

Ксения Чемоданова

Партнерство государства и бизнеса выступает эффективным инструментом для развития дорожной инфраструктуры в стране в текущих экономических реалиях. Власти

предоставляют частным партнерам гарантии и создают условия для долгосрочного спроса на возводимые проекты. Финансовый сектор вкладывает средства и накопленный операционный опыт в создание ключевых транспортных сетей, которые необходимы для роста доходов регионов и качества жизни населения

Как развитие ГЧП влияет на транспортную связанность страны и почему ГЧП-проекты в автодорожном строительстве необходимы регионам

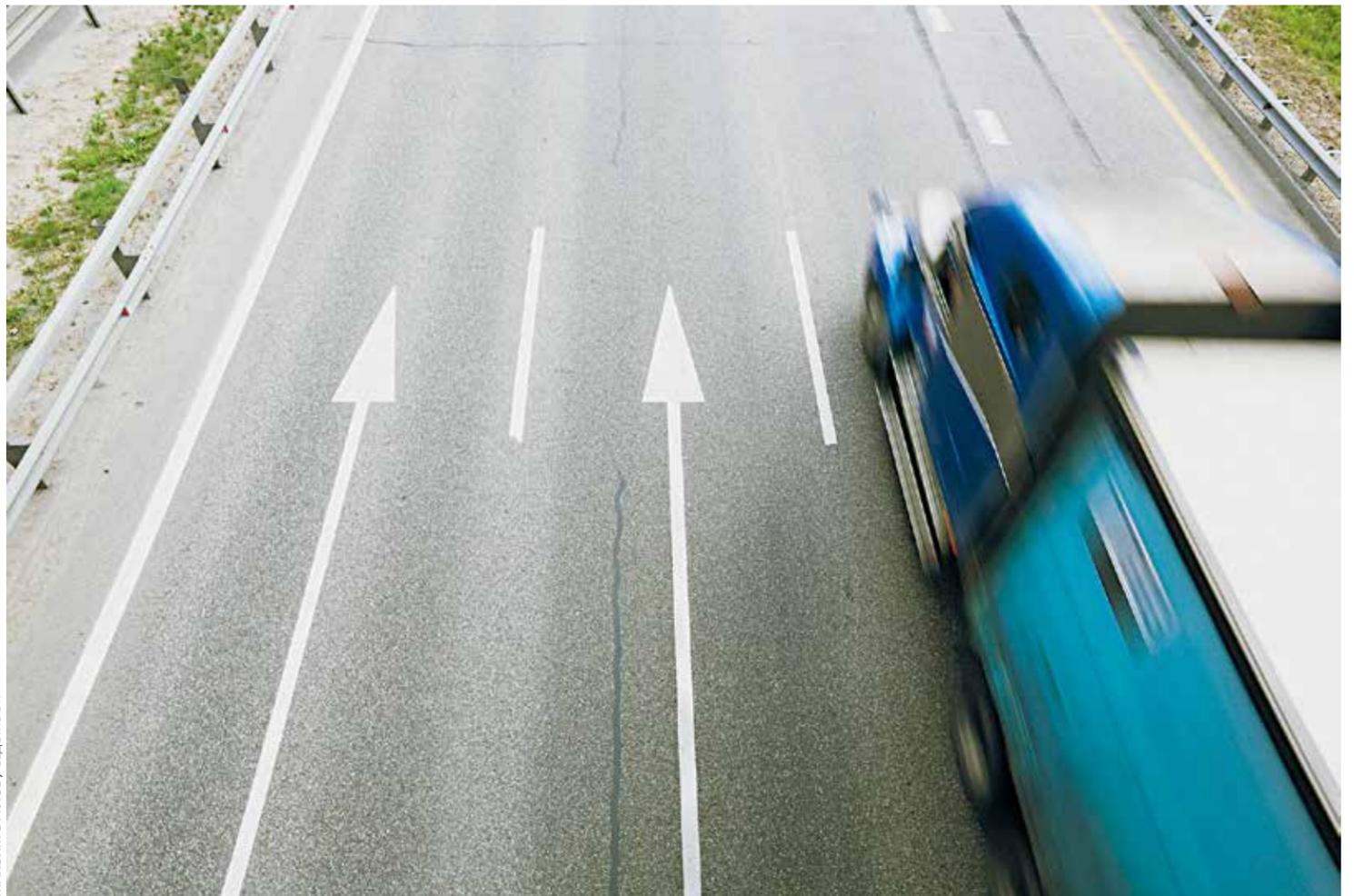
«Развитие инфраструктуры является одним из основных драйверов нашей экономики, любой экономики. На протяжении многих лет мы последовательно, системно наращиваем логистические возможности России, делаем это с расчетом на перспективу, на долгосрочный эффект для отечественного бизнеса, для граждан», – говорил в мае 2022 г. президент России Владимир Путин, выступая на совещании по развитию транспорта.

На российской дорожной инфраструктуре, которая призвана обеспечить связность страны, вопреки ожиданиям, пандемия не сильно сказалась, сходятся во мнении специалисты InfraOne Research. По оценкам экспертов агентства, несмотря на усилившийся экономический кризис, российские власти решили ускорить вложения в автодорожную отрасль в 2020–2021 гг. При этом организовывать строительство крупных транспортных проектов правительство РФ предпочитает посредством государственно-частного партнерства (ГЧП).

«Подобный механизм – это один из распространенных инструментов для финансирования транспортной инфраструктуры в России. ГЧП помогает аккумулировать финансовые ресурсы государства и бизнеса на взаимовыгодных условиях, а как известно, масштабные дорожные проекты отличаются большой капиталоемкостью», – отмечает руководитель направления проектного финансирования АКРА Альфия Васильева.

МАРШРУТ СОТРУДНИЧЕСТВА

ГЧП – совокупность форм средне- и долгосрочного взаимодействия государства и бизнеса для решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях. Зачастую подобный механизм сотрудничества применяется при реализации проектов, для финансирования которых недостаточно бюджетных средств, а также необходимы компетенции и опыт частных компаний. При этом частные инвесторы при такой схеме сотрудничества отвечают не только за проектирование и строительство объекта, но и за дальнейшую экс-



плуатацию и поддержание жизнеспособности уже возведенной инфраструктуры.

В России прототип современного ГЧП появился более 150 лет назад. В 1866 г. на деньги частного капитала по инициативе Воронежского и Тамбовского земств был построен один из участков Юго-Восточной железной дороги Рязань – Козлов. В СССР подобный вид сотрудничества по объективным причинам не получил распространения, но в конце 1990-х механизм ГЧП начал постепенно возрождаться. После 1998 г., в котором появился закон «Об инвестиционной деятельности в форме капитальных вложений», были приняты специальные законы, предусматривающие такие формы соглашений, как специальные инвестиционные контракты, соглашения о защите и поощрении капиталовложений и соглашения

о ГЧП/МЧП, а также концессионные соглашения.

Концессии – наиболее распространенная форма ГЧП. Они применяются в проектах строительства крупных транспортных проектов. По данным Минэкономразвития, на начало 2022 г. в России было заключено более 3500 соглашений общим объемом инвестобязательства 2,5 трлн руб. Наибольший объем инвестиций (42%) предусмотрен в рамках концессионных соглашений, заключенных на федеральном уровне, из которых на транспортную инфраструктуру приходится 96%, говорилось в обзоре ведомства «О развитии государственно-частного партнерства».

Как отмечает Васильева, транспортная инфраструктура в разрезе всех проектов ГЧП с участием крупных банков занимает лидирующую позицию. По состоянию на

август 2022 г. объем инвестиций в ГЧП-проекты в дорожную отрасль превысил 3 трлн руб. (160 проектов), говорится в исследовании платформы «Росинфра». Одновременно объем вложений частного бизнеса достиг 1,83 млрд руб.

Как крупнейшие за последние годы проекты в дорожной сфере в стране специалисты выделяют строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге (инвестиции – 212 млрд руб.), Центральной кольцевой автодороги в Подмосковье (341,2 млрд руб.), Северного широтного коридора (292,3 млрд руб.), трассы М11 Москва – Санкт-Петербург (520 млрд руб.). Один из последних сданных объектов – «Обход Хабаровска» стал первой скоростной автомагистралью на Дальнем Востоке России, построенной в формате концессии. Крупная дорожная артерия имеет стратегическую важ-

ность для края и дальневосточной экономики, говорил в интервью «Ведомостям» исполнительный вице-президент по работе с государственными органами и подведомственными организациями Газпромбанка Андрей Савченко. «Скоростная дорога, безусловно, изменит привычную логистику, улучшит транспортную доступность между населенными пунктами региона, а также разгрузит Хабаровск от транзитного грузового трафика, что положительно скажется на экологии города», – подчеркнул Савченко.

БЮДЖЕТНЫЙ РАСЧЕТ

Строительство автомобильной трассы – это не только длительный, но и затратный проект, который может усилить кредитную нагрузку на региональный бюджет, отмечает Васильева.

Как развитие ГЧП влияет на транспортную связанность страны и почему ГЧП-проекты в автодорожном строительстве необходимы регионам

→ **01** Поэтому при реализации части крупных инфраструктурных проектов на принципах ГЧП государством предоставляется федеральное финансирование, что существенно улучшает экономику проектов и позволяет привлечь финансирование на более выгодных условиях.

Методика отбора таких объектов прописана в постановлении правительства РФ № 329. Согласно документу, федеральный бюджет имеет возможность помочь регионам, которые реализуют проекты ГЧП, и софинансировать до 50% стоимости объекта по линейным автодорожным и до 75% стоимости по искусственным дорожным сооружениям. «Стоимость строительства объектов автодорожной инфраструктуры исчисляется десятками, а иногда и сотнями миллиардов рублей. Не каждый регион может себе позволить в полном объеме взять на себя обязательства по возврату такой суммы», – говорит вице-президент – заместитель начальника департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Иван Потехин.

Банк в настоящее время реализует стратегию инфраструктурного #МЕГАИГРОКа и активно участвует в ГЧП-проектах по созданию самых разных объектов инфраструктуры по всей стране, в проектах автодорожного строительства с участием государства банк является лидером. При реализации этих проектов банк выступает не только в качестве кредитора, но также является полноценным инвестором, участвуя в капитале проектных компаний.

Также в рамках концессий региональные власти, продолжает Васильева, предоставляют не прямые гарантии в качестве вклада в проект со стороны субъекта, а условные обязательства. Подобный механизм, возможный в рамках только ГЧП, позволяет не ухудшать показатели долговой нагрузки региона. «В результате при правильном подходе к структурированию ГЧП-проектов регион получает крупные инвестиции и партнера, который возьмет на себя те задачи, выполнять которые сам регион не может в силу отсутствия опыта и компетенций и ресурсов», – объясняет аналитик.



В России прототип современного ГЧП появился более 150 лет назад. В 1866 г. на деньги частного капитала по инициативе Воронежского и Тамбовского земств был построен один из участков Юго-Восточной железной дороги Рязань – Козлов

ГЧП-проекты выгодны для региональных властей, поскольку выступают драйвером для экономического развития региона. К примеру, Омская область может стать новым транспортно-логистическим хабом в России благодаря появлению автомагистрали «Северный обход Омска» (стоимость строительства – 63,2 млрд руб.). По словам Потехина, такие про-

екты позволяют усилить позиции регионов в товарной структуре внешней торговли, что особенно актуально в связи с растущими санкционными ограничениями. «Сейчас логистические потоки перестраиваются на восточные направления, поэтому транспортные артерии, связывающие Россию и страны Азии, – тренд будущих лет», – считает он.

ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ

Основной проблемой для участников ГЧП-проектов является сложность прогнозирования реализации проекта. Зачастую бизнес не хочет нести риски на этапе подготовки проекта, не понимая, будет ли в итоге подписано концессионное соглашение и если будет, то на каких условиях. «Появляется все больше так называемых псевдоинвесторов, которые ставят задачу не реализовать проект, а создать иллюзию конкуренции и выиграть конкурс за счет падения по цене для получения различного рода выгод за готовность отказаться от него, что может привести вовсе к срыву реализации проекта. Их отсеивание с рынка и борьба с ними отнимают время и увеличивают расходы бизнеса, заинтересованного в проекте», – поясняет Потехин.

Частные инвестиции в инфраструктурные проекты новой версии комплексного плана мо-

тельство дороги или моста может продлиться не один год, в то время как кредитный рынок очень чувствителен к изменениям монетарной политики Центробанка. В феврале 2022 г. регулятор повысил ключевую ставку с 9,5 до 20% годовых. Затем Банк России начал постепенно снижать ее значение и довел до 7,5% в сентябре. Тем не менее подобные скачки негативно влияют на желание бизнеса и региональных властей продолжать свое участие в реализации проекта и ведут к спорам между сторонами.

«Самая распространенная причина задержек ввода в эксплуатацию – ошибки в структурировании проекта, которые приводят к значительному удорожанию, не предусмотренному ни в одном из сценариев. Как правило, заложником этой ситуации становится именно инвестор, ведь если он уже вошел в проект, а в ходе реализации проекта произошло удорожание стоимости, как правило, именно он вынужден финансировать данный разрыв, чтобы избежать дефолта», – говорит Васильева.

Чтобы качественно улучшить ситуацию с банковским финансированием отрасли, необходим набор инструментов по льготному фондированию или субсидированию коммерческих банков, уверен Потехин. Для этого в отрасли требуется создание и развитие инструментов для субсидирования льгот-

1,83

МЛРД РУБ

ОБЪЕМ ВЛОЖЕНИЙ ЧАСТНОГО
БИЗНЕСА В ГЧП-ПРОЕКТЫ

ной ставки за счет льготного кредитования коммерческих банков со стороны ЦБ РФ. Это позволит финансовой системе предоставлять выгодные кредиты бизнесу, а участникам проектов – планировать расходы на долгосрочную перспективу. «Такой подход не только поможет сохранить бюджетные средства, но и будет способствовать тому, что регионы не будут бояться брать на себя обязательства и более активно подписывать концессии на строительство дорог и другой инфраструктуры», – подчеркнул Потехин.

Согласно статистике «Росинфра», за первые восемь месяцев 2022 г. коммерческое закрытие (момент заключения базового проектного соглашения в концессионных или ГЧП-проектах, которые победили в конкурсе. – «Ведомости») прошло 63 ГЧП-проекта, запущенных в форме КС и СГЧП/СМЧП, – столько же, сколько за аналогичный период 2021 г. Общий объем инвестиций в них составляет 231,7 млрд руб., что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом Минэкономразвития предполагает, что к 2025 г. прирост рынка ГЧП составит порядка 70% и достигнет значения объема «зааконтрированных» инвестиций – 3,9 трлн руб. –

ВЕДОМОСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
И ИНФРАСТРУКТУРА

Рекламно-информационное издание
«Ведомости. Промышленность
и инфраструктура»
(vedomosti.ru)

№ 2 (2)
27 октября 2022 г.

И.о. главного редактора
Ирина Сергеевна Казьмина
Выпускающий редактор
Иван Чеберко
Редакторы
Мария Тодорова
Фоторедактор Дарья Уланова
Дизайн Евдокия Красовицкая

Коммерческий директор
Мила Макарова
Директор по рекламе
Роман Годин
Клиентская служба
Наталья Малова
Координатор печати
Татьяна Бурашова
Учредитель и издатель
АО «Бизнес Ньюс Медиа»

Генеральный директор
АО «Бизнес Ньюс Медиа»
Михаил Нелюбин

Адрес редакции
127018, Москва, ул. Полковая, д. 3, стр. 1, пом. I, этаж 2, ком. 21

Тел. редакции (495) 956-24-43,
факс (495) 956-07-16

Тел. комм. служб (495) 232-91-78,
факс (495) 232-92-59

Адрес учредителя и издателя
127018, Москва, ул. Полковая, д. 3,
стр. 1, пом. I, этаж 2, ком. 21

Зарегистрировано
в Федеральной службе по надзору за
соблюдением законодательства в сфере
массовых коммуникаций и охране
культурного наследия
(Свидетельство ПИ № ФС77-78903
от 28 августа 2020 г.)
Все права защищены ©2021,
АО «Бизнес Ньюс Медиа»

Любое использование материалов
издания, в том числе в электронном виде,
допускается только с согласия
правообладателя

Отпечатано
АО «ИПК «Дальпресс»,
г. Владивосток,
пр-т Красного Знамени, д. 10

Тираж 47 000 экземпляров
Цена свободная
Возрастное ограничение: 16+

Без оборудования не останемся: нефтегазосервис адаптировался к новым условиям

Анатолий Борисов

«Уралхиммаш» (является частью промышленных активов группы Газпромбанка) рассматривает возможность выхода на рынки ЮАР, Туркменистана и Ирана, компания активно ищет партнеров для этого и уже заключила соответствующее соглашение с Российским экспортным центром. Об этом сообщила «Ведомостям» генеральный директор УК УЗХМ Тамара Кобаладзе

Компании подчеркнули, что «Уралхиммаш» рассматривает выход на рынки как стран СНГ, так и других дружественных государств, инвестирующих в атомную, нефтегазовую и нефтехимическую продукцию. «Мы готовы помочь нашим соседям в модернизации их оборудования и наращивании своих производственных мощностей», – подчеркнули в пресс-службе.

Уже сейчас компания реализует ряд контрактов на поставку оборудования для крупных проектов как в России, так и за рубежом. В частности, по заказу «Газпромнефть-Заполярье» «Уралхиммаш» поставит для разработок Бованенковского и Харасавэйского месторождений шесть линий установок низкотемпературной конденсации совокупной мощностью 6000 т. Ожидается, что оборудование будет поставлено к началу 2026 г. Для Уренгойского завода по подготовке конденсата к транспорту «Газпрома», на котором в 2021 г. произошел пожар, компания поставит 12 компонентов блочного оборудования дезагрегации конденсата (емкости – разделители рефлюкса, блок разделителя сырья, а также блок колонны дезагрегации – по четыре комплекта каждого вида оборудования общей мощностью 1412 т). Контракт на поставку оборудования действует до апреля 2023 г.

Кроме того, у «Уралхиммаша» есть действующие контракты с зарубежными партнерами: для строящейся в Турции АЭС «Аккую» компания поставит 48 комплектов гидромеханических систем пассивного залива активной зоны общей мощностью 2923 т, а для газового месторождения Газли в Узбекистане – восемь адсорберов осушки подземного хранилища газа общей мощностью 1300 т.

Зампред правления Газпромбанка Тигран Хачатуров, который курирует промышленные активы группы, куда помимо «Уралхиммаша» входят арматурный завод «Гусар», «Таткабель» и «Криогенмаш», являющийся крупнейшим в России

предприятием по производству технологий и оборудования для разделения воздуха и разработке комплексных решений в области СПГ, отметил, что еще до введения санкций предприятия группы были нацелены на использование отечественного оборудования.

«Предприятия, входящие в контур Газпромбанка, всегда были нацелены на плотное взаимодействие с российскими поставщиками. В связи с этим мы только в единичных контрактах столкнулись с необходимостью пересмотра материальных потоков. Была организована работа, позволившая предложить заказчику достойные замены от российских и азиатских производителей», – сообщил «Ведомостям» Хачатуров.

Проблема перехода на российское оборудование особенно актуальна для сжиженного природного газа (СПГ). Инициативные разработки в этой области еще с 2017 г. активно осуществляет «Атомэнергомаш» (машиностроительный дивизион «Росатома»), отметил директор по газонефтехимии компании Олег Шумаков. По его словам, сейчас компания предлагает рынку целую линейку криогенных насосов как для производства, так и для транспортировки СПГ, а также изготавливает теплообменники и арматуру. «Недавно «Атомэнергомаш» приступил к разработке жидкостных турбодетандеров, которые могут повысить производительность новых и уже существующих СПГ-заводов, и осваивает производство стэндеров отгрузки, позволяющих перекачивать СПГ из танкера-газовоза в емкость хранения на берегу и наоборот», – рассказал он. Он также уточнил, что в 2021 г. компания завершила в Санкт-Петербурге строительство стенда для испытаний средне- и крупнотоннажного оборудования для СПГ, а в марте прошли успешные испытания очередного СПГ-насоса.

«Конструкторские, испытательные и производственные возможности «Атомэнергомаша» позволяют уже сейчас выполнять заказы любого объема для любых СПГ-проектов», – отметил Шумаков.

Развитием насосного оборудования в России активно занимается входящий в портфель «Роснано» холдинг «Новомет». Сейчас компания производит оборудование для механизированной добычи, заканчивания скважин, подготовки и перекачки воды, а также геотермальной энергетики. Основным приоритетом холдинга являются установки электроприводных центробежных насосов для добычи нефти и перекачки нефтесодержащих жидкостей, а в перспективе – тяговые электродвигатели для грузового, общественного и коммерческого электротранспорта. «Роснано» и «Зарубежнефть» подписали меморандум о взаимопонимании с «Зарубежнефтью», предусматривающий разработку и внедрение продукции и технологий «Новомета» для повышения эффективности

эксплуатации скважин холдинга. Кроме того, совместно с группой «Синара» осуществляется проектирование и испытания серийного производства тягового комплекта для электротранспорта.

Проблема импортозамещения стала особенно актуальна после ухода из России крупных иностранных нефтесервисных и подрядных компаний на фоне проводимой специальной военной операции на Украине. В частности, в конце марта о намерении покинуть российский рынок сообщила большая четверка нефтесервисных компаний (Halliburton, Schlumberger, Weatherford International, Baker Hughes). А в июне немецкая Linde вышла из совместного предприятия с «Русхимальянсом» (паритетное СП «Газпрома» и «Русгаздобычи») по производству спиральных криогенных теплообменников для сжижения газа «Газпром Линде инжиниринг».

На этом фоне сейчас остро назрела необходимость консолидации усилий всех сторон: органов власти, российских заказчиков, проектных институтов и производителей, отметила Кобаладзе.

«Сегодня стоящие перед нашей экономической стратегически важные задачи не решить отдельными действиями отдельных участников процесса», – подчеркнула она.

По мнению Шумакова, действующее сейчас для субсидирования НИОКР постановление правительства № 1649 в первую очередь направлено на получение выручки, в то время как сложившаяся ситуация требует усилий по созданию новых технологий. В сегменте оборудования для СПГ необходимы механизмы, обеспечивающие долгосрочные вложения под небольшой процент. «За рубежом речь, как правило, идет об инвестициях сроком более 10 лет со ставкой 2–3% годовых. С текущими ставками в России развивать производство намного сложнее», – подчеркнул он.

Сейчас доля российского оборудования в нефтегазовом секторе составляет около 60%, но к 2025 г. она достигнет почти 80%, заявил на Промышленно-энергетическом форуме в конце сентября министр промышленности и торговли Денис Мантуров. Он также подчеркивал, что в 2014 г. эта цифра по нефтегазовому машиностроению составляла лишь немногим более 40%, а

на увеличение доли российского оборудования в нефтегазовом секторе из бюджета потребовалось около 30 млрд руб. Кроме того, еще 30 млрд руб., по словам Мантурова, были привлечены из внебюджетных источников.

Долгосрочная программа по развитию СПГ в РФ «Прорыв на рынки СПГ» была утверждена правительством еще в марте 2021 г. В первоначальном варианте она предусматривала увеличение производства СПГ до 140 млн т (193,2 млрд куб. м) к 2035 г. Однако в августе 2022 г. министр энергетики Николай Шульгинов заявил о пересмотре этого прогноза до 80–120 млн т в год (порядка 110–166 млрд куб. м). По данным международной группы импортеров СПГ (GIIGNL) по итогам 2021 г., Россия поставила на глобальный рынок около 29,6 млн т (41 млрд куб. м) сжиженного природного газа, заняв 4-е место в мире после Австралии (78,5 млн т), Катара (77 млн т) и США (67 млн т). (Сейчас в РФ действуют два крупных СПГ-проекта: «Сахалин-2» «Газпрома» и «Ямал-СПГ» «Новатэка».)

В настоящее время в России успешно осваивается производство высокотехнологичного оборудования для нефтегазосервиса, сообщили «Ведомостям» в Минпромторге.

При этом в Минпромторге подчеркнули, что помимо системных мер государственной поддержки разрабатываются и внедряются узконаправленные механизмы, ориентированные в том числе на рынок нефтегазосервисных услуг.

«Среди таких механизмов можно отметить «буровой грант», целью которого является стимулирование обновления парка буровых установок для добычи нефти и газа, благодаря которому в 2020 и 2021 гг. шести компаниям была компенсирована часть затрат на приобретение у российских производителей новых буровых установок взамен отработавших срок службы на общую сумму более 1 млрд руб.», – отметили в ведомстве.

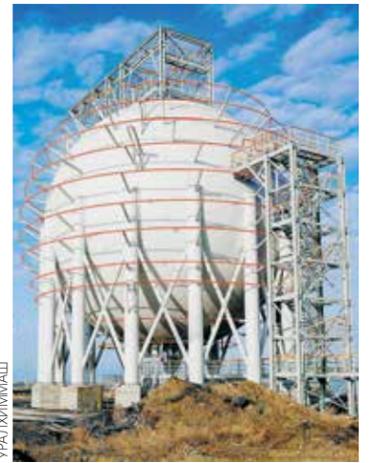
Таким образом, по мнению Минпромторга, «буровой грант» эффективен как для заказчиков, которые благодаря ему получают скидку в 20% (или 25% при наличии в буровой установке инновационных решений) на российскую продукцию, так и для производителей, которые по итогу увеличивают загрузку своих мощностей в ответ на растущий спрос. «В настоящее время исходя из потребностей рынка Минпромторгом России прорабатывается актуализация данного механизма», – добавил представитель ведомства.

В сегменте добычи, особенно на суше, у российских компаний серьезных проблем с импортозамещением нет – на отечественном рынке присутствует достаточный ассортимент необходимого для этого оборудования и технологических решений, отметил заместитель гендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. В частности, «Роснефть» и «Газпром» успешно применяют такие современные способы добычи, как горизонтальные скважины и многостадийный гидравлический разрыв пласта.

Несколько сложнее дела обстоят на шельфовых месторождениях в Заполярье, так как подобные проекты требуют дополнительной технологической защиты от давления ледового покрова, продолжает Фролов. При этом эксперт подчеркнул, что на протяжении последних лет российские компании ведут активные разработки в сфере автоматизированной подледной добычи (подводные добычные комплексы).

Наиболее серьезные проблемы с импортозамещением сегодня свя-

Сейчас доля российского оборудования в нефтегазовом секторе составляет около 60%, но к 2025 г. она достигнет почти 80%



заны с крупнотоннажным СПГ (от 5 млн т, или 6,9 млрд куб. м, СПГ в год) и силовыми установками большой мощности, применяемыми для энергоснабжения.

В сегменте нефтепереработки существует проблема зависимости НПЗ от иностранных катализаторов гидропроцессов (гидроочистки и крекинга) для установок вторичной переработки, продолжил эксперт. Фролов напомнил, что в 2011 г. стартовала обширная госпрограмма модернизации НПЗ, в результате которой за 10 лет средняя глубина переработки на заводах увеличилась на 12%. При этом российские производители катализаторов, по словам эксперта, не успели за темпами модернизации НПЗ, в результате чего возникла зависимость сегмента от импортных поставщиков. Сейчас наиболее востребованными являются катализаторы каталитического крекинга, гидрокрекинга и гидроочистки. При этом потребность в катализаторах каталитического крекинга в целом покрывается внутренним производством, однако катализаторы гидрокрекинга и гидроочистки применяются импортные. Ситуация должна несколько улучшиться после ввода в эксплуатацию в 2023 г. Омского завода катализаторов «Газпром нефть». Объект был открыт в конце 2021 г., после выхода на полную мощность он будет производить около 21 000 т каталитических систем (15 000 т каталитического крекинга, 4000 т гидроочистки и 2000 т катализаторов гидрокрекинга). По мнению Фролова, это позволит снизить зависимость от катализаторов иностранного производства.

В условиях усиления антироссийских санкций успех импортозамещения во многом будет зависеть от объединения усилий всех игроков, заинтересованных в получении такого оборудования, полагает заместитель гендиректора Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач. По мнению эксперта, для этого может потребоваться создание единого инженерингового центра, который будет координировать разработку образцов и введение их на рынок. Он также напомнил, что в отношении СПГ создание подобного института рассматривалось еще в 2014 г. –

29,6

МЛН Т

СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО
ГАЗА ПОСТАВИЛА РОССИЯ
НА ГЛОБАЛЬНЫЙ РЫНОК
ПО ИТОГАМ 2021 Г., ЗАНЯВ
4-Е МЕСТО В МИРЕ ПОСЛЕ
АВСТРАЛИИ

Инвестиции в технологические перспективы

Павел Созыкин

Реализация большинства механизмов господдержки промышленности, необходимых в условиях экономической нестабильности и санкций, невозможна без участия коммерческих банков. Успешное применение финансовых решений дает импульс развитию промышленности в российских регионах

Геополитический кризис и его экономические последствия не должны препятствовать развитию технологий и модернизации российских предприятий, говорил на Петербургском экономическом форуме Владимир Путин. «Особенно это нужно продолжать делать в крупных индустриальных центрах», — подчеркнул президент.

БАНКИ НА СТОРОНЕ ПРИРОДЫ

Технологические проблемы предприятий — это всегда вопрос инвестиций, объем которых новый собственник не всегда может оценить сразу. В большинстве случаев вместе с приобретаемым производством ему достаются экологические проблемы, которые нужно учитывать в инвестплане предприятия, считают чиновники. «Менеджмент не должен исключать из своей финансовой модели экологию, считая, что вкладываться в ликвидацию проблем не стоит, можно и так договориться, а то в будущем можно получить большие коммерческие риски. Если бизнес привлек некачественных консультантов, если сотрудники скрывают информацию о реальном состоянии дел, то в будущем за бездействие заплатят сами», — говорила на конференции газеты «Ведомости» глава Росприроднадзора Светлана Радинова.

Модернизация промышленности — долгий и затратный процесс и без кредитования российскому бизнесу здесь не обойтись, говорят эксперты. Кредиты на модернизацию промышленности подразумевают долгосрочный период, льготные условия для заемщиков и высокие риски невозврата. Финансирование таких проектов — это приоритет банков развития, хедж-фондов и других подобных инвесторов с использованием инструментов венчурного и проектного финансирования, считают опрошенные эксперты. «Банки могут быть участниками таких проектов, но только как участники, выполняющие определенные функции, но не более того. Участие банков можно рассматривать с точки зрения покупки зеленых облигаций или предоставления текущего финансирования на проект. И важно понимать, что все это общемировая практика, а не российская особенность», — говорит доцент кафедры экономики НИТУ МИСиС Лазарь Бадалов.

По мнению главы Центробанка Эльвиры Набиуллиной, именно банки, с помощью поддержки специальных проектов, должны



АНДРЕЙ ГОРДЕЕВ / ВЕДОМОСТИ

Новые технологии, как ожидают на предприятиях, позволят снизить загрязнение воздуха в несколько раз в течение ближайших лет

стать проводниками в процессе национального зеленого перехода. Российские банки в последние годы все чаще включали в собственный портфель экологические и энергосберегающие проекты, к которым можно отнести и модернизацию промышленности.

Например, Газпромбанк, который, по данным ESG-рейтинга RAEX российских компаний за октябрь 2022 г., входит в первую пятерку кредитных организаций, инвестирующих в экологические проекты, увеличил уровень таких вложений в этом году по сравнению с 2021 г. на 45%. В частности, банк кредитовал и финансировал на условиях ГЧП и концессионных соглашений строительство альтернативных источников энергии, например ветропарков, финансировал проекты в сфере экономики замкнутого цикла, выдавал в лизинг технику и оборудование для электро- и теплоснабжения и компрессорное оборудование. Ранее сообщалось, что в июне прошлого года правление Газпромбанка утвердило собственную политику экологической ответственности, в рамках которой банк брал на себя обязательства всячески содействовать снижению токсичного воздействия кредитуемых предприятий на окружающую среду. В рамках этой же политики Газпромбанк намеревался увеличить собственный вклад в глобальную повестку в области устойчивого развития. Документ, о котором идет речь, нацелен на систематизацию этой работы, в том числе с контрагентами и партнерами, подчеркивал вице-президент банка Роман Панов.

МИЛЛИОНЫ ДЛЯ ОХРАНЫ ПРИРОДЫ

Сегодня инвестирование в промышленные технологии — это больше задача бизнеса, чем государства, подчеркивают эксперты. В последние годы в России выросла необходимость дополнительного продвижения экологических проектов в сфере промышленности. Если раньше компаниям было достаточно включить такой проект в отчет, то с ростом их числа увеличилась и конкуренция за их финансирование. «О росте их значения говорит и тот факт, что сегодня при планировании информационных кампаний вокруг ESG-проектов потенциальные кредиторы выделяются как отдельная целевая аудитория. Это очень специфическое направление для информационных кампаний и консалтинговой коммуникационной индустрии, поскольку ведется целевая работа не просто в b2b-секторе, а в секторе business2finance. Заметна тенденция, что одобрение получают те проекты, о которых представители финансовых организаций уже что-то слышали, а также проекты с сильной социальной составляющей. В свою очередь финансовые организации стали рассматривать проекты с ESG-составляющей как менее рискованные», — говорит «Ведомости. Промышленность и инфраструктура» генеральный директор консалтинговой компании КРОС Екатерина Мовсеян.

В регионах бизнес вкладывает в промышленные экологические проекты собственные средства, рассказали чиновники и представители

компаний. Например, на Магнитогорском металлургическом комбинате (ММК) природоохранные мероприятия проводят уже более 10 лет, за это время снизили объем пыли на 1500 т, диоксида серы — на 1120 т, объем инвестиций в экологические мероприятия и технологические решения постоянно растет. «В 2021 г. компания инвестировала в природоохранные технологии 17 млрд руб., а в 2022-м — 26 млрд руб.», — заявил член правления — директор по охране труда, промышленной безопасности и экологии ММК Олег Парфиров.

В Башкирии, где на окружающую среду по-прежнему негативно влияют около 12 200 объектов, многие предприятия переходят на новые технологии. «Их внедрение позволит нам максимально сохранить ресурсы (энергию, воду, землю и материалы), уменьшить загрязнения. Например, АНК «Башнефть» (входит в группу компаний «Роснефть») за шесть месяцев 2022 г. направила на природоохранные проекты более 2,7 млрд руб.», — рассказал «Ведомости. Промышленность и инфраструктура» министр природопользования и экологии Республики Башкортостан Нияз Фазылов.

Немалые деньги в природоохранные технологии вкладывают и предприятия Сибири. «На ООО «Красноярский цемент» введена в эксплуатацию новая дымовая труба высотой 130 м для трех печей обжига взамен трех устаревших высотой до 80 м. АО «Русал. Красноярск» введены в эксплуатацию 19 современных сухих газоочисток, что позволило снизить суммарные выбросы завода на 34 500 т», — передал «Ведомости. Промышленность и инфраструктура» через пресс-службу заместитель министра экологии и рационального природопользования Красноярского края Виктор Макушин.

Внедрение инноваций в производство требует от бизнеса миллионов вложений, такие проекты обычно обладают долгим сроком окупаемости, но все равно на пред-

приятиях их продолжают реализовывать. Например, на предприятиях Кузбасса по производству кокса, химических соединений, удобрений или пестицидов внедрены новые природоохранные решения, и они уже начали себя окупать. В Новокузнецке на средства АО «Евраз ЗСМК» установлены газоулавливающие системы на базе рукавных фильтров на аглофабрике, отлажены теплотехнические режимы на печи цеха обжига известки, что позволит снизить выбросы вредных веществ в атмосферу на 30 000 т. На предприятиях АО «Кузнецкие ферросплавы» и АО «Кузнецкая ТЭЦ» установили золоулавливающие установки на всех котлоагрегатах, новые технологии, как ожидают на предприятиях, позволят снизить загрязнение воздуха в несколько раз в течение ближайших лет. «Всего в рамках модернизации производств, направленной на внедрение новых экологических решений с использованием лучших доступных технологий, современных пылегазовых очистных сооружений, на сегодня уже вложено около 6 млрд руб.», — заявил «Ведомости. Промышленность и инфраструктура» министр природных ресурсов и экологии Кузбасса Сергей Высоцкий.

Эксперты считают, что принятых мер недостаточно и государство должно создавать дополнительные условия для стимулирования коммерческих банков инвестировать в проекты по переводу промышленности на рельсы энергоэффективности, снижения ресурсоемкости и стремления к углеродной нейтральности. По мнению Панова, такими условиями могут стать «установление для инструментов зеленого финансирования пониженного риск-веса в 50%, учет таких проектов при расчете нормативов достаточности капитала с понижающим коэффициентом, стимулирование притока частных инвестиций в зеленый сектор через налоговые вычеты для частных инвесторов в соответствующие фонды и вклады».