно загружены, автомобильная дорога от Зарубино до китайской границы должна быть реконструирована до уровня первой (высшей) категории и стать четырехполосной. Как рассказали „Ъ” в пресс-службе «Суммы», на это потребуются еще примерно 37,6 млрд руб. инвестиций. Таким образом, расчетная величина расходов на обустройство МТК «Приморье-2» и запуск по нему транзитных потоков оценивается на уровне свыше 200 млрд руб.

«Гиперпетлей» по бездорожью

Одним из ключевых направлений проекта «Зарубино» может стать перевалка зерна на экспорт. В частности, Дальневосточный зерновой терминал (инвестпроект Объединенной зерновой компании — ОЗК) может переключить на себя почти 11 млн тонн китайских зерновых грузов, а к 2030 году — до 20 млн тонн. «Сегодня существует большой потенциал увеличения потоков зерна из северо-восточных провинций КНР в южные», — сообщила ОЗК в конце мая, комментируя возможности транзита через порт Зарубино. — В случае перенаправления китайских грузопотоков через порт Зарубино появится возможность существенно уменьшить время доставки и уменьшить затраты на логистику».

По мнению генерального директора агентства InfraNews Алексея Безбородова, «Приморье-2» может рассчитывать на значительный транзитный поток зернобобовых для животноводства. «В год Китай импортирует в среднем до 70 млн тонн сои, до 6 млн тонн кукурузы и 5 млн тонн ячменя. Наибольшие объемы сои идут из Бразилии, Аргентины и США через Панамский канал. Появление на этом маршруте порта Зарубино, к примеру, позволит потребителям в Хэйлунцзяне и Дзилине сэкономить до 30% от стоимости наземной транспортировки. Этот проект с грузкой по железной дороге до 10 млн тонн зернобобо-

вых вполне окупаем и для железнодорожников, и для потенциальных инвесторов в терминал», — уверен эксперт.

Группа «Сумма», выступающая главным девелопером проекта в Зарубино, уже активно ведет переговоры с потенциальными соинвесторами. Как сообщили „Ъ” в пресс-службе компании, «правительство КНР в лице Министерства транспорта Китая поддержало усилия группы «Сумма» и ее потенциальных партнеров с китайской стороны — компаний China Merchants и China Railway Group — по реализации проекта строительства Большого порта Зарубино». По планам компании реконструкцию и эксплуатацию автодороги Зарубино—Хуньчунь можно передать в концессию, время на подготовку ГЧП-соглашения достаточно — строительство планируется после 2020 года.

Как писал ранее „Ъ”, один из крупнейших мировых портовых операторов — эмиратский DP World — договорился с Российским фондом прямых инвестиций (дочерняя компания Внешэкономбанка) о создании совместного предприятия, которое вложит до \$2 млрд в российские порты, в том числе в Зарубино. Однако в пресс-службе «Суммы» эту информацию пока не комментируют.

Настоящей изюминкой будущего грузового транспортного коридора «Приморье-2» может стать самый инновационный проект современности — вакуумный трубопровод Hyperloop (в переводе — «Гиперпетля»), о возможности строительства пилотной линии в Приморье заявил министр транспорта РФ Максим Соколов в ходе Петербургского экономического форума в июне. Совладелец группы «Сумма» Зиявудин Магомедов уже является одним из венчурных инвесторов инновационной технологии, придуманной американским изобретателем и миллиардером Илоном Маском. В пресс-службе «Суммы» подтвердили „Ъ” интерес к проекту: «Мы инвестировали в проект Hyperloop и считаем его перспективным». «Компании Caspian VC и Hyperloop One недавно завершили укрупненный технико-экономический анализ грузового коридора с использованием технологии Hyperloop», — сообщили в пресс-службе компании, пообещав представить результаты этого анализа 2 сентября на ВЭФе.

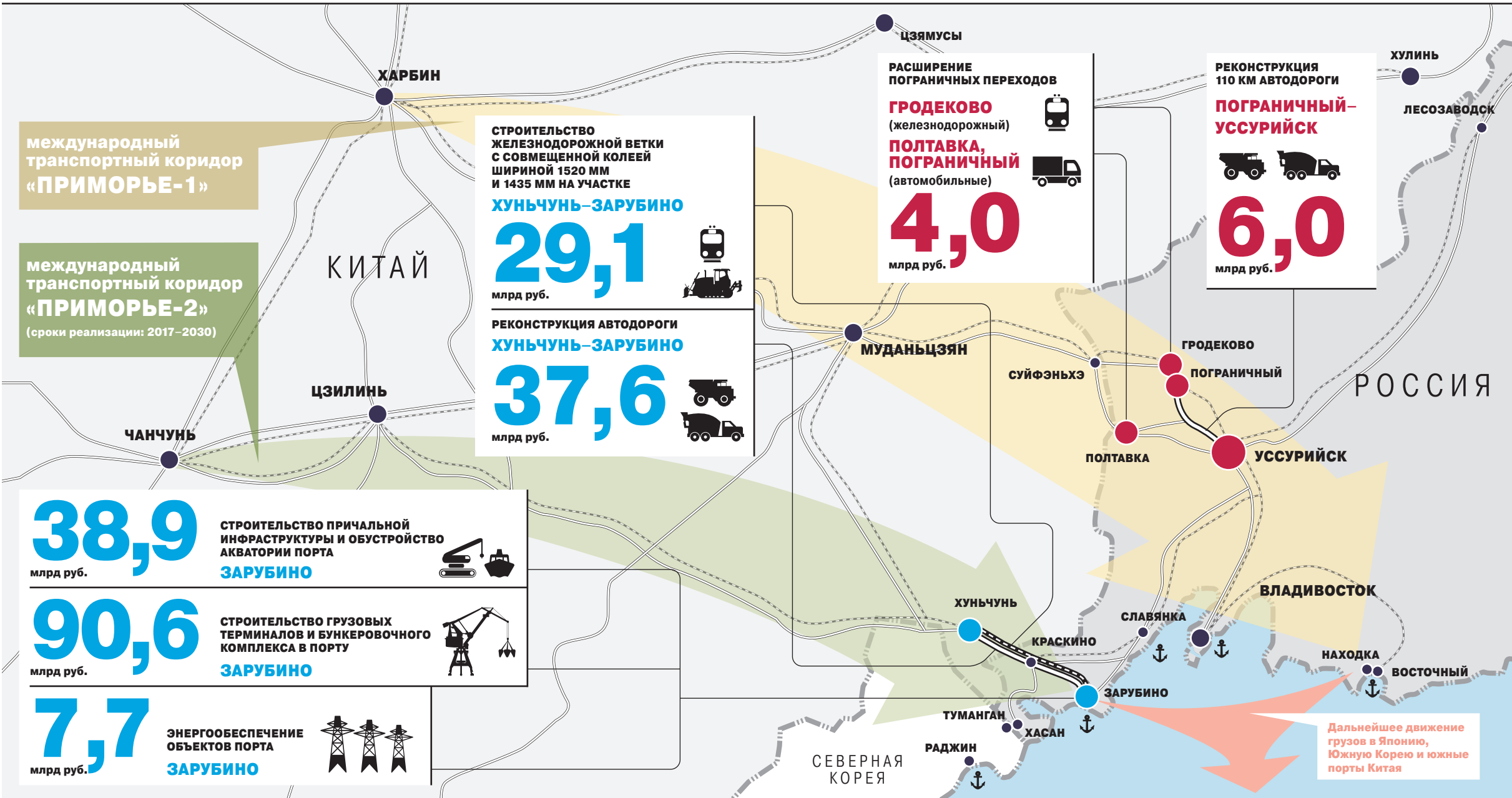
Несмотря на то что технология еще нигде в мире не была опробована, уже появились первые оценки стоимости реализации проекта: строительство 70-километрового участка от Зарубино до китайской границы потребует 30–40 млрд руб., что, по словам главы Минтранса РФ, «даже ниже, чем строительство железной дороги». Проект нашел отражение и в протоколе августовского заседания российско-китайской межправительственной рабочей группы: «Стороны проявили заинтересованность в рассмотрении возможности применения технологии Hyperloop как одного из вариантов доставки грузов от транспортно-логистического центра Хуньчунь к морскому порту Зарубино», — говорится в документе, согласно которому Россия и Китай «договорились назначить координаторов проекта для проработки технических, технологических и юридических аспектов применения данной технологии».

Впрочем, далеко не все эксперты разделяют столь оптимистичные прогнозы компании. «Реализация проекта Hyperloop в Зарубино может быть связана с техническими и эксплуатационными трудностями: движение грузов на высоких скоростях в вакууме труднодостижимо из-за короткого расстояния между погранпереходом и Зарубино», — полагает руководитель отдела комплексных исследований Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Павел Терешко. — Гораздо эффективнее для товарооборота упрощение пограничных и ветосанитарных процедур, чем ускорение перемещения грузов на коротком участке».

Росту грузопотока по МТК «Приморье-2» сегодня препятствует также и неурегулированность других вопросов. Так, например, железнодорожный пограничный переход «Махалино» имеет ограничения на ввоз некоторой сельскохозяйственной продукции, в первую очередь животного происхождения, отмечает господин Терешко. «Также недостаточна пропускная способность автомобильного погранперехода с российской стороны, хотя с китайской выстроена инфраструктура со значительной пропускной способностью как для грузового, так и пассажирского транспорта», — отмечает эксперт, добавляя, что ключевым для транзита является вопрос таможенного оформления грузов, из-за которого полностью съедается весь экономический эффект от скорости перемещения товаров.

c22

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ОБЪЕМЫ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОЕКТЫ



Review восточный экономический форум

Угольное ушко

На фоне восстановления мировых цен на уголь и роста экспорта российского угля как никогда актуальной становится задача увеличения перевалочных мощностей на Дальнем Востоке. Обсуждаемые участниками рынка проекты создания терминала общего доступа для различных грузовладельцев в порту Восточный позволят значительно увеличить его грузопоток. Единственным активно строящимся терминалом сегодня является Третья очередь угольного комплекса АО «Восточный Порт».

— логистика —

Ориентация на восток

В первом полугодии 2016 года мировые цены на уголь отошли наконец от многолетних минимумов, до которых опустились в прошлом году: энергетический уголь подорожал за шесть месяцев на 35%, коксующийся — на 45%. По мнению экспертов, экспортерам угля нужно ловить момент и расширять добычу, поскольку рынок цикличен и те компании, которые сейчас, на подъеме, не успеют занять нишу, останутся не у дел. Тем более что имеет место серьезная конкуренция со стороны добывающих компаний из Австралии и Индонезии.

Прошлый год из-за падения цен был неудачным для экспортеров: по данным ФТС, при практически неизменном уровне экспорта в физическом выражении (152,7 млн тонн) доходы РФ от экспорта угля в 2015 году снизились на 18,6% от уровня предыдущего года и составили \$9,5 млрд, при этом в страны дальнего зарубежья было экспортировано угля на \$8,7 млрд. Сейчас, на растущем рынке, есть шанс наверстать упущенное.

Производители угля готовы нарастить добычу этого полезного ископаемого, однако камнем преткновения могут стать транспортная проблема — ограниченная пропускная способность Транссиба и БАМа — и перевалка в портах Дальнего Востока. Наиболее перспективные по запасам и качеству угля, состоянию инфраструктуры и возможностям наращивания добычи разрезы расположены на востоке страны — в Кузбассе, Канско-Ачинском бассейне, Восточной Сибири и Дальневосточном регионе. Более половины всех экспортных поставок приходится на страны Азиатско-Тихоокеан-

ского региона: Японию, Китай, Южную Корею, Индию, Малайзию и Вьетнам. Поэтому ключевое значение для обеспечения экспорта приобретает состояние терминалов дальневосточных портов.

Проблема узкого горлышка в виде железнодорожных магистралей (в частности, станции Находка-Восточная), явно не справляющихся с объемами перевозок, должна быть решена в ближайшее время в рамках Федеральной целевой программы по транспорту. За последние пару лет ситуация уже улучшилась: в июне текущего года в среднем за сутки количество «брошенных» поездов составляло 12 — почти в 4 раза меньше, чем год назад.

Самым острым, таким образом, является вопрос увеличения грузопотока через порты, в частности через порт Восточный, а также создание инфраструктуры вокруг портов — перевалочных пунктов «железная дорога—порт». При этом нужно не просто создать новые морские терминалы — эти терминалы должны быть специализированными, высокотехнологичными, обеспечивающими поставки на экспорт продукции, отвечающей международным стандартам, очищенной от посторонних включений.

Всего в прошлом году через российские морские порты Дальневосточного региона прошло около 70 млн тонн угля (почти половина от общего объема экспорта — 152,66 млн тонн, по данным ФТС), что вдвое больше, чем в 2010 году, но этого все равно недостаточно, учитывая планы расширения экспортных поставок угля. 23 млн тонн, почти треть общего объема, пришлось на стивидорную компанию АО «Восточный Порт». Порты Находки и Владивосто-

ка за год пропускают около четверти от общероссийского объема, так что вся надежда российских экспортеров угля именно на Восточный.

С декабря 2012 года здесь реализуется крупнейший на Дальнем Востоке портовый инвестиционный проект: АО «Восточный Порт» строит Третью очередь угольного комплекса стоимостью 27 млрд руб. Строительство высокотехнологичного терминала и необходимой порту железнодорожной инфраструктуры осуществляется без привлечения государственного финансирования.

● АО «Восточный Порт» — публичный угольный терминал на Дальнем Востоке и крупнейший в России стивидор по перевалке экспортного угля. В 2015 году грузооборот порта составил 22,8 млн тонн угля, что почти на 8 млн тонн, или 60%, больше, чем в 2009 году, когда порт перешел под управление ООО «Управляющая портовая компания» также управляет угольным терминалом ОАО «Ростерминалуголь» в Усть-Луге в Ленинградской области, общий грузооборот этих морских терминалов в 2015 году составил 40,3 млн тонн угля. После ввода Третьей очереди угольного комплекса в Восточном в 2019 году он должен вырасти до 57 млн тонн.

Проект строительства Третьей очереди угольного комплекса в Восточном реализован на три четверти и должен быть завершен в 2017 году. Реализация этого инвестиционного проекта позволит увеличить грузооборот порта до 39 млн тонн в год в 2019 году. В рамках проекта также запланировано строительство железнодорожной инфраструктуры для подачи/уборки вагонов (в том числе два внешних железнодорожных парка) стоимостью 4,7 млрд руб., один из парков будет передан на баланс ОАО РЖД. Таким образом, будет решена еще одна инфраструктурная проблема. Железнодорожные парк по плану должны быть введены в строй уже в 2017 году вместе с запуском Третьей очереди АО «Восточный Порт».

По словам заместителя генерального директора Управляющей портовой компании по перспективному развитию Ирины Ольховской,



реализация проекта АО «Восточный Порт» идет по плану, проблем с инвестициями нет. Сейчас уже освоено 14 млрд руб., а к концу 2016 года будет 18 млрд руб.

В настоящее время образована территория нового перевалочного комплекса 54 га, проведено дноуглубление до отметки –16,5 м, построены два причала (один из которых технологический) общей длиной 406 м. Большие глубины у причалов обеспечивают возможность принимать крупнейшие грузовые суда дедвейтом до 180 тыс. тонн как на действующем терминале, так и на новом причале Третьей очереди угольного комплекса.

В ходе первого международного Восточного экономического форума, прошедшего в сентябре 2015 года во Владивостоке, японская корпорация Marubeni Corporation и АО «Восточный Порт» заключили меморандум о поставке конвейерных линий, двух стакеров, двух реклаймеров, двух судопогрузочных машин для строящейся Третьей очереди. Сегодня большая часть этого оборудования смонтирована на территории нового комплекса при участии японских специалистов.

Загрузка будет

В АО «Восточный Порт» и Управляющей портовой компании уверены в эффективности и прибыльности реализации этого проекта, в частности благодаря заключенным долгосроч-

ным контрактам с ведущими российскими производителями и экспортерами угля. Все эти объемы уже сегодня подтверждены грузовыми базой. В настоящее время АО «Восточный Порт», как порт общего доступа, обеспечивает экспортную перевалку угля производства следующих компаний: ОАО «УК «Кузбассразрезуголь», АО СУЭК, ОАО «Кузбасская топливная компания», ОАО «Русский уголь», ЗАО «Сибуглемет», ООО «Промугольсервис», ЗАО «Шахта «Беловская», ООО «Разрез «Степановский», ООО «Разрез «Бунгурский Северный» и др.

Строящийся терминал АО «Восточный Порт» не только позволит увеличить пропускную способность порта, но и станет самым современным специализированным угольным комплексом, оснащенным вагонопроводными конвейерами, системой конвейеров, стакерами, реклаймерами, судопогрузочными машинами и пр.

Но АО «Восточный Порт» осуществляет не просто перевалку экспортного груза, а выполняет дополнительные определенные технологические операции с углем, позволяющие конечному потребителю получить продукт премиум-класса, в котором исключены металлические включения, снижающие качество и цену продукции.

В порту установлена уникальная для России многоступенчатая магнитная система очистки угля от посторонних включений, которая по-

зволяет гарантировать экспортные поставки качественной продукции, соответствующей международным стандартам. В местах пересыпки груза установлены специальные высокотехнологичные магнитные сепараторы, которые берут на себя задачу исключить любые металлические включения и мусор.

Как рассказал управляющий директор АО «Восточный Порт» Анатолий Лазарев, техника — сами магниты — приобретена за границей, а технология — ноу-хау — принадлежит специалистам компании, она разработана отделом технологий службы главного инженера.

«Для того чтобы Россия смогла конкурировать с другими странами—экспортерами угольной продукции необходимо предлагать рынку уголь высокого качества. Для этого необходимо исключить из экспортных объемов все металлические включения, которые премиальный рынок не приемлет», — пояснил он.

Таким образом, реализация самого крупного портового инвестиционного проекта на Дальнем Востоке решит одновременно сразу несколько остро стоящих перед экспортерами проблем: проблему гарантий качества, увеличения грузооборота одного из важнейших портов на востоке страны, инфраструктурные вопросы, а также сможет обеспечить доступ к экспортным рынкам для мелких и средних угледобывающих компаний.

Гектар на душу населения

На какие человеческие ресурсы может рассчитывать Дальний Восток



Каждый пятый россиянин допускает возможность переезда на Дальний Восток на ПМЖ

— реформа —

Одной из основных тем Восточного экономического форума помимо инвестиционной привлекательности Дальнего Востока станет качество человеческих ресурсов, которые есть в регионе. Чтобы привлечь россиян на эти территории, был принят закон о «дальневосточном гектаре». Он предусматривает, что каждый гражданин России может бесплатно получить на Дальнем Востоке участок размером до 1 га. В общей сложности на данный момент россияне подали 345 заявок на получение земли. 114 участков общей площадью 100,6 га уже отдано в пользование заявителям.

В силу различных экономических и социальных причин привлекательность Дальнего Востока в течение последних десятилетий снижалась. Самый значительный отток населения с Дальнего Востока произошел с 1991 по 2011 год: за эти 20 лет регион потерял 1,8 млн человек, или 22% населения. Так, с Чукотки уехало за лучшей долей 66% граждан, из Магаданской

области — 57%. Для решения этой проблемы полпред президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев предложил выделять по гектару земли каждому желающему россиянину. Соответствующий законопроект разработан Минвостокразвития, прошел все этапы согласования и вступил в силу 1 июня текущего года.

В мире известны подобные примеры освоения пустующих земель — так, по программе homestead — в 1862–1863 годах в США за \$10 каждый гражданин США до 21 года и иностранцы, желающие получить гражданство США, могли купить 65 га земли. В итоге 2 млн человек получили 12% территории страны, спровоцировав ее мощный экономический рост и превращение в мирового лидера. Северная Канада, одна из самых больших неосвоенных территорий в мире, переживает экономический бум последние 20 лет, предоставляя налоговые льготы и низкие ставки по кредитованию для поселенцев на них. В России в 1906 году также уже было однажды предпринято переселение россиян на Дальний Восток как часть аг-

рарной реформы премьер-министра Петра Столыпина. Несколько сотен тысяч россиян тогда получили от государства подъемные на оплату переезда, безвозвратные ссуды и неограниченные земельные наделы.

Закон о «дальневосточном гектаре» в своей финальной версии предусматривает, что каждый россиянин может бесплатно получить на Дальнем Востоке участок размером до 1 га. Через пять лет пользования этот участок можно будет оформить в собственность или бесплатную долгосрочную аренду. При этом государство предъявляет одно требование: земля должна быть освоена по истечении пяти лет, иначе она будет возвращена государству. Подать заявку на землю можно и от имени ребенка — закон не устанавливает ограничения на возраст заявителей. При этом тех из них, кто младше 18 лет, должен представлять законный представитель — родитель или опекун.

К 29 августа была обнародована первая статистика по частному освоению Дальнего Востока. В общей сложности россияне подали 345 заявок на получение земли (оформленых в соответствии с установленны-

ми законом требованиями). 141 заявка сейчас рассматривается чиновниками, по 90 участкам документы находятся на стадии заключения договора. 114 участков общей площадью 100,6 га уже отдано в пользование заявителям.

Алгоритм получения бесплатного гектара в ведомстве уложили в пять шагов: зарегистрироваться на портале www.gosuslugi.ru, войти в личный кабинет с помощью полученных логина и пароля, на публичной кадастровой карте сформировать границы желаемого участка, подтвердить выбор, проверить сформированное электронное заявление и направить его в уполномоченный орган. После этого гражданину останется только ждать, пока выбранный им участок будет поставлен на учет, будет издано распоряжение о его предоставлении в безвозмездное пользование, а соответствующий договор будет направлен в его личный кабинет на сайте. Пятым, заключительным шагом получения земли станет подписание пришедшего по электронной почте договора, при этом вся процедура займет не более 30 дней — срок, ограниченный зако-

нопроектом. Те, кто не имеет доступа в интернет, смогут обратиться за такой услугой в любой многофункциональный центр в России.

До 1 октября «дальневосточный гектар» доступен жителям Республики Саха (Якутия), Камчатского, Приморского и Хабаровского краев, Амурской, Магаданской и Сахалинской областей, Еврейской автономной области и Чукотки. С 1 октября закон будет действовать на всей территории Дальневосточного федерального округа только для жителей региона, а с 1 февраля 2017 года гектар сможет получить каждый гражданин России.

В конце июля полпред президента России в ДФО, вице-премьер Юрий Трутнев пообещал, что срок принятия решения по заявкам на получение земли на Дальнем Востоке будет составлять несколько дней вместо нынешних 30. Кроме того, по словам главы Минвостокразвития Александра Галушки, его ведомство к октябрю, когда действие закона распространится на всю территорию федерального округа, предложит 30 типовых проектов освоения «дальневосточного гектара». «Это своего рода бизнес-

планы, как можно землю освоить», — отметил господин Галушка. — Важно, чтобы человек мог посмотреть, как другими людьми используется земля, что на своем участке можно делать и насколько тот или иной род деятельности перспективен».

Насколько проект Минвостокразвития окажется успешным, покажет время. Пока же россияне отзываются о такой инициативе с интересом — так, в ходе проведенного в 2015 году опроса ВЦИОМа около 20% россиян — каждый пятый опрошенный — заявили, что допускают свой переезд на Дальний Восток на ПМЖ в случае бесплатного предоставления земли, причем среди молодежи в возрасте 18–24 лет этот процент в полтора раза выше. Мотивация желающих переехать оказалась самой разной: 28% намерены вести там самостоятельное хозяйство, 26% — бизнес, 19% хотят стать фермерами, 16% — просто сменить нынешнее место жительства. Чаще всего получить землю россияне хотят в Приморском, Хабаровском краях и Амурской области, оценивая их как наиболее комфортные для проживания.

Анастасия Мануйлова

Review восточный экономический форум

Азиатские надежды на российскую электроэнергию

Страны Азии очень заинтересованы в получении российской электроэнергии. Одним из инициаторов развития азиатского энергокольца называют Японию. На встрече с президентом РФ Владимиром Путиным в рамках Петербургского международного экономического форума японские бизнесмены вновь подняли вопрос о строительстве энергомоста из России в Японию. Ранее инициатива исходила в основном от китайцев, уже не первый год присматривающихся к российскому рынку электроэнергии. В том, сможет ли японская сторона перейти от переговоров к реализации проектов, разбиралась **Оксана Зотикова**.

— перспектива —

Непростая азиатская история

Идея проекта родилась 17 лет назад. Тогда предлагалось создать азиатское «суперэнергокольцо», которое закольцевало бы электроэнергию Кореи, Монголии, КНР, РФ и Японии. Подобный проект уже был когда-то осуществлен — только не в Азии: на постсоветском пространстве действовало энергокольцо между странами Балтии, Калининградом и Белоруссией. Однако из-за перехода прибалтийских стран под влияние Евросоюза, где существует собственный замкнутый энергетический контур, оно фактически прекратило работу. Помня об удачном советском опыте, в 2003 году тогда еще РАО ЕЭС подписало соглашение с японской Sumitomo о реализации проекта энергомоста Россия—Япония.

Казалось бы, первый шаг сделан и ничто не мешало реализации масштабного проекта: Sumitomo подготовила предварительное ТЭО, которое одобрили все страны-участницы. Но правительство Японии приостановило работу в этом направлении. Основная причина — нерешенность вопроса о «северных территориях». Проект был заморожен, и вспомнили о нем только после ужасной аварии на атомной станции «Фукусима», происшедшей в марте 2011 года. Тогда власти Японии (а затем и многих стран ЕС) приняли решение отказаться от атомной энергетики и разработали программу поэтапного вывода из эксплуатации до 2030 года всех АЭС страны. Из энергобаланса Японии к 2030 году должно быть выведено практически 52 ГВт электрической мощности. Аналитики отмечают, что энергосистема Японии имеет свою специфику: она состоит из двух частей. Регионы северо-востока страны (16 префектур), импортировавшие оборудование из Германии, работают с частотой 50 Гц, а энергопредприятия 29 юго-запад-

ных префектур, где установлено оборудование из США, — с частотой 60 Гц. Зоны влияния энергокомпаний четко разграничены по территориальному признаку. Обе части энергосистемы связаны посредством четырех частотнопреобразовательных станций, используемых для обеспечения большей надежности энергоснабжения, например при проведении масштабных ремонтных работ, когда осуществляются перетоки.

Японское правительство приняло решение о замещении атомной энергетики тепловой: на ТЭС будет производиться основная часть электрической мощности. Однако тепловой энергетике требуется большой объем углеводородов, которых нет в стране. Тогда и возник вопрос, кто и откуда будет завозить углеводороды.

Проекты генерации

Проекты поставки электроэнергии в Японию есть у трех российских компаний — «Интер РАО», «РАО ЭС Востока» (входящей в «РусГидро») и «Россетей». При этом импорт электроэнергии в Японию сейчас запрещен и вопрос о его разрешении необходимо урегулировать на межправительственном уровне.

Все проекты предусматривают соединение ЕЭС России и энергосистем АТР, в том числе с заходом в Южную Корею и Китай. Китайским направлением занимается «РусГидро», изучая возможность строительства противопаводковых ГЭС на притоках Амура, которые помогут избежать разрушительных наводнений.

«РАО ЭС Востока» рассматривает возможность строительства энергомоста в Японию мощностью до 2–4 ГВт. Суть предложения — экспорт энергии с действующих электростанций с постепенным наращиванием мощностей. На экспорт предлагалось передавать ночью около 500 МВт со строящейся Сахалин-

ской ГРЭС-2. При необходимости мощность энергомоста можно нарастить на 1 ГВт, говорили ранее в «РАО ЭС Востока». Глава компании Сергей Толстогузов признавал, что основным предметом переговоров с японцами было продолжение ЛЭП до острова Хонсю, а не ближайшего к Сахалину Хоккайдо, где существенного энергодефицита не наблюдается. Экс-губернатор Сахалина Александр Хорошавин оценивал стоимость проекта в \$5,6 млрд.

«РусГидро» пока не приняло окончательного решения в отношении строительства энергомоста в Японию. В «РусГидро» „Ъ“ подчеркнули, что от проекта никто не отказывался, работа над ним ведется. «Проект строительства энергомоста Россия—Япония, предполагающий развитие существующих объектов генерации и электросетевой инфраструктуры на острове Сахалин, строительство новой генерации, а также прокладку подводного кабеля с целью передачи электроэнергии в Японию, находится на предпроектной стадии. Мы продолжаем проработку проекта, рассматриваем различные варианты его потенциальной реализации», — рассказали в пресс-службе компании накануне ВЭФА.

Для того чтобы перейти от обсуждений к реализации проекта, необходимо решить важные вопросы. И тут очень многое зависит от японской стороны.

«Мы ожидаем от японских партнеров более четкого понимания перспектив проекта и его технических параметров. Японская сторона должна предложить возможные варианты и маршруты прокладки подводного кабеля на территорию Японии, варианты строительства объектов электросетевого комплекса, а также, что важно, анализ перспективы сбыта электроэнергии на территории Японии. Одним из условий реализации проекта также является внесение в нормативно-правовую базу Японии изменений, предусматривающих возможность импорта электроэнергии в Японию», — пояснили в «РусГидро».

В «РусГидро» подчеркнули, что пока нет окончательного понимания относительно потенциального спроса и механизмов возврата инвестиций, а также подтвержденных источников финансирования. Последние встречи с японскими партнерами на Петербургском форуме и в Москве показали, что стороны пока не готовы принимать конкретные решения. Без понимания технических параметров невозможно оценить стоимость проекта и сроки его реализации.

Существовал и другой вариант развития азиатского энергокольца. Его разработкой с 2013 года занималась компания «Интер РАО». В отличие от «РусГидро», «Интер РАО»

предлагало новое строительство: 3 ГВт ТЭС с инвестициями в \$7 млрд и объемом экспорта до 20 млрд кВт·ч в год. Проект предполагал строительство в два этапа. В рамках первого этапа (2016–2020 годы) планировалось строить угольную ТЭС на 1 ГВт в Углегорске, ЛЭП до пролива Лаперуза, подводный кабельный переход к Хоккайдо и расширение сетей в Японии. Второй этап (2021–2025 годы) предполагал строительство до 1,05 ГВт угольной мощности на Сахалине и двух газовых блоков по 400 МВт. В компании ход переговоров комментировать отказались. Как говорят источники „Ъ“ на энергорынке, проект оказался заморожен из-за отсутствия интереса со стороны японских партнеров. Основной причиной потери интереса эксперты называют ослабление рубля, которое привело к существенному удорожанию импортных материалов.

Задумки сетевиков

Российский сетевой комплекс уже не первый год прорабатывает с китайскими и японскими компаниями создание азиатского энергокольца. Гендиректор ПАО «Россети» Олег Бударгин уже провел переговоры с главой японской телеком-компания Softbank Масаси Соном и старшим управляющим директором JVIC (Банк международного развития Японии) Тадаси Маедой. По поставкам в Японию рассматриваются несколько вариантов маршрутов с использованием существующей генерации Сибири и Дальнего Востока.

«Японская сторона раньше была немногоспасивна, но сейчас в обсуждении создания энергокольца именно Япония является если не лидером, то очень активным игроком. Важность и актуальность создания полноценного энергокольца в том, что оно обеспечивает в случае аварийных и каких-то других чрезвычайных ситуаций возможность поставки необходимых объемов электроэнергии в любую необходимую точку создаваемого энергокольца. При этом проект энергокольца предполагает развитие технологий в рамках международной кооперации и международной интеграции, то есть переход на единые стандарт и нормативы общего электросетевого комплекса», — рассказал „Ъ“ первый заместитель генерального директора «Россетей» Роман Бердников.

В марте в Пекине «Россети» подписали четырехсторонний меморандум с компаниями Китая, Республики Корея и Японии о проведении совместной работы по созданию Глобальной объединенной энергосистемы, охватывающей Северо-Восточную Азию. Подписи под документом поставили представите-

ли ПАО «Россети», китайской China State Grid Corporation, корейской Korea Electric Power Corporation и японской Softbank Group. Стороны договорились создать совместную рабочую группу по изучению и анализу потенциала развития Объединенной энергосистемы Северо-Восточной Азии, а также разработать предварительный план развития энергосистем стран Тихоокеанского региона.

«Необходимость объединения энергосистем связана с теми кардинальными преобразованиями, которые происходят в течение последних лет и которые заставляют пересмотреть развитие энергетической инфраструктуры, технологий, вопросов экологической безопасности», — прокомментировал господин Бердников.

Он также подчеркнул, что при создании такого кольца проигравших не будет, все страны останутся в плюсе. «Межстрановая энергетическая интеграция выгодна всем. Она позволяет обеспечить достижение технологических, социально-экономических и экологических эффектов», — пояснил он.

По словам Романа Бердникова, дальнейшие шаги компании «Россети» — это расчет технико-экономического обоснования проекта. «Мы посчитаем всю экономику проекта, технологию и, конечно, просчитаем все маршруты энергокольца: где лучше сделать генерацию, где точки приема энергии и где точки ее выдачи. И как в общей картине все эти точки энергокольца должны замыкаться. И, конечно, будут представлены технологии, которые должны использоваться: постоянный, переменный ток. То есть очень конкретно прочитать все, что будет влиять на экономику проекта азиатского энергокольца», — рассказал первый заместитель гендиректора «Россетей».

Таким образом, в условиях, когда выработка энергии японскими АЭС минимизирована, японцы могли бы получать электроэнергию из России. Для Китая же создание системы азиатских энергоколец открывает новые возможности: они получают право как экспортировать, так и импортировать энергию. «Объединение больших территорий в единую синхронизированную зону дает немало плюсов. Прежде всего это возможность обмена электроэнергией между зонами в те периоды, когда она наиболее нужна в том или ином регионе. То есть если в одном регионе ночь, более дешевая электроэнергия может подаваться в тот регион, где она наиболее востребована», — рассказал господин Бердников. Напомнил он и о том, что помимо Китая и Японии в проекте заинтересована и Южная Корея.

Приморье прирастет транзитом

— транспорт —



Далеко не последним препятствием для международного транзита по Приморью сегодня стали и вопросы налогообложения, на разрешение которых направлены усилия государства по созданию особых экономических портовых зон в регионе. По мнению директора Дальневосточного центра экономического развития и интеграции России в АТР, профессора Дальневосточного федерального университета Александра Абрамова, существует ряд федеральных законов о Свободном порте Владивосток и территориях опережающего социально-экономического развития, которые могут помочь в реализации проектов МТК, но только в том случае, если компании научатся правильно применять их, а законодатель проведет гармонизацию этих законов с административно-хозяйственными законодательствами тех стран, откуда ожидается приход грузовой базы и инвесторов: КНР, Республика Корея, Япония и др.

Профессор Абрамов уверен, что заинтересованными сторонами в проектах могут быть не только китайские инвесторы, но и российские. При успешной реализации МТК «Приморье-2» и первого этапа МТК «Приморье-1» в Приморском крае значительно повысится деловая активность, будет создано около 3–4 тыс. новых рабочих мест. «К 2030 году прирост валового регионального продукта Приморского края может составить примерно до 30 млрд руб. и налоговых поступлений до 6 млрд руб. в ценах 2015 года», — считает эксперт. Если реализация проектов «Приморье-1» и «Приморье-2» будет синхронизирована с введением режима Свободный порт Владивосток и строительством порта Зарубино, то в перспективе до 2030 года можно ожидать рост ВРП Дальневосточного федерального округа примерно на 30% к 2015 году.

В Китае, в свою очередь, появятся дополнительные транспортные маршруты для грузоотправителей и логистических компаний северо-восточных провинций. Экономика китайских грузоотправителей составит до \$1 млрд в год, повысится конкурентоспособность товаров северо-восточных провинций Китая (Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин), прогнозирует господин Абрамов. «Грузоотправители получат среднюю экономию на

транспортировке до пункта назначения автомобильным транспортом — примерно \$20 за тонну, железнодорожным транспортом — около \$10 за тонну», — подсчитал он. — Инвесторы получают доходность 10–15% в зависимости от структуры финансирования и реализации дополнительных возможностей при поддержке правительства России и Китая в части решения административных вопросов и упрощения всех процедур».

«Что касается российских крупных транспортных компаний, то работа в рамках данных транспортных коридоров — это не только дополнительные объемы перевозок, но и возможность освоения новых рынков, поиска новых партнеров и развитие дополнительных услуг и технологий перевозок не только для китайских, но и российских клиентов», — подтверждает возможность появления «мультипликативного эффекта» для экономики региона Павел Терешко. По его мнению, строительство объектов МТК может быть осуществлено на условиях ГЧП, в том числе концесий, но «для этого в первую очередь необходимо, чтобы в рамках транспортных коридоров уже существовал устойчивый грузопоток».

Третий не лишний

Несмотря на то что сегодня фактически работает только проект «Приморье-1», а «Приморье-2» только разрабатывается, китайский транзит продолжает будоражить умы инвесторов, в головах которых рождаются еще более смелые инфраструктурные планы. В конце августа частная компания «Самарга Холдинг» заявила о том, что к 2026 году построит логистический терминал, порт и железнодорожную ветку на севере Приморского края. Стоимость этого проекта сопоставима с объемом инвестиций в «Приморье-1» и «Приморье-2» вместе взятых — около 400 млрд руб.

Первым объектом проекта должен стать терминально-логистический центр «Ракитное», работающий по принципу «сухого» порта. Комплекс планируется построить рядом с крупнейшей узловой станцией Дальневосточной железной дороги Хабаровск-2. Кроме того, проект предполагает строительство ответвления от Транссиба — двухпутного участка железной дороги Хабаровск-2—Самарга. По территории Хабаровского края пройдет только

70 км новой линии, тогда как общая ее протяженность составит 360 км.

Строительство морского порта общей мощностью 80 млн тонн запланировано в бухте Адими, куда впадает река Самарга: сейчас там действует портопункт компании «Тернейлес» по перевалке древесины, который будут использовать для доставки стройматериалов и оборудования при строительстве портовой и железнодорожной инфраструктуры. Новый порт будет располагать контейнерным терминалом мощностью перевалки до 1 млн TEU, угольным комплексом на 20 млн тонн, универсальным терминалом до 10 млн тонн различных грузов, а также комплексом по перевалке нефтепродуктов на 10 млн тонн и паромным причалом мощностью 10 млн тонн в год.

«Регулярное железнодорожное сообщение на участке Хабаровск—Самарга снизит дальность грузовых перевозок по Транссибирской магистрали более чем на 500 км, что уменьшит тарифы для перевозчиков на 350 руб. за каждую тонну продукции и сократит время доставки грузов до полутора суток», — передает слова директора по стратегии и развитию и совладельца «Самарга Холдинга» Александра Васильева «Интерфакс». Он уточнил, что в настоящее время разрабатывается бизнес-план проекта МТК «Самарга», а реализовать его предполагается к 2025 году.

Власти Приморского края возлагают большие надежды на переговоры в рамках ВЭФА, где предполагается подписать свыше 50 инвестиционных соглашений, которые существенно улучшат экономику региона и дадут новый импульс для развития местных производств. Эксперты также считают, что начинать развитие экономики следует со строительства инфраструктуры, прежде всего транспортной, и только потом ждать промышленного развития вокруг нее. «Как показывает опыт, в российской логистике не работает правило „спрос рождает предложение“». Последние 15 лет именно предложение формировало последующий спрос. Возможно, именно по такой схеме будет происходить развитие проектов «Приморье-1» и «Приморье-2». Сперва построим, а через пару лет получим нормальный грузопоток», — считает гендиректор исследовательского агентства InfaNews Алексей Безбородов.

Мария Платонова

АЛРОСА

КРУПНЕЙШАЯ
АЛМАЗОДОБЫВАЮЩАЯ
КОМПАНИЯ МИРА

ПРЕДСТАВЛЯЕТ

**ЕВРАЗИЙСКИЙ
АЛМАЗНЫЙ
ЦЕНТР**

ОСНОВАН В 2016 ГОДУ
СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК

ALROSA.RU

реклама