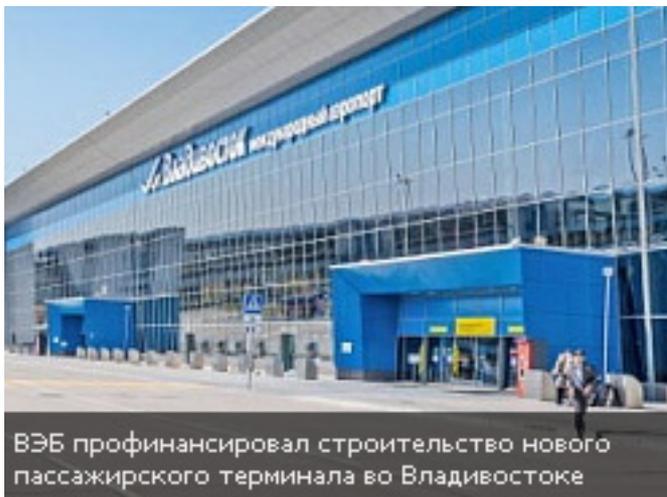


РЕГИОН ПРИОРИТЕТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

Тихоокеанская звезда, Хабаровск, 3 сентября 2015 Сергей Поляков



Современная инфраструктура, новые рабочие места и новые возможности для развития региона - все это результаты глобальных инвестиционных проектов, стартовавших на Дальнем Востоке в начале 2000-х. Запущены транспортные объекты и реальные производства на миллиарды рублей, большая часть которых реализована через государственные институты развития. Основные инициативы были профинансированы за счет средств Внешэкономбанка (ВЭБа). Участие ВЭБа началось со строек к статусному Саммиту АТЭС, проходившему в нашем регионе в 2012 году, и продолжается до сих пор. Поддержка Дальнего Востока входит в число приоритетных задач Банка развития.

Банк с приоритетами

В сентябре Хабаровский НПЗ начнет получать первое "черное золото" по отводу от ВСТО. На нефтеперерабатывающем заводе все давно готово к старту коммерческих поставок. Перед тем как получить сырье из крупной магистрали, предприятие обновилось с технологической точки зрения, превратившись в по-настоящему современное производство.

Второй этап генеральной реконструкции, которую планируется завершить до конца года, оказался одним из наиболее масштабных за всю историю завода. Глубину переработки нефтяного сырья удалось довести до 90%. При этом НПЗ стал выпускать около 30 наименований продукции, включая топливо самых высоких экологических стандартов - Евро-4 и Евро-5.

Для жителей Хабаровского края результат реконструкции виден невооруженным глазом. В прошлом году над заводской трубой исчезло привычное пламя: завод внедрил закрытую факельную установку, удаляющую почти 100% отходов без вреда для окружающей среды. Но главный результат пережитой предприятием модернизации - рост объемов переработки до 4,5 млн тонн нефти в год и повышение эффективности всего процесса. Глубина переработки в итоге выросла с 63% до 92%, а выход светлых нефтепродуктов - с 56% до 72%.

Одновременно выброс загрязняющих веществ в атмосферу сократился практически наполовину, а сажу и мазутную золу завод перестал выбрасывать совсем. Общий бюджетный эффект от обновления превысит 6,7 млрд рублей, ожидают эксперты. В процессе модернизации на заводе было создано почти 300 новых рабочих мест.

Такие позитивные перемены обходятся недешево. Инвестиции в проект оценивались в сумму около 1,3 млрд долларов/ 39,4 млрд рублей, причем средства выделялись в конце 2009 года, несмотря на бушующий тогда кризис. Раздобыть такую сумму, тем более на долгий срок, на рынке едва ли было возможно. И не исключено, что проект отправился бы в "долгий ящик", но к процессу подключился Внешэкономбанк. Госкорпорация обеспечила основную часть необходимых средств, выделив кредитные линии на общую сумму почти 700 млн долларов/11 млрд рублей.

Развитие энергетической инфраструктуры включено в число приоритетов ВЭБа с момента его создания. При этом в его задачи входит не извлечение коммерческой прибыли, а поддержка инвестиционных проектов, играющих принципиальную роль для развития отдельного региона или всей страны. Перечень приоритетных отраслей довольно широкий, от фармацевтики для авиастроения. На такие проекты ВЭБ выделяет кредиты, гарантии или поручительства, предоставляя так называемые "длинные деньги", в которых остро нуждается российская экономика.

Коммерческие банки, особенно в кризис, если и не сворачивают кредитование полностью, то стараются работать с краткосрочными займами, а инвесторы, в свою очередь, рассчитывают на быструю отдачу от проекта. В то же время ВЭБ одалживает средства только на объекты, которые окупаются не раньше, чем через пять лет. А сами кредиты выдает зачастую на срок 10-15 лет, причем по ставкам ниже среднерыночных /по выгодным ставкам. Ориентированные на прибыль организации, в отличие от Внешэкономбанка, попросту не могут предложить подобных условий.

Только на Дальнем Востоке эта госкорпорация реализует 16 проектов на общую сумму около 583 млрд рублей, а одобренный объем ее участия превышает 311 млрд рублей. К самым значимым принято относить инфраструктуру для саммита АТЭС-2012. Но как показывает пример Хабаровского края, карта инвестиций ВЭБа простирается широко за рамки подготовки к этому мероприятию.

Деньги в дерево

Для поддержки важных начинаний, в том числе на территории Дальнего Востока, Внешэкономбанк нередко привлекает зарубежных партнеров. Например, кредит для Хабаровского НПЗ рефинансировал целый пул иностранных банков, а гарантии предоставляли испанцы - государственное страховое агентство "CESCE". Привлечение средств оказалось настолько успешным, что авторитетный журнал Trade Finance признал его "делкой года".

Для строительства завода по производству лущеного шпона в Амурске госкорпорация занимала средства у британского банка BTMU (Europe) Limited. Продукция предприятия, на которое ВЭБ выделил почти 100 млн долларов, служит материалом для производства фанеры и мебельных комплектующих и пользуется спросом на рынке. На площадке в Амурске уже работают больше 300 жителей края, но это лишь часть еще более масштабного плана по созданию Дальневосточного центра глубокой переработки древесины. В рамках реализации проекта общей стоимостью свыше 10 млрд рублей появится 1300 новых рабочих мест. "Дальлеспром" приступил к очередному этапу - увеличению производства шпона и сухих пиломатериалов, а также созданию мощностей по выпуску технологической щепы, плит МДФ и целлюлозы.

Появление обрабатывающего центра мощностью 6 млн кубометров древесины в год должно окончательно перевернуть ситуацию в отрасли: вместо дешевого сырья внутрь страны и на экспорт пойдет продукция высокого передела. А, значит, выше будут и налоговые поступления в бюджеты, и зарплаты на перерабатывающих

предприятиях.

Уголь в Ванино

Неподалеку от деревообработки в Ванино построен балкерный терминал по перевалке угля общей стоимостью около 11,5 млрд рублей, из которых 4,5 млрд рублей предоставил в виде кредита ВЭБ.

За счет запуска самого современного на Дальнем Востоке угольного терминала, принадлежащего ОАО "СУЭК", Ванино превратился в самый крупный дальневосточный угольный порт и второй по величине в РФ. Сегодня двусторонний пирс принимает суда дедвейтом до 170 тыс. тонн, линии работают автоматически - от подачи вагонов по железнодорожным путям до опрокидывания - и контролируются с центрального пульта управления. В прошлом году предприятие запустило уникальные пенные установки для пылеподавления и стало единственной в мире площадкой, оснащенной подобным оборудованием.

Высокотехнологичный терминал рассчитан на обработку 12 млн тонн угля ежегодно и призван увеличить экспортный потенциал Хабаровского края, в первую очередь, с ориентацией на Азиатско-Тихоокеанский регион.

Проект новой долгосрочной Энергостратегии России также предполагает рост по этому направлению. Экспорт угля составит около 170 млн тонн к 2035 году по сравнению с 120 млн тонн в 2010 году, прогнозируют авторы документа. При этом существенно увеличится доля коксующихся углей в экспорте, прежде всего, в страны АТР.

Обновленная энергостратегия предусматривает и наращивание добывающего производства - с 323 до 415 млн тонн. "На Дальнем Востоке ожидается основной прирост добычи - в 2010-2020 годах она увеличится с 31 до 58 млн тонн, а к 2035 году уже достигнет 80 млн тонн", - говорится в проекте стратегии.

Водителю и пассажиру

Наряду с созданием инфраструктуры и увеличением глубины переработки сырья у госкорпорации есть еще один немаловажный приоритет - транспортная отрасль, в самом широком смысле слова. ВЭБ участвует в создании как самих транспортных средств, так и логистических объектов, на которых они могут использоваться.

Один из наиболее известных рядовым жителям проектов - автосборочное производство компании "Соллерс" во Владивостоке, где в феврале 2013 года стартовал серийный выпуск Toyota Land Cruiser Prado. В рамках сотрудничества с ВЭБом на Дальнем Востоке созданы мощности, рассчитанные не менее чем на 10 тысяч автомобилей в год, включая внедорожники Ssang Yong, грузовики ISUZU и Fiat Ducato. Сборочные предприятия дали больше тысячи рабочих мест, а заодно сделали автомобили для жителей макрорегиона чуть более доступными, особенно в сравнении с импортными аналогами. На эти цели Внешэкономбанк открывал для компании "Соллерс - Дальний Восток" кредитные линии с лимитом 1,8 млрд рублей. Еще около трех миллиардов рублей получили "Вертолеты России", которые приступили в Приморье к сборке опытных образцов гражданского многоцелевого вертолета Ка-62. На машину среднего класса уже нашлись будущие покупатели, рассказывали представители "Прогресса".

Пока инженеры работали над проектом нового вертолета, авиационная инфраструктура самого Приморского края изменилась до неузнаваемости, и тоже при поддержке ВЭБа. Строительство нового пассажирского терминала в международном аэропорту Владивостока стоило 7,6 млрд рублей. Помимо выделения кредита на 3,6 млрд рублей, Внешэкономбанк также предложил выкупить часть

акций компании "Терминал Владивосток", чтобы снизить ее долговую нагрузку. Аэровокзальный комплекс сегодня способен принимать больше 1300 пассажиров в час. Кроме того, наконец, появилась удобная привокзальная площадь с автостоянками и зоной доставки грузов, а внутри аэропорта - комфортные залы ожидания, в том числе бизнес-класса, а также трансферные зоны, комнаты матери и ребенка, современные медпункты. Новая инфраструктура потребовалась не только на время саммита АТЭС. Прямой бюджетный эффект от проекта превысил 830 млн рублей, толчок к развитию получили трансграничные перевозки и туристический бизнес. Согласно мастер-плану, разработанному для международного аэропорта Владивостока (МАН) на срок до 2030 года, он будет обслуживать 10 млн пассажиров в год. "В перспективе МАН должен превратиться в крупный аэропорт-хаб, способный конкурировать с аэропортами Сеула, Гонконга, Шанхая и Сингапура", - отмечают в компании-операторе проекта.

На эти же высокотехнологичные мегаполисы Россия ориентируется и в развитии телекоммуникационной инфраструктуры. Один из опорных ее элементов на сегодняшний день - волоконно-оптические линии связи, которые используются буквально повсюду, от домашних сетей до трансконтинентальных. Чтобы повысить инвестиционную привлекательность регионов и обеспечить их жителей доступной современной связью, правительство России через Внешэкономбанк поддержало проект по прокладке оптоволоконной общей протяженностью больше 3,5 тыс. км. Всего было разработано 11 маршрутов в четырех федеральных округах. Технически сложную и дорогостоящую инициативу почти полностью прокредитовали из средств ВЭБа: институт развития направил на строительство оптоволоконных линий 2,3 млрд рублей.

Проект охватил все субъекты Дальнего Востока, на тот момент остро страдавшие от дефицита качественных каналов связи и низкой скорости передачи данных. За счет прокладки оптоволоконной в регионах появились доступные телекоммуникации для частных нужд и ведения бизнеса.

Хабаровский аэропорт в роли "пилота"

По мере роста числа проектов, реализованных на Дальнем Востоке с участием госкорпорации, шла разработка новых инструментов для инвестирования. В финансировании производств и инфраструктуры участвовал не только сам ВЭБ, но и его дочерние структуры, такие как Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), создавший с Китаем и Японией несколько инвестиционных платформ.

Летом после длительной отсрочки началась фактическая работа Фонда развития Дальнего Востока и Байкальского региона (ФРДВ), созданного ВЭБом в 2011 году, чтобы обеспечить опережающее развитие этих территорий. Специальная правительственная подкомиссия одобрила три первые инициативы для поддержки. "Проекты потребуют от фонда инвестиций в размере 4,8 млрд рублей, частные инвестиции составят 23 млрд рублей, - пояснял вице-премьер и полпред президента в ДФО Юрий Трутнев. - Мы исходим из того, что в этом году одобренные проекты должны быть профинансированы".

Самым крупным среди них стало строительство трансграничного моста через Амур в Еврейской автономной области. Мостовой переход, оцененный в 10 млрд рублей, на четверть профинансируют из Фонда развития Дальнего Востока. Как полагают эксперты, создание первого железнодорожного моста между Россией и Китаем приведет к запуску новых логистических и промышленных кластеров на смежных территориях.

Кроме того, фонд поучаствует в развитии транспортной инфраструктуры для золотодобывающих площадок на Камчатке - месторождений Аметистовое и Бараньевское. ФРДВ выделит до 2 млрд рублей на проектирование и строительство автодорог к этим объектам. Данный проект также реализуется с прицелом на экспорт.

Третья инициатива, напротив, ориентирована на нужды дальневосточников. Речь идет о строительстве инфраструктуры по утилизации твердых коммунальных отходов (ТБО) на Сахалине. Несмотря на скромные масштабы - стройка обойдется всего в миллиард рублей, - проект принципиально значим для всего Дальнего Востока. Успешный старт позволит тиражировать опыт в соседних регионах, превратив переработку мусора из головной боли местных властей в эффективную отрасль хозяйства.

В сумме три проекта обеспечат прибавку в валовом региональном продукте в размере 73,6 млрд рублей в ближайшее десятилетие. Еще 23 млрд рублей получают бюджеты различных уровней в виде налоговых поступлений.

Реализация в таком формате стала возможной после изменения правил инвестирования средств фонда, которое произошло в минувшем июле. "Благодаря работе, проделанной под руководством вице-преьера Юрия Трутнева совместно с Минвостокразвития, Минфином и Внешэкономбанком, фонд полноценно включен в единую систему государственных институтов развития Дальнего Востока и приступает к активной инвестиционной деятельности", - отмечал в связи с этим генеральный директор ФРДВ Алексей Чекунков.

По его словам, "сейчас правила разумные" и позволяют вкладывать в проектирование, а также соинвестировать вместе с госкомпаниями. Чекунков поясняет, что раньше из 60 проектов в лучшем случае пять соответствовали требованиям для предоставления поддержки.

К удаче хабаровчан в этом списке оказалась реконструкция международного аэропорта Хабаровска. Соответствующее соглашение с ФРДВ было подписано в апреле текущего года.

Сейчас авиаузел работает на пределе своей мощности, но после модернизации его пропускная способность вырастет с 2 до 4,7 млн пассажиров в год. ОАО "Хабаровский аэропорт" и Фонд развития Дальнего Востока планируют привлечь к проекту международных финансовых и отраслевых партнеров. В первую очередь, переговоры ведутся с компаниями из АТР. Запуск подобного хаба усилит положение Хабаровска в качестве транснационального узла перевозок и мотивирует инвесторов вкладывать в край деньги. В ФРДВ, судя по всему, в перспективах региона не сомневаются: сделка по новому аэропортовому терминалу оказалась первой в истории фонда.