

Review **ВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

Непыльная работа

Законопроект о запрете открытой перевалки угля в портах появился после того, как юный житель Находки пожаловался в ходе прямой линии президенту РФ Владимиру Путину на угольную пыль, постоянно окутывающую его родной город. Предполагается, что уже в 2018 году новый закон может вступить в силу.

— законодательство —

Авторы законопроекта предлагают регламентировать открытую перевалку угля на терминалах, находящихся в границах населенных пунктов, чтобы тем самым улучшить экологическую обстановку в припортовых городах. Неспециализированным терминалам грозят существенные затраты в переоснащение портовой инфраструктуры. Однако далеко не все игроки рынка перевалки угля считают принятие нового закона барьером для серьезного ведения бизнеса. Так, в крупнейшей российской стивидорной компании, действующей на Дальнем Востоке, АО «Восточный Порт» уверены, что повышение экологической безопасности вводит в обязанность компании независимо от принятия новых запрещающих законов. И при этом можно оставаться крупнейшим российским стивидором.

Угольные амбиции

В конце 2016 года, еще до того как проблема угольного пыления в Находке прозвучала на всю страну, крупнейшая стивидорная компания России «Восточный Порт» при содействии единственного исполнительного органа ООО «Управляющая портовая компания» взяла на себя обязательства еще активнее внедрять на своем портовом терминале самые современные экологические разработки, существующие в мире, и передавать информацию об этом властям Приморья, чтобы положительный опыт компании могли использовать и другие стивидоры, работающие на той же территории. Такое решение было закреплено заключением соглашения о сотрудничестве в сфере экологической безопасности с администрацией Находкинского городского округа. За период с 2012 по 2017 год в экологическую безопасность АО «Восточный Порт» было инвестировано более 1 млрд руб., они направлены на модернизацию оборудования, рациональное использование природных ресурсов, охрану окружающей среды и возмещение морских биоресурсов.

Опыт «Восточного Порта» особенно интересен, если учитывать рекордные объемы угля, который компания отгружает ежегодно, и ее амбиции в плане дальнейшего развития. Сегодня экспортный уголь со-

ставляет 100% всего грузооборота АО «Восточный Порт», предприятие считается крупнейшим угольным портом страны, а объемы грузооборота растут уже несколько лет подряд. Среди грузополучателей — страны Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Корея, Япония и Китай. В 2015 году производственными комплексами АО «Восточный Порт» было переработано 22,8 млн тонн угля (32% от грузооборота угольных портов Дальневосточного бассейна и порядка одной пятой от грузооборота всех угольных портов), что на 0,9 млн тонн груза больше показателей предыдущего года. По итогам 2016 года «Восточный Порт» установил новый для России рекорд объемов перевалки угля одним предприятием за один календарный год, обработав 23,5 млн тонн. В 2017 году объем его перевалки прогнозируется на уровне 24 млн тонн.

В компании заявляют, что и далее намерены увеличивать объемы перевалки угля и оставлять крупнейшим оператором на российском рынке стивидорных услуг. «Наша цель — увеличение почти вдвое мощности „Восточного Порта“ за счет реализации масштабного инвестиционного проекта Третьей очереди специализированного угольного комплекса», — говорит первый заместитель генерального директора — коммерческий директор ООО «Управляющая портовая компания» Ирина Ольховская. — В проект уже инвестировано более 24 млрд руб. из запланированных 31 млрд руб., образован искусственный земельный участок, построен глубоководный причал, проведены строительные-монтажные работы и сборка специализированной углепогрузочной техники, установлены мощные высокотехнологичные стакеры, реклаймеры и судопогрузочные машины. Полномасштабная реализация проекта обеспечит увеличение ежегодных налоговых отчислений на 3 млрд руб. в бюджет Приморья и создание 400 дополнительных рабочих мест».

Заявление амбициозное, но звучит вполне реалистично. Во-первых, благодаря заключенным долгосрочным контрактам с ведущими российскими производителями и экспортными компаниями, которые на сегодня уже подтверждены грузовой базой. В настоящее время АО «Восточ-



Действующий угольный терминал и строящаяся третья очередь АО «Восточный Порт»

ный Порт» как порт общего доступа обеспечивает экспортную перевалку угля производством следующих компаний: «Кузбассразрезуголь», СУ-ЭК, «Кузбасская топливная компания», «Русский уголь», «Сибуглемет», «Промугольсервис», «Шахта „Беловская“», «Разрез „Степановский“», «Разрез „Бунгурский Северный“» и других производителей угля.

Во-вторых, благодаря постоянно внедряемому новейшим технологиям порт не только увеличит пропускную способность, но и станет самым современным специализированным угольным комплексом в стране. Уже сегодня уровень оснащения порта соответствует лучшим мировым стивидорам. Специализированное оборудование и техника, включая вагоноопрокидыватели, системы конвейеров, стакеры, реклаймеры, судопогрузочные машины и технологии, используемые в порту, отвечают последним требованиям отрасли.

Также важно то, что сегодня АО «Восточный Порт» осуществляет не просто перевалку экспортного груза, а выполняет дополнительные высокотехнологичные операции с углем, позволяющие конечному потребителю получить продукт премиум-класса, из которого изъяты металлические включения, снижающие качество и цену продукции. Так, например, в порту установлена уникальная для России многоступенчатая магнитная система очистки угля от посторонних включений, которая позволяет гарантировать экспортные поставки качественной продукции, соответствующей международным стандартам. В местах пересыпки груза установлены специальные вы-

сокотехнологичные магнитные сепараторы, которые берут на себя задачу исключить любые металлические включения и мусор. Примечательно, что техника для этой установки — сами магниты — приобретена за рубежом, а технология была разработана специалистами «Управляющей портовой» и «Восточного Порта». В результате реализация самого крупного портового инвестиционного проекта на Дальнем Востоке решает одновременно сразу несколько острых стоящих перед экспортными проблемами: проблему гарантий качества, увеличения грузооборота одного из важнейших портов на востоке страны, инфраструктурные вопросы, а также обеспечивает доступ к экспортным рынкам для мелких и средних угледобывающих компаний.

Без лишней пыли

Собственно высокая технологическая оснащенность порта гарантирует не только его высокую производительность, но и позволяет устанавливать самые высокие на сегодня экологические стандарты. Напомним, после того, как в России вступил в силу федеральный закон № 219-ФЗ «О внесении изменений в федеральный закон „Об охране окружающей среды“», все предприятия должны внедрять экономически рентабельные технологии, минимизирующие образование отходов и выбросов. Тем же законом определено, что наилучшие доступные технологии производства товаров, оказания услуг и т.д. определяются на основе современных достижений науки и техники и наилучшего сочетания критериев достижения охраны окружающей среды при условии наличия технической возможности ее применения. Как заявляют в компании, исходя из обязательств выполнения этого закона

«Восточный Порт» и строит сегодня работу своего угольного терминала.

Высокотехнологичное специализированное оборудование порта, очистные сооружения, системы аспирации и водного орошения, снегогенераторы и ветрозащита как раз и обеспечивают минимизацию образования отходов и выбросов, о чем и идет речь в обновленном законодательстве. Четыре судопогрузочные машины, два тандемных вагоноопрокидывателя, два стакера и четыре реклаймера, вагоноразмораживающие устройства, магнитные сепараторы, дробильно-сортировочный комплекс — всего лишь часть небольшого перечня технического оснащения, которое позволяет достичь 100% автоматизации процесса перевалки угля.

В настоящее время Управляющая портовая компания реализует в «Восточном Порту» проект строительства Третьей очереди угольного комплекса. На ней начнут работу две судопогрузочные машины, два тандемных вагоноопрокидывателя. Ведется строительство четырех дополнительных угольных складов с возможностью одновременного хранения около 800 тыс. тонн угля. Также будут построены вагоноразмораживающие устройства и вся необходимая железнодорожная инфраструктура. В эксплуатацию уже сдан причал, способный принимать суда дедвейтом до 180 тыс. тонн. «При проектировании и строительстве данного объекта основные усилия были направлены на поиск и внедрение наилучших доступных технологий в области экологии, применения в угледобыче и углепереработке в настоящее время», — утверждает начальник отдела экологии АО «Восточный Порт» Виктория Арсентьева.

В качестве таких технологий «Восточный Порт» использует аспирационную установку вагоноопрокидывателя, которая позволяет собирать мелкие частицы угольной пыли, предотвращая их выброс в атмосферу. Здесь же установлена система увлажнения перегружаемых грузов — «сухой туман». Установлена здесь и ветровая защита.

Кроме того, проектом Третьей очереди предусмотрена реализация целого комплекса мероприятий, направленных на снижение вредного воздействия на водную среду. В частности, создание ливневой и производственной канализации локальных очистных сооружений, с помощью которых будут отводиться и очищаться дождевые и производственные стоки. Уже построены локальные очистные сооружения типа ЭКО-Л для очистки сточных вод, смонтированы емкости, собрана система многоступенчатой фильтрации воды. В «Восточном Порту» сообщили, что на сегодня все водоочистные сооружения Третьей очереди готовы к вводу в работу.

Что касается законопроекта, принятие которого готовится сегодня в Госдуме, то в Управляющей портовой компании полагают, что запрет открытой перевалки угля — избыточная норма. «Мы провели достаточно количество консультаций с депутатами Государственной думы по данному вопросу и совместно пришли к выводу, что, учитывая достигнутый уровень технического прогресса, нет смысла запрещать открытую перевалку угля», — объясняет Ирина Ольховская. — В мире в принципе нет полностью закрытых портов: в Европе, Китае, Японии работают открытые порты, склады. Это связано прежде всего с тем, что уголь является пожароопасным материалом. К примеру, на Дальнем Востоке переоборудовали ряд закрытых терминалов с удорожанием под перевалку угля. Там теперь системно происходит возгорание угля, который, пока не выгорит, будет гореть и тлеть. И задумывание будет достаточно серьезное».

Решением же «пылевой» проблемы, по мнению первого заместителя генерального директора Управляющей портовой компании является только комплексное рассмотрение этого вопроса под руководством федеральных органов исполнительной власти и отраслевых объединений морских портов: лишь в этом случае можно принять правильные и выверенные законодательные решения в вопросе обеспечения экологической безопасности городов, сохранения растущих темпов развития портовой отрасли России и роста инвестиционного потенциала Дальнего Востока.

Константин Анохин

«Форум — это часть процесса по развитию Дальнего Востока»

— интервью —

Но мы уже умеем это делать, мы уже понимаем, как это делать, мы понимаем, как говорить с инвесторами, понимаем, какие им нужны льготы, что надо сделать для того, чтобы они быстро получали участки земли, что надо сделать, чтобы оградить их от административного давления. В этом отношении уже не так мало и сделано. А вот как сделать, чтобы создать все условия для жизни людей, тех, кто будет там работать, надо честно говорить: мы пока не умеем этого делать. Мы только взяли за Комсомольск-на-Амуре по прямому поручению президента, но я пока там не могу хвастаться успехами — мы только начинаем, ничего сверхъестественного нам там сделать не удалось. А это надо делать в масштабах всего Дальнего Востока. Это сложная задача.

Р: А можете оценить, какой примерно объем господдержки нужен в масштабе всего Дальнего Востока?

Ю. Т.: Он полностью будет зависеть от того, сколько проектов будет инициировано, от того, где эти проекты будут осуществляться, какой величины. Мы не сможем сейчас, наверное, под мелкие проекты, отдельно разработанные по территории Дальнего Востока, создать необходимую инфраструктуру, но под крупные уже обязаны. При местах концентрации, там, где много мелких и средних проектов, например, на тех же территориях опережающего развития, тоже надо об этом думать. Сейчас субъекты при поддержке Министерства по развитию Дальнего Востока уже подготовили планы комплексного развития всех субъектов, основанные на расчетах объема инвестиций, количества вновь создаваемых рабочих мест, но тут есть одно большое «но»: эти показатели меняются каждый месяц, даже каждый день.

Мы сегодня говорим о 2,1 трлн руб. заявленных инвестиций. Но это



Вице-премьер и полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трунев полагает, что уже настало время говорить о следующих этапах в развитии макрорегиона

без учета газохимического кластера. Его нет потому, что «Газпром» не подал заявку, мы же не можем его включить, если нет его заявки. А заявка не подана потому, что сегодня быть резидентом ТОР, получать все льготы и быть одновременно членом консорциума единой группы налогоплательщиков не получается: закон не позволяет.

Это специально заложено в законе, чтобы избежать трансферта льгот. Но «Газпром» говорит: мы откажемся от льгот, нам важно быть резидентом ТОР и нам важно быть членом консорциумной группы налогоплательщиков. Этот вопрос обсуждался на совещании под руководством Владимира Путина, в Амурской области, есть поручение, мы будем внести изменения в закон, предоставляем им такую возможность. Так у нас появится заявка еще на 1,2 трлн руб. Итого: общий объем инвестиций, которые придут на Дальний Восток

в течение ближайших пяти лет, будет составлять уже 3,5 трлн руб.

Р: Речь именно об объеме инвестиций в ТОР?

Ю. Т.: Это ТОР, свободный порт Владивосток, инвестиционные проекты в регионе, если к этому добавит еще БАМ и Транссиб, а дано поручение президента о восстановлении объема инвестиций, то общий объем инвестиций подойдет к цифре 4 трлн руб. Более чем внушительная цифра. Речь не о том, что эти деньги свалятся кому-то на голову в течение ближайших месяцев, но это тот денежный поток, который будет обеспечивать развитие региона в течение ближайших пяти лет. Это хорошая история.

Р: А если посмотреть на иностранных инвесторов, вы ждете каких-либо крупных сделок с ними? В частности, вы весной пригласили индийские компании зайти в нефтехимический кластер.

Ю. Т.: Прежде всего мне не очень нравится делить инвестиции на российские и зарубежные, я с удовольствием работаю над привлечением и тех и других. Более того, к российским инвесторам отношусь даже более воодушевленно, потому что все-таки российский инвестор знает все наши условия, и если он уже принял решение, то шанс на то, что проект будет быстро реализован, достаточно большой. Кроме того, если инвестиционный климат не будет востребован российскими инвесторами, то надеяться, что придут иностранные, совсем смешно.

Иностранные инвестиции есть, в основном это инвестиции из Китая — у нас здесь совсем особые отношения, и я думаю, что объем иностранных инвестиций будет увеличиваться, но в этом отношении, скажу честно, нам важны те проекты, реализованные которые без иностранных инвестиций нам сложно. И даже не в связи с большими капитальными затратами, а в связи с тем, что

они сами по себе являются трансграничными. Например, проект международных транспортных коридоров. Мы здесь должны риски делить. Мы не можем все риски взять на себя и сказать: вот мы сейчас построим, а пойдут грузы или нет? Нам нужно, чтобы в этом участвовали наши коллеги, участвовало правительство Китая, потому что тогда и они будут поддерживать транзит грузов, и мы будем помогать, и тогда этот коридор будет жить.

Что же касается нефтепереработки, в целом проектов, связанных с добычей углеводородов, я бы здесь пока от прямого ответа воздержался, потому что у нас довольно сложная в этом отношении конструкция. Рынок довольно сильно монополизирован, как вы знаете, и с точки зрения добычи, и с точки зрения транспорта, и сегодня во многом мы здесь пошли путем, когда развитие этой отрасли осуществляется государственными компаниями. По пути повышения инвестиционной привлекательности данного сегмента оно не пошло, и те проекты, которые на Дальнем Востоке планируются с участием иностранных компаний, еще раз это подтверждают. Не договорившись с «Транснефтью» или с «Роснефтью», работать на этом рынке сегодня не очень просто.

Р: Вы упомянули транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», каков сейчас статус переговоров, стоит ли ждать новостей на форуме?

Ю. Т.: Мы постараемся, чтобы на форуме были новости — не буду скрывать их предвосхищать, но мне кажется, что мы уже ушли в практическую плоскость. Если раньше мы говорили, что этот проект интересен, давайте вместе его посмотрим, то сейчас мы уже вместе с нашими китайскими коллегами уточняем конкретные детали. Понятно, что проекты большие — реализовать их в течение не-

скольких месяцев, даже начать в течение нескольких месяцев трудно, но мы двигаемся, и динамика движения достаточно положительная. Мы будем обязательно это обсуждать на полях форума с моим коллегой — председателем межправительственной комиссии с китайской стороны вице-премьером Вань Яном, постараемся двигаться быстрее.

Р: На первых двух форумах японская делегация была весьма представительной, были сформированы высокие ожидания относительно возможных совместных проектов. Но по ситуации год назад японские инвестиции ограничивались вложениями в тепличные хозяйства. Что поменяется за год? Чья делегация может стать самой крупной на этом форуме?

Ю. Т.: Самой большой у нас и на первом, и во втором форумах была делегация КНР. В этом году кроме Китая и Японии ожидается большая делегация Индии, а вообще список стран расширяется, появляются очень дальние от нас страны. С японцами мы обсуждаем много проектов, но движение могло бы быть и быстрее. И я уже ранее говорил, что мы Курильские острова будем развивать с удовольствием вместе, но если не вместе, то все равно будем развивать. Поэтому у нас создана территория опережающего развития «Южные Курилы», распоряжение подписал председатель правительства Д. А. Медведев 23 августа. Пока японские инвесторы — российские, японских компаний там нет. Решат они, что хотят работать на территории Курильских островов, — ворота открыты. Мы с удовольствием их примем. Не решат — будем работать сами. Я помню выступление премьер-министра Синдзо Абэ на втором Восточном экономическом форуме: у них была позиция «давайте работать вместе» — давайте, работайте. Вот мы вам еще и все льготы, территорию развития предлагаем — пожа-

луйста. Двери к нам открыты, заработало электронное получение визы, добро пожаловать. Мы все шаги со своей стороны делаем. А остальное — это их решение.

Р: Весной вы посетили Индию — тогда активно обсуждали перспективы алмазной отрасли, как вы оцениваете текущую ситуацию и новое руководство АЛРОСА? Шла речь о том, что индийская компания может создать производство по огранке во Владивостоке.

Ю. Т.: Я не думаю, что мне сейчас уместно на фоне происшедшей на руднике «Мир» аварии говорить о какой бы то ни было оценке руководства АЛРОСА. Мне кажется, что им сейчас надо до конца разобраться в том, что произошло, что надо делать, чтобы такие ситуации не повторялись. Сейчас там работает комиссия Ростехнадзора, она найдет все ответы на вопросы. Авария с точки зрения вывода запасов не является критичной для АЛРОСА, но в любом случае, когда мы сталкиваемся с человеческими жертвами, это всегда трагедия. А что касается алмазной отрасли, то все идет своим чередом: мы создаем алмазный кластер во Владивостоке, компании уже готовятся к началу работы, они начинают с 3 тыс. карат, в планах дойти до 15 тыс. карат. Это значительные инвестиции, новые высококвалифицированные рабочие места, под них создается необходимая инфраструктура в виде таможенного поста, пробирной палаты, поэтому надеемся, что это направление будет развиваться.

Р: А как оцениваете работу алмазной биржи?

Ю. Т.: Она запущена, работает, объем торгов не такие большие — мы тоже заинтересуемся, что сделать, чтобы все-таки она работала активнее, я эти вопросы руководству компании задаю.

Интервью подготовила Татьяна Едовина