

Review территории опережающего развития

Рыбацкое несчастье

Государство намерено стимулировать рыбаков к инвестированию в строительство новых судов. Промысловый флот стареет, и чем он старше, тем выше затраты на содержание. За последние десять лет, по данным департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Приморья, количество судов в регионе снизилось почти на треть — старый флот дешевле списывать, чем эксплуатировать.

— биоресурсы —

«Мы провели мониторинг, с 2004 по 2014 год у нас получается средний возраст крупнотоннажных судов 31 год, среднетоннажных — 29 лет. Это критические показатели», — констатирует директор департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Приморского края Александр Передия. К примеру, «Находкинская база активного морского рыболовства» (НБАМР) за последнее время сократила свой флот на пять крупнотоннажников. Списание сказывается на возможностях промысловиков. Из-за нехватки флота приморские предприятия в прошлом году недоосвоили выделенные лимиты по сельди, утючили Александр Передия.

Конечно, не вкладывать деньги в средства добычи и сопутствующую инфраструктуру рыбаки не могут. В прошлом году инвестиции только в рыбную отрасль Хабаровского края составили более 510 млн руб. По словам председателя комитета рыбного хозяйства краевого министерства природных ресурсов региона Сергея Рябенко, порядка 40% средств потрачено на модернизацию флота. «Обновление идет через покупку бывших в употреблении судов, в частности в Китае, Южной Кореи, и модернизацию существующих. Это установка современных линий по переработке рыбы, энергосберегающих дизелей, поскольку топливная составляющая в структуре себестоимости продукции, выпускаемой на судах, на сегодня составляет от 30% до 40%, машинных отделений, трюмов. За счет этих работ продлевается эксплуатация флота, частично ликвидируется технологическая отсталость», — поясняет Сергей Рябенко.

В качестве примера можно привести историю с плавучим рыбозаводом «Всеволод Сибирцев», крупнейшим в России. Он был построен в 1989 году на верфи в Финляндии. Через 22 года прежний владелец продал судно греческой компании, которая через какое-то время выставила плавбазу на продажу. В итоге покупателем стал российский «Южморрыбфлот». После покупки судно прошло капитальный ремонт и модернизацию. «За полгода восстановить после длительного перерыва такое масштабное, технически сложное сооружение — действительно замечательный результат», — отметил гендиректор ЗАО «Южморрыбфлот» Александр Ефремов.

Между тем, заказывают у производителей новые суда единицы — лишь такие крупные компании, как «Преображенская база тралового флота» (ПБТФ), базирующаяся в Приморье, чей ежегодный вылов доходит до 180 тыс. т. И сказывается на этом не только высокая цена специализированных судов (строительство

крупнотоннажного траулера оценивается не менее чем в \$80 млн). «Можно часто слышать критику, что рыбаки не строят флот. Но вопрос — где? У нас в стране сегодня нет площадок для постройки океанических крупнотоннажных судов водоизмещением 4,5–5 тыс. т и более, аналогичного БАТМ (большой автономный морозильный траулер) типа „Пулковский меридиан“, который выпускался в советские времена. Тем более вся начинка — от траловых комплексов, технологического оборудования, рыбопоисковой и радиолокационной аппаратуры — импортной комплектации», — отмечает Сергей Рябенко.

Ситуация усугубилась в связи с обострением политических и экономических отношений с Украиной. На заказ рыбопромышленников специализировался «Черноморский судостроительный завод» в Николаеве. К примеру, за последние годы он построил два судна для ПБТФ. Конечно, судостроение для рыбной отрасли развито в других странах — Хорватии, Испании, Турции, Южной Кореи, Японии, но строить там флот многим промысловикам вряд ли под силу.

По мнению Сергея Рябенко, ситуацию могла бы изменить система государственного финансового линзинга. Росрыболовство разрабатывает меры господдержки по стимулированию строительства рыбопромышленного флота. «Речь идет о субсидии в виде квоты, которая будет предоставляться рыбопромышленникам в случае строительства новых судов на российских судостроительных верфях», — уточняют в ведомстве. Применительно к данно-



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

му виду квот необходимо определить возможный максимально допустимый объем части общего допустимого улова. Предполагается, что субсидия будет выделяться при сдаче нового судна в эксплуатацию. Для реализации меры правительство также определит допустимую степень локализации производства с учетом возможностей отечественных судостроителей.

«Ранее приезжали представители Калининградской верфи. Благодаря оборонному заказу предприятие оживило, готово строить флот по совре-

менным проектам. Но та цена, которая прозвучала, не то чтобы не устроила рыбаков — вопрос обсуждению вовсе не подлежал. У нас во Владивостоке тоже есть предприятие, которое может строить, по крайней мере среднетоннажники. Это „Восточная верфь“. Но возникает вопрос цены. То есть рыбаков беспокоит стоимость не мотивирует к строительству нового флота. Тем не менее, ситуация все равно надо менять», — полагает Александр Передия.

Павел Осов



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

«Угольный этап даст нам взрывной рост»

— интервью —

Губернатор Чукотки РОМАН КОПИН рассказал, **«Б»** о том, что может заменить региону золото, какой будет беспрецедентная по площади территории опережающего развития и что нужно сделать для того, чтобы дал первую продукцию Беринговский кластер.

— Инвесторы заинтересовались каменноугольными месторождениями Беринговского кластера еще в начале десятилетия, а в конце прошлого года проект был заявлен в Минвостокразвития как территория опережающего развития. Процесс получения статуса идет?

— Наша ТОР завершает стадию оформления. Проект прошел согласования и ряд экспертиз, его рассмотрели различные инвестиционные фонды, изучили федеральные структуры — Министерства транспорта, экономики, энергетики. Общее мнение таково: проект «летает», то есть способен работать. Как известно, правительство приняло решение по созданию первых трех ТОР, сейчас готовятся постановления по еще шести. «Беринговский» — среди них. Думаю, соответствующий статус мы получим в конце июля — начале августа.



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

— Уголь в регионе добывают без малого век, и действующие шахты нельзя назвать процветающими, в отличие от золоторудных предприятий. Зачем этот проект Чукотке?

— Действительно, по добыче золота Чукотка стабильно держится в лидерах отрасли по России. Результат прошлого года — 32 т драгметалла — на уровне самых успешных показателей советской эпохи. Планку мы сможем удерживать на протяжении трех-четырех лет. Это, конечно, неплохо. Но развивать экономику только за счет добычи одного золота неправильно. Другого подобного драйвера

на Чукотке сейчас нет, зато имеются ресурсы, чтобы его создать. Беринговский уголь может обеспечить взрывной рост. В мире очень мало таких богатых месторождений, которые вмещают в себе открытую добычу коксующегося угля и расположены практически на берегу — всего в 40 км от морского порта, а кроме того, близко к странам Азиатско-Тихоокеанского региона, где и находятся основные потребители этого продукта.

— Проект ориентирован именно на них?

— Япония, Корея, Китай — все это большие либо растущие экономики. Коксующийся уголь необходим для выплавки стали. Чукотка по отношению к ним идеально расположена географически. Логистически мы имеем преимущество — путь к основным рынкам потребления существенно короче по сравнению с конкурентами из Сибири, Австралии, стран Северной Америки. Это нужно использовать.

— А если уйти от категорий глобальной экономики — людям на месте реализация проекта что даст?

— Прежде всего — будет создано большое количество рабочих мест. На первом этапе освоения потребуется привлечь 400–450 человек. И всех их надо

где-то разместить, накормить, предоставить элементарные бытовые услуги. Второй плюс — транспортная составляющая. Сейчас Беринговский порт работает с ничтожной нагрузкой — около 50 тыс. т в год, грузооборот маленький — соответственно, тарифы высокие, все это сказывается на стоимости завозимых товаров, малый и средний бизнес из-за этого буксует. Если же в порт вдохнуть новую жизнь — эти проблемы решаются.

— Когда в «Беринговском» будет добыт первый уголь? На какие объемы выйдет месторождение?

— Первый уголь будет добыт уже в этом году. Совсем небольшая партия, порядка 70–80 тыс. тонн. Ее мы, скорее всего, используем исключительно для нужд округа. В следующем году планируем получить 300–400 тыс. тонн, ориентируясь уже на экспорт. Через два года показатель достигнет 1 млн т. Но нужно понимать, что потенциал Беринговского кластера гораздо выше. Осваивать его природные богатства следует в несколько этапов. Там несколько угольных площадей. Их нельзя разрабатывать по отдельности. Это большой проект, который требует большой инфраструктуры. Необходим большой порт, если речь идет о миллионах тонн — порт должен ра-

Путь к обогащению

— недра —

В рамках новой стратегии ускорения развития Дальнего Востока импульс должны получить не только новые виды производства, но и уже играющие заметную роль в экономике макрорегиона. В частности, не останутся без внимания предприятия угольной отрасли, взявшие курс на обогащение продукции. При этом государство намерено вкладывать средства не в основное производство, а в сопутствующую инфраструктуру.

Помимо собственно создания ТОР государство окажет финансовую поддержку ряду отдельных инвестиционных проектов. Их перечень утверждает Минвостокразвития в соответствии с методикой отбора, установленной в октябре 2014 года правительством РФ. Как сообщили в министерстве, один из проектов связан с развитием угледобычи и углеобогащения в Верхнебуреинском районе Хабаровского края. Речь идет о техническом перевооружении и модернизации ОАО «Ургалуголь» (входит в СУЭК). Компанией была принята программа развития подземных горных работ на ближайшие пять лет. Ее реализация позволит нарастить ежегодные производственные мощности до 8,1 млн т против 6,7 млн т на начало 2014 года.

Для дальнейшей разработки Ургальского каменноугольного месторождения уже запущены углепогрузочный участок «Северный» и обогатительная фабрика. За счет повышения качества продукции «Ургалуголь» планирует увеличить экспорт в АТР. В январе—мае 2015 года компания отправила потребителям по железной дороге около 2 млн т угля, что на 9% выше прошлогоднего периода, из них почти половину в экспортном направлении.

Проект по расширению производства на Ургальском угольном месторождении оценивается в 16 млрд руб. Из бюджета предполагается направить 1,1 млрд руб. — на создание объектов обеспечивающей инфраструктуры. Предусмотрено удлинение приемно-отправочных путей на станции Чегдомын на 5,5 км, а также строительство внешнего теплоснабжения.

Другой одобренный Минвостокразвития инвестпроект, относящийся к угледобыче, — строительство в Якутии горно-обогатительного комплекса Инаглинский. Инвестором выступает «Колмар», осваивающий ряд месторождений на юге республики.

В рамках первой очереди годовая производственная мощность шахты составит 4 млн т угля (ввод в эксплуатацию намечен на 2016 год). Кроме того, запланирована обогатительная фабрика, способная выпустить не менее 3 млн т концентрата. Со временем мощность Инаглинского ГОКа, говорит глава «Колмара» Сергей Цивилев, составит 12 млн т ежегодно.

Для отправки угля нужен участок железной дороги Чульбасс—Инаглинская протяженностью 10,6 км. Как уточнили в министерстве промышленности Якутии, стоимость строительства этого ответвления от магистральной линии Беркажит—



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

Томмот—Нижний Бестях составит не менее 2,6 млрд руб. Затраты возьмет на себя государство.

Аналогичный подход предусматривается при организации ТОР «Беринговский» на Чукотке — на основе угольного кластера. Инициатором проекта является австралийская Tigers Realm Coal. Ее партнерами выступают Российский фонд прямых инвестиций и Baring Vostok Private Equity Fund V. «Проект направлен на открытую добычу угля на месторождениях Амаамской и Верхне-Алькатваамской площадей Беринговского бассейна, переработку сырья и поставку готового концентрата преимущественно в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Проект абсолютно понятный, точный, готовый к запуску в короткие сроки, что и являлось одним из ключевых условий для его поддержки», — отмечает чукотский губернатор Роман Копин.

Как пояснили в администрации Чукотки, для вывоза угля понадобятся две технологические железнодорожные линии. Сначала предполагается построить дорогу протяженностью около 29 км от грузовой станции на месторождении Амаам до нового порта Аринай. Ее пропускная способность составит 12 млн т в год — именно столько товарного угля планируется со временем производить. Другая, 40-километровая линия пройдет от месторождения Алькатваам до действующего сезонного порта Беринговский (запланирована его реконструкция). Она также захватит мощности месторождения Бухта Угольная. Ориентировочный срок выхода всего кластера на проектную мощность — 2021 год. Потребителями угля станут предприятия Чукотки и Камчатского края, а также страны АТР.

По словам вице-премьера России Юрия Трутнева, государство поможет якорному инвестору снизить издержки на создание дорожной инфраструктуры. «Это хороший проект, и вот так его можно поддержать. Но в любом случае мы должны вместе с инвестором понять, что проект будет успешным. В противном случае тратить на это бюджетные деньги как минимум странно», — отметил господин Трутнев.

Игорь Михайлов