

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 ВЭФ.

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. «Межстранная 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 законодатели проведут 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 ВЭФ, 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