

Хайтек на плаву. Россия обновляет свой флот



Россия активно обновляет свой флот: к 2035 г. планируется построить более 1000 новых судов. Многие из них можно будет охарактеризовать как достижения самых современных технологий кораблестроения

Арина Литова

АТОМ ПРОТИВ ЛЬДА

Самыми передовыми и современными судами из тех, что строятся и спускаются на воду в России, называют ледоколы проекта 22220. Их пять: «Арктика», «Сибирь», «Урал», «Якутия» и «Чукотка». Это самые мощные в мире атомные ледоколы.

Главное судно «Арктика» сдано в октябре 2020 г., второй серийный ледокол «Сибирь» – в конце 2021 г., «Урал» вошел в строй буквально только что – в ноябре текущего года. Как отметил заместитель гендиректора «Росатома» Вячеслав Рукша в декабре, «Урал» на 90% состоит из российских оборудования и материалов.

Следующий ледокол – «Якутию» – планируют сдать в 2024 г., «Чукотку» – в 2026 г. Их локализация, по словам директора консультационной компании «Гекон» Михаила Григорьева, должна достигнуть 96%. Суда строятся на Балтийском судоремонтном заводе (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК).

Атомный ледокольный флот сегодня есть только у России. «В других арктических странах нет задач круглогодичного обеспечения судоходства в тяжелых ледовых условиях», – объясняет Григорьев. Сейчас атомный ледокольный флот насчитывает семь судов – помимо проекта 22220 на плаву есть ледоколы «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач». Суда обеспечивают безопасность мореплавания и стабильную навигацию по Северному морскому пути.

«У новых универсальных ледоколов типа «Арктика» автономность плавания составляет до семи лет по периодичности перезагрузки топлива и шесть месяцев по запасам провизии», – отмечает эксперт из «Гекона». На судах проекта 22220 используется реакторная установка «РИТМ-200», ее разработчиком

является «Атомэнергомаш» (входит в «Росатом»). Она входит в состав главной энергетической установки ледокола и включает в себя два реактора тепловой мощностью 175 МВт каждый. Это на 25 МВт мощнее используемых реакторных установок для ледокольного флота типа КЛТ (ледоколы «Таймыр» и «Вайгач»). Более того, «РИТМ-200» в 1,5 раза компактнее прешественика.

Преимущества «Арктики» и ее «близнецов» не ограничиваются атомным реактором. По техническим характеристикам российские ледоколы превосходят любые другие. Так, длина «Арктики» составляет 173,3 м, максимальная ледопроездимость – 2,8 м, мощность на валах – 60 МВт, или 81 557 л. с., скорость хода по чистой воде – 22 узла. В то же время американский ледокол Polar Star имеет длину 122 м, мощность двигателей – 78 000 л. с., скорость хода – 18 узлов по открытой воде.

Сейчас в России на судостроительном комплексе «Звезда» (ССК «Звезда»), входящем в состав Дальневосточного центра судостроения и судоремонта, принадлежащего «Роснефти», строится еще более мощный атомный ледокол проекта 10510 «Лидер». Его технические характеристики превосходят ледоколы типа «Арктики». Длина «Лидера» – 209,2 м, мощность на валах – 120 МВт, или 163 154 л. с., скорость хода по чистой воде – 23 узла, ледопроездимость – 4,31 м. Ожидается, что ледокол будет полностью готов в 2027 г.

В России строятся не только атомные, но и дизельные ледоколы. Их преимущество в ощущении более низкой стоимости создания. «В настоящее время универсальный ледокол проекта 22220 стоит 60 млрд руб., ледокол проекта «Лидер» – 120 млрд руб.», – говорит Григорьев. При этом, продолжает эксперт, стоимость строительства дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт

составила около 12 млрд руб. «Но необходимо оценивать не только стоимость строительства судна, но и расходы на его содержание за весь срок эксплуатации. В этом случае атомные ледоколы становятся более экономически привлекательными», – заключает Григорьев из «Гекона».

Срок строительства современных атомных ледоколов постепенно ускоряется. Если «Арктика» строилась более семи лет, «Сибирь» и «Урал» – 6,5–7 лет, то плановые сроки строительства ледокола «Якутия» составляют 4,5 года. Григорьев обуславливает эту тенденцию как успешным выстраиванием цепочки поставщиков, которую пришлось создавать заново в связи с развалом хозяйственных связей между предприятиями стран бывшего СССР, так и модернизацией производства.

ВСЕ ЛУЧШЕЕ – ПАССАЖИРАМ

Пассажиры инновации в судостроении тоже не обошли стороной. В 2020 г. по рекам России начал курсировать новейший круизный лайнер проекта PV300 «Мустай Карим». При этом последние подобные суда «Ленин» и «Советский Союз» были построены на заводе «Красное Сормово» (сейчас входит в ОСК) в конце 1950-х гг. «Мустай Карим» также построен на «Красном Сормове». Теплоход может ходить как по реке, так и по морю при волне в 3 м и в битом льду глубиной до 30 см. Судно вмещает 486 человек, включая персонал. Сумма контракта на это судно составила 3,2 млрд руб. Как отмечает директор по развитию агентства «Портньюс» Надежда Малышева, PV300 – первое в России круизное пассажирское судно с винторулевыми колонками в качестве единственного средства движения и управления судном, что позволило ему пройти в развод мостов на Неве с пассажирами на борту. «Ранее это было запрещено», – объясняет Малышева.

Еще одно судно проекта PV300VD – «Петр Великий» сейчас строится на заводе «Лотос» (входит в ОСК), и его первая навигация ожидается в 2023 г. Теплоход рассчитан на 400 человек, включая персонал. «Петр Великий» также относится к классу «река – море» и выдержи-

вает волны высотой до 3,5 м. «Петр Великий» и «Мустай Карим» были разработаны по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.».

Как отмечает независимый промышленный эксперт Максим Шапошников, наши суда несколько проигрывают по тяговооруженности и экономичности, но по остальным параметрам, включая плавность обводов корпуса, «смотрятся вполне достойно». Руководитель отдела аналитики «Портньюс» Виталий Чернов отмечает, что у российских судов класса «река – море» обводы корпуса, которые проектируются специально под реалии внутренних водных путей страны.

По словам Шапошникова, изначально предполагалось строительство 10 таких судов для обслуживания внутренних водных маршрутов: «Но кризисные явления текущего года поставили на паузу инвестиционную активность заказчиков, что приостановило заказы судов». По словам Малышевой из «Портньюс», окупаемость больших пассажирских судов превышает 20 лет. Тем не менее эксперт уверена, что в будущем спрос на такие суда возникнет вновь из-за потребности замены старого речного круизного флота. В сентябре прошлого года агентство Infoline в своем исследовании указывало, что средний возраст пассажирских судов внутреннего водного транспорта составлял 38 лет, круизных судов – более 49 лет, а нормативные сроки эксплуатации критически превышены у 45–50% таких судов.

Не отстают от своих больших собратьев и малые пассажирские суда. Например, в России появились экологичные катамараны Ecoscruiser, использующие для движения аккумуляторные батареи. Экологичное судостроение уже преваляется в мире. По данным британского агентства Clarkson Research, за январь – август текущего года на зеленые суда приходилось 61%, или 548 единиц от общего мирового портфеля заказов, который составляет 899 судов. Лидером в зеленом судостроении стала Южная Корея.

Российский пассажирский катамаран на электродвижении построен на верфи судостроительной компании «Эмпериум» по заказу «Водоходь». Пассажирский порт» (дочерняя компания «Водохода»). Всего в серии пять таких судов, стоимость каждого составляет 220 млн руб. Предполагаемый срок окупаемости проекта – 15 лет. «В навигацию 2023 г. два электрокатамарана будут эксплуатироваться в Красноярске и Нижнем Новгороде. Если успеет подготовить инфраструктуру, то треть электросудно начнет работу в следующем году и в Перми», – заявили «Ведомостям» в пресс-службе компании «Водоходь».

Ecoscruiser – первый в России серийный проект судов на электродвижении. Его отличие от дизельных судов заключается в том, что катамаран практически не создает шума от двигателей и не требует использования горюче-смазочных материалов, что исключает их разливы в реку, объяснили «Ведомостям» в пресс-службе «Водохода». По словам представительницы компании, спрос на электросуда с каждым днем возрастает, по мере того как регионы узнают о новых технологиях, в том числе об экологической нейтральности судна. В «Водоходе» заявили, что возможности перехода на электросуда актуальны для Санкт-Петербурга, Самары, Красноярска, Нижнего Новгорода, Ярославля, Перми и других городов, расположенных на реках с плотным пассажиропотоком. «Суда на электродвигателе могут строиться под различные цели эксплуатации: городской пассажирский транспорт, прогулочный флот, круизные теплоходы», – добавлял в пресс-службе компании.

«Но, как и у всего электротранспорта, на первом месте здесь стоит проблема надежности и доступности зарядной инфраструктуры», – отмечает Шапошников. По его словам, вопрос подзарядки может притормозить развитие использования таких судов на 2–3 года. Малышева добавляет, что спрос на экологичные суда ограничен дороговизной и требованием особой береговой инфраструктуры для его эксплуатации.

Санкциям вопреки: как промышленники пережили 2022 г.

Весной этого года многим российским промышленным компаниям пришлось кардинально пересмотреть свою стратегию развития. Продолжать работать, как раньше, было нельзя: структура рынка изменилась, место ушедших конкурентов заняли новые, часть товаров стала недоступной. Под влиянием санкций нарушились и прежние логистические цепочки. Согласно оценке аналитиков <https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/18/922574-analitiki-vliyanie-sanktsii-promishlennost>, данной весной этого года, больше всего от ограничений пострадали высокотехнологичные отрасли промышленности. Также снизился индекс спроса в добывающих и среднетехнологических отраслях. Хотя еще в январе производство промышленной продукции показывало значительный рост – более 10% по сравнению с показателями прошлого года.

Несмотря на то что слово «импортозамещение» сопровождает нашу экономику с 2014 г., отечественное машиностроение все еще было сильно интегрировано в мировое сообщество, поэтому наиболее серьезное внимание импортозамещению уделили только после пакетов санкций 2022 г. Некоторые компании были частично готовы к такому исходу, начав поиск альтернативных поставщиков еще восемь лет назад, но общая тенденция такова: без потерь в ко-

ВЛАДИМИР АНТОНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «ЧЕТРА»



роткие сроки заместить утраченные поставки практически невозможно, поэтому компании могут сталкиваться хоть и с временным, но все-таки откатом в технологиях. Ухудшение технических характеристик – наиболее опасный риск для машиностроительных компаний, поэтому первоочередная цель у представителей данной отрасли – его минимизировать.

Производители стали больше нацелены на усиление системной работы с оставшимися поставщиками и поиском новых из дружественных стран. Несмотря на внешние ограничения, у машиностроителей появились и новые возможности на внутреннем рынке – в связи с уходом с рынка зарубежных, в частности западных, производителей освободились ниши, где ранее эти компании доминировали.

КОГДА РЕАЛЬНОСТЬ ПРЕВЗОШЛА ОЖИДАНИЯ

У введенных санкций есть и положительные последствия. Российские компании лучше справились с вопросами параллельного импорта, чем от них ожидали. Это важно для продолжения работы производства, поскольку параллельный импорт – тактический ход, который дает время для более эффективной и плавной переориентации производства и поиска новых поставщиков.

Те предприятия, которые серьезно работали с развитием альтернативных поставщиков и имели помимо иностранных производителей компонентов еще и отечественных до введения более жестких санкций, уже сейчас чувствуют себя значительно лучше, чем предсказывали аналитики весной (в частности, эксперты «РИА Рейтинг» предсказывали падение динамики производства по результатам года на 10%).

Уход с рынка части компаний из недружественных стран позволил нарастить темпы производства и найти новые возможности для сбыта там, где до этого предпочтение отдавалось зарубежным производителям. Например, в производстве и продаже горно-шахтного оборудования. По этой же причине начиная с февраля объемы заказа у некоторых машиностроителей увеличились, поэтому их линейка товаров была расширена. Такие компании завершают год с новы-

ми продуктами и двузначными темпами роста.

Стоит сказать и об обратной стороне этой медали. Санкции ограничивают конкуренцию, и в долгосрочной перспективе это не очень хорошо, но в моменте есть освободившиеся ниши, которые нужно занимать, а затем развивать продукт и конкурировать с присутствующими игроками, в основном это китайские производители.

ГДЕ ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ ПОДСТЕЛИТЬ СОЛОМКУ

В 2022 г. особенно остро в отечественном производстве встал вопрос недостаточного развития производства компонентов – например, гидравлики, электроники и других комплектующих, которые раньше закупались за границей у крупных международных компаний. В России они производились в недостаточном количестве или недолжного качества, поэтому их приобретение за рубежом было обусловлено объективными причинами. В микроэлектронике всего около 5% номенклатуры, но наиболее сложной и важной, поэтому производители переключились на российские компоненты или альтернативы из дружественных стран: Китая, Турции, Индии, ОАЭ и т. д. Это должно стать стимулом роста для отечественной промышленности.

Следующее негативное следствие санкций – сужение возможностей для экспорта до перечня дружественных стран. А некоторые внешние рынки временно стали менее маржинальными или рентабельными из-за резкого усиления курса рубля. Стоимость иностранной продукции падает, а отечественной за пределами страны растет. Особенно остро это проявляется в конкуренции с китайскими производителями, которые пользуются популярностью

у некоторых клиентов: инфляция в России и укрепление рубля напрямую влияют на цену машин, в то время как цены на технику из Поднебесной не меняются, из-за чего заказчик может отдать предпочтение иностранному оборудованию. Специализация на продукции с наивысшими требованиями по качеству и производительности помогает получить преимущество перед конкурентами.

ИТОГИ ГОДА И ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Ограничения конкуренции, которые усилились в 2022 г., мешают стратегическому развитию бизнеса. Ведь конкуренция в целом полезна для качества продукта и долгосрочного развития, поэтому важно развивать и поддерживать ее сейчас внутри страны.

При сохранении или ужесточении санкций около 43% производителей рассматривают в качестве дальнейшей стратегии переориентацию на внутренний рынок, а еще 21% – расширение рынка сбыта в восточноазиатском регионе. Такие данные приводит «S+ консалтинг». Для сохранения конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешнем рынках, на мой взгляд, компаниям стоит отстраивать бизнес вокруг клиента и развивать свой продукт и сервис (обслуживание машин и оказание услуг на собственной технике). Наиболее благоприятные условия для этого могут быть обеспечены при совместной работе бизнеса и государства.

Российские промышленники в существующих жестких рамках смогли продолжить работу и найти верные стратегические и тактические решения. Кто-то смог выйти за счет выхода на новые ниши, а кто-то сократил объемы производства, но не закрылся. –

Хайтек на плаву. Россия обновляет свой флот

→ О1 Система судна была создана таким образом, что тепловые выбросы от работы судна в атмосферу сводятся к минимуму, а тепло от двигателей используется для обогрева пассажирского салона. Судно может работать до 24 часов в экономичном режиме работы аккумуляторных батарей при максимальной скорости 30 км/ч до 2,5 часа. По словам Шапошникова, такие суда также помогут разгрузить туристические перевозки из Петербурга до Петергофа и Кронштадта и будут пользоваться популярностью на фоне отсутствия запаха работы двигателя, к которому и у жителей, и туристов Петербурга «накопились вопросы».

ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ НАУКИ

Инновации в судостроении применяются и для научно-иссле-

довательского флота. С октября текущего года Севастопольским государственным университетом (СевГУ) эксплуатируется судно «Пионер-М», построенное на Средне-Невском судостроительном заводе (входит в ОСК). В его проектировании принимали участие ученые СевГУ. Стоимость «Пионер-М» – 300 млн руб., половина из которых была выделена Минобрнауки, а другая половина – центром судоремонта «Звездочка» (входит в ОСК).

«Пионер-М» – это первое в России судно, на котором используются и будут совершенствоваться технологии безэкипажного судовождения. Судно предназначено для экспедиционной деятельности в прибрежных районах Черного моря. В сентябре директор дирекции научной деятельности СевГУ Алексей Чулкин сообщил, что группы будут работать по археологическому направлению,

робототехнике и морской биологии. По его словам, рассматривается также возможность сформировать четвертую группу – например, геологов, гидрологов или гидрографов. Длина судна составляет около 26 м, ширина – 9 м, максимальная скорость – 10 узлов. Оно может работать автономно в течение пяти суток, дальность плавания составляет 500 миль.

Еще два научно-исследовательских судна (НИС) – «Плавучие лаборатории» – строит ССК «Звезда». В 2020 г. правительство выделило на эти цели 28,4 млрд руб. В задачи двух пока еще безмянных судов будет входить проведение фундаментальных и прикладных научных работ в акваториях Мирового океана. Завершить строительство планируется в 2024 г. Эксплуатировать суда будет Единый ведомственный оператор научно-исследователь-

ского флота Минобрнауки России. Ледовый класс двух новых судов позволит им самостоятельно преодолевать однолетние льды толщиной до 0,6 м в зимне-весеннюю навигацию и до 0,8 м – в летне-осеннюю. Они смогут находиться в автономном плавании 50 суток и совершать переходы дальностью 7500 миль. На каждом из двух новых НИС будет находиться по 11 лабораторий для гидрофизических, химических, биологических, метеорологических, геофизических, геологических и других работ. «Россия имеет компетенции в сегменте судов для работы в арктических условиях», – отмечает Чернов. При этом, продолжает эксперт, применяемый на научных судах ледовый класс Arc4 позволяет эффективно эксплуатировать их не только в полярных, но и в тропических морях. «В этом и заключается инновационность судов, их универсальность и многофункциональность», – заключает эксперт.

Сейчас большинство судов в российском научном флоте построено еще во времена СССР. Их возраст варьируется от 31 до 46 лет. Наиболее современные суда – «Аквамарин» и «Академик Трешников» построены

в 2007 и 2012 гг. Но в круг задач последнего в первую очередь входит доставка грузов. «На текущий момент наиболее многочисленный научный флот в США и Японии», – говорит Чернов. По его словам, у России есть два пути: строить много судов, специализирующихся на разных задачах, либо строить меньше, но многофункциональных. С учетом того что стоимость судов высокая, продолжает эксперт, с точки зрения оптимизации затрат выгоднее создавать проекты именно многофункциональных судов, желательно с модульным принципом размещения тех или иных лабораторий.

По словам гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, главная задача отечественного судостроения состоит не столько в инновационных судах, сколько в локализации. «Велик соблазн заменить судовое комплектующее оборудование из Европы и США на китайское или турецкое из-за дешевизны последних», – продолжает Бурмистров. По словам эксперта, важно поддерживать серийный выпуск уже имеющихся образцов, перепроектирование судов под отечественное судовое оборудование. –

ВЕДОМОСТИ | ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ИНФРАСТРУКТУРА

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

№ 3 (3)
15 декабря 2022 г.

И.о. главного редактора
Ирина Сергеевна Казымина
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 Бурнашова
Учредитель и издатель
АО «Бизнес Ньос Медиа»

Генеральный директор
АО «Бизнес Ньос 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 Ньос 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+

Олеся Ошанина

Во всем мире социально ответственные компании переходят на принципы экономики замкнутого цикла, что означает активную утилизацию отходов и использование в своей деятельности материалов из вторсырья. Крупнейшие игроки финансовой отрасли не являются исключением, поскольку они могут не только сдавать собственный мусор в переработку (а такового, включая электронный мусор в банках, немало), но и выступать соинвесторами в различных экологических проектах, тем самым подтверждая свою приверженность зеленой повестке

БОЛЕВЫЕ ТОЧКИ ЭКОЛОГИИ

Четыре года назад был запущен национальный проект «Экология», призванный кардинально улучшить экологическую обстановку в стране и положительно повлиять на здоровье ее граждан. Его паспорт был утвержден президиумом совета при президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 г., а уже через год в рамках его реализации, а также для стимулирования инвестиционной активности в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО) была создана публично-правовая компания «Российский экологический оператор» (ППК «РЭО»). Главной задачей нового игрока было создание комплексной системы обращения с ТКО и другими отходами, пригодными для дальнейшей утилизации.

Именно преобразование всей системы обращения с отходами в стране является одним из важнейших направлений нацпроекта «Экология». Суммарные инвестиции из бюджетных и внебюджетных источников в рамках этого направления до 2025 г. должны составить 296,2 млрд руб., что превышает размер инвестиций по другим нацпроектам, только на программу «Чистый воздух» выделяется больше. Кроме того, поручение правительства в рамках фронтальной стратегии по социально-экономическому развитию России до 2030 г. также предполагает инициативу «Экология – норма жизни», составной частью которой является развитие переработки отходов.

Проблема ТКО – это одна из болевых точек, «которая касается жизни миллионов людей», в частности, ранее заявлял президент России Владимир Путин. «Сегодня страна производит 70 млн т отходов. Это огромная цифра, эта проблема нарастает, и мы должны это решать», – говорил в 2018 г. в ходе прямой линии глава государства. А принятые решения в рамках программы обращения с твердыми бытовыми отходами, по его словам, – «это и социальные вопросы, и экономические одновременно».

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД
К ОТХОДАМ

ППК «РЭО» как раз и занимается решением проблем переработки мусора: созданием системы вторичной переработки отходов и вовлечением в хозяйственный оборот полученного в результате этого сырья. В

Отходы получают вторую жизнь. Игроки финрынка переходят на экономику замкнутого цикла

НЕ ТОЛЬКО ОТХОДЫ,
НО И ФИНАНСЫ

Вторым элементом развивающегося сотрудничества Газпромбанка и ППК «РЭО» станет расширение инвестиционного взаимодействия в российских регионах «по перспективным проектам, которые в предварительном порядке были отобраны и согласованы», уточнил Панов. То есть банк готов стать инвестором в проекты, направленные на работу с ТКО, – основное направление, которое продвигает РЭО. «Мы расширяем это направление. На наш взгляд, у нас очень успешно реализовался проект на Сахалине. Мы его запустили, и в ноябре состоялся отбор операторов для участия. Поэтому, опираясь на наши положительные результаты, мы готовы двигаться дальше», – напомнил Панов.

В декабре 2022 г. Газпромбанк, ППК «РЭО», группа компаний «Ситиматик» и правительство Сахалинской области подписали концессионное соглашение о реализации инвестиционного проекта по созданию объектов обращения с ТКО на территории региона. В рамках этого проекта будут построены объекты по обращению с отходами мощностью 10 000 т в год на севере Сахалина, мощностью 44 000 т в год – в центре острова, а также мощностью 152 000 т в год – на юге. Инвестиции должны составить порядка 8 млрд руб., ввод же объектов в эксплуатацию запланирован на 2026 г. В рамках этого взаимодействия банк выступает, в частности, в роли организатора финансирования и кредитора проектов. «У нас Газпромбанк участвует практически во всех наших новых мерах поддержки на Сахалине. Это крупный проект строительства комплексной инфраструктуры для всего острова, который позволит опережающими темпами выполнить указанные показатели по достижению уровня переработки и утилизации, а также первый проект в России по использованию механики зеленых облигаций», – рассказал Буцаев.

«У нас уже сформирован целый перечень подобных проектов. Есть одобренные проекты, которые предполагают начало реализации в следующем году», – отметил Панов. По его словам, такие проекты, в частности, могут быть осуществлены в Калининградской и Ростовской областях. «Там портфель уже больше чем на 10 млрд руб.», – добавил он. «Такая работа будет набирать обороты как с точки зрения финансирования, так и с точки зрения количества проектов», – пообещал первый вице-президент Газпромбанка, подчеркнув, что эти проекты могут быть реализованы в формате государственно-частного партнерства, «которое позволяет и привлечь деньги частных инвесторов, повысить вовлеченность регионов в реализацию таких проектов, и использовать инвестиционный потенциал, который сейчас есть у финансовых организаций, в том числе и у Газпромбанка».

итоге это полученное сырье должно использоваться для производства новой продукции и генерации электроэнергии, т. е. создается экономика замкнутого цикла, которая минимизирует производство отходов и другие виды загрязнений. Как итог это должно положительно воздействовать на здоровье граждан и в целом на окружающую среду. Пример таких инициатив – использование резиновой крошки из переработанных автомобильных шин, благодаря чему для слуха человека уровень шума может снизиться в 2 раза, до 2030 г. показатель использования резиновой крошки при строительстве дорог планируют увеличить до 40%, ранее сообщала ППК «РЭО».

Для реализации экологических инициатив компания должна способствовать привлечению в отрасль переработки ТКО инвестиций с ориентацией на частную инициативу. Так, ППК «РЭО» может входить в капитал проектных компаний (до 50% от владения), осуществляющих деятельность в области переработки, утилизации или размещения отходов, с возможностью выхода из такого проекта в течение 10 лет (в рамках опционов). Кроме того,

ряд инициатив по популяризации работы с отходами, стимулирует компании переходить на «бережное» отношение к ТКО, в том числе выстраивает взаимодействие с российскими компаниями, крупными «производителями» отходов, чтобы направлять их на последующую переработку и тем самым способствовать выполнению своей основной цели – созданию экономики замкнутого цикла.

ФИНАНСОВЫЕ ОТХОДЫ

Одной из важных отраслей российской экономики является финансовая индустрия, центральное место в которой занимает банковская отрасль: вокруг кредитных организаций зачастую формируются финансовые группы, которые не только выступают инвесторами и кредиторами – в том числе и экологических проектов, включающих в себя и те, что относятся к экономике замкнутого цикла, – но и являются источником формирования ТКО. Однако, как заявил генеральный директор ППК «РЭО» Денис Буцаев, сотрудничество финансовых институтов с компанией в области утилизации отходов пока не является активным,

В рамках этого проекта будут построены объекты по обращению с отходами мощностью 10 000 т в год на севере Сахалина, мощностью 44 000 т в год – в центре острова, а также мощностью 152 000 т в год – на юге

может размещать средства в облигации таких проектов (в том числе конвертируемых в доли владения), а также предоставлять займы инвесторам в сфере работы с ТКО. При этом во всех формах взаимодействия с ППК «РЭО» основной инвестор получает льготную ставку финансирования, но не менее 50% от ключевой ставки Банка России. Кроме того, РЭО может осуществлять предоставление поручительства по кредитам, займам и другим обязательствам инвесторов. Помимо этого ППК «РЭО» продвигает

но первые шаги уже делаются.

В конце ноября РЭО подписал с Газпромбанком дорожную карту по развитию принципов экономики замкнутого цикла. Этот документ, в частности, предполагает совместную разработку и реализацию мероприятий по совершенствованию системы обращения с отходами и использования вторичных ресурсов, а также сокращения объема захоронения отходов, образующихся на площадках Газпромбанка, рассказали Буцаев и первый вице-президент банка Роман Панов.

Газпромбанк – третья крупнейшая по активам российская кредитная организация, являющаяся центром ведущей финансовой группы. Банк, в том числе, имеет широкую офисную сеть: по данным регулятора на начало декабря, филиалов и офисов Газпромбанка насчитывается больше 400.

«У банка большая структура. Мы во время своей деятельности создаем достаточно большое количество естественных отходов», – рассказал журналистам на подписании дорожной карты Панов. В качестве примера таких отходов Буцаев, в частности, привел вышедшую из употребления компьютерную технику, банкоматы и т. д. Банк начнет сотрудничество в области утилизации своих ТКО в отделениях Центрального федерального округа, затем расширяя его на остальные регионы России. Это уже системные решения в рамках сотрудничества с ППК «РЭО», а не пилотный проект. «Они будут сначала запущены в крупнейших филиалах банка, начиная с головного офиса», – уточнил первый вице-президент Газпромбанка.

«Мы действительно видим последовательную позицию и руководство банка, и многих партнеров банка по выстраиванию полноценной экономики замкнутого цикла, когда все, что можно использовать полезного в виде вторичных фракций, вовлекается в оборот», – отметил гендиректор РЭО Буцаев. При этом, по его словам, все, что будет произведено из вторсырья и переработанных отходов Газпромбанка, потом будет закупаться самой же кредитной организацией для использования в рамках ее обычной деятельности. То есть будет действовать чистый механизм экономики замкнутого цикла. «Мы предлагаем в этом отношении практически всем крупнейшим финансовым институтам пойти по пути внедрения на своей практике экономики замкнутого цикла. Газпромбанк уже показал, что это возможно. Надеемся, все остальные скоро присоединятся», – добавил Буцаев. Список продукции из вторсырья, которая может быть использована в банке, планируют сформировать в 2023 г.

Ксения Чемоданова

В России еще со времен СССР осталась масштабная транспортная сеть, которая до сих пор успешно функционирует. Впрочем, магистральная система нуждается в постоянной реновации и в более равномерном распределении транспортной инфраструктуры по стране. Помочь обеспечить транспортную связность страны призван национальный проект, который направлен на строительство новой и обновление текущей инфраструктуры для перевозки грузов и мобильности населения

ДВИЖЕНИЕ В СВЯЗКЕ

«Инфраструктура должна ориентироваться на требования завтрашнего дня, открывать пространство возможностей для деловой инициативы. И практика показывает: как только появляются новые коридоры, обязательно появляются и грузы, которые по ним пойдут. Это так, знаете, всегда: дорога появляется – вокруг нее жизнь начинается, нет дороги – и нет ничего», – отметил президент России Владимир Путин в ходе совещания по вопросам развития отдельных направлений транспортного комплекса Российской Федерации.

Развитие транспортной сети страны осуществляется в том числе благодаря национальному проекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Транспортная часть нацпроекта включает в себя девять федеральных проектов и предусматривает реализацию мероприятий по строительству, реконструкции и модернизации объектов железнодорожной, автодорожной, аэродромной и морской инфраструктуры, по развитию Северного морского пути. Реализация нацпроекта позволит повысить уровень экономической связности территории России и обеспечит развитие транспортных коридоров для перевозки грузов.

ДОРОЖНЫЙ ПОТОК

Увеличить грузовые потоки, а также улучшить транспортную доступность и качество жизни населения должно строительство новых транспортных магистралей. Об этом в ходе послания к Федеральному собранию в 2021 г. сообщил Владимир Путин. «Опорная инфраструктура должна тянуть за собой развитие всех территорий, через которые она проходит, чтобы от нее шла современная региональная сеть. Федеральные и региональные магистрали должны действовать как единая система», – подчеркнул российский лидер.

Один из таких масштабных проектов – строительство скоростной автомагистрали М-12 Москва – Казань. Автомобильная дорога строится по нацпроекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и является частью трансконтинентального автомобильного маршрута, соединяющего запад и восток нашей страны.

Скоростная дорога М-12 Москва – Казань свяжет российскую столицу с Казанью и объединит пять регионов: Московскую, Владимирскую, Нижегородскую области, Респу-

На пути к транспортной доступности. Как национальный проект влияет на развитие транспортной сети страны

блику Чувашии и Республику Татарстан. Строительство трассы началось в 2021 г. Спроектированная первоначально от Москвы до Казани дорога протяженностью 811 км должна улучшить связь между Московской, Самарско-Тольяттинской, Нижегородской и Казанской агломерациями. Позже Владимир Путин предложил протянуть трассу и до Екатеринбурга, а в этом году глава государства поручил проложить магистраль до Тюмени и Челябинска.

В сентябре российский лидер дал старт автомобильному движению по первому пусковому комплексу нулевого этапа федеральной трассы М-12 Москва – Казань в Московской области (протяженность 23 км). Осенью автомобилисты уже смогли проехать от Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) до пересечения с федеральной дорогой А-108 «Московское большое кольцо» в районе города Орехово-Зуева по трем полосам движения, минуя перегруженную федеральную дорогу М-7 «Волга». За год на этом участке в Московской области было возведено 11 искусственных сооружений (это мосты, эстакады и др.), в том числе мосты через Клязьму и Вырку, а также две транспортные развязки – с ЦКАД и А-108.

Помимо этого, в октябре было запущено движение по первому участку трассы М-12 во Владимирской области. Открытый участок М-12 дублирует Южный обход города Владимира по М-7 «Волга». Трасса М-7 – двухполосная, что заметно сдерживало автомобильный поток и приводило к заторам. Новая четырехполосная скоростная трасса М-12 не только позволит значительно повысить безопасность дорожного движения, разгрузить транспортный поток, но и даст возможность начать ремонт существующего Южного обхода. Длина открытого участка М-12 составляет более 26 км.

13 декабря открыт еще один участок трассы во Владимирской области протяженностью 58 километров, обеспечивающий объезд населенных пунктов Петушки, Костерёво, Лакинск, Пекша, Ворша и Колокша.

Итого в этом году движение открыли более чем на 106 км трассы. «Несмотря ни на что, строительство трассы М-12 ведется с опережением сроков. Это очень важно – транспортная инфраструктура имеет большое значение для развития регионов и для создания новых точек роста в регионах», – подчеркнул вице-премьер России Марат Хуснуллин в ходе своего выступления в Совете Федерации.

Ожидается, что движение по всем 811 км автомобильной дороги М-12 запустят уже в конце 2023 г. После открытия трассы водители смогут добраться из столицы в Казань за 6,5 ч против 12 ч сейчас. «Это принципиально новый уровень мобильности, учитывая, что в зоне тяготения маршрута «Европа – Западный Китай» проживает более 60 млн человек», – подчеркнул министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Магистраль гарантирует ускоренное развитие четырех из восьми крупнейших агломераций, где проживает 40% жителей страны. При этом строительство и последующая эксплуатация трассы создаст десятки тысяч новых рабочих мест. Между тем реализация проектов крупных автомагистралей имеет положительное воздействие на экономику уже на этапе строительства, поскольку при возведении дорожных объектов используются российские строительные материалы и технологии и привлекаются высококвалифицированные специалисты.

Более того, запуск М-12 даст прямой эффект для населения в виде существенной экономии времени в пути и повышения качества поездки, считает первый вице-президент Центра экономики инфраструктуры (ЦЭИ) Максим Фадеев. «Разрешенная скорость движения в 110 км/ч позволит сократить время в пути от Москвы до Казани на 5 ч, а Владимир окажется в зоне двухчасовой доступности от столицы, что крайне важно для интенсификации деловых связей. Существующая трасса М-7 «Волга» проходит через большое количество населенных пунктов, где скорость ограничена 60 км/ч и часто возникают автомо-

железнодорожной инфраструктуры создаст условия для прироста объемов добывающей, обрабатывающей промышленности, решает проблему безработицы, а также увеличивает экспортные мощности страны.

В частности, в ходе реализации национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» идет системное развитие объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Так, со старта нацпроекта уже было завершено строительство важнейших объектов Восточного полигона железных дорог. В том числе были построены такие объекты, как мостовой переход через реку Зею, электрифицирован участок железной дороги до границы с Китаем Борзя – Забайкальск протяженностью 120 км, а также построен новый Байкальский тоннель на перегоне Дельбичинда – Дабан. Последний – один из самых грандиозных проектов Восточного полигона. Тоннель расположен на границе двух субъектов – Иркутской области и Республики Бурятия и объединяет Сибирский и Дальневосточный федеральный округа.

Кроме того, в 2022 г. ОАО «РЖД» построило и запустило в работу

Реализация нацпроекта поможет существенно нарастить объем грузовых перевозок, в том числе экспортных

билльные заторы», – отметил собеседник «Ведомостей».

Как полагают эксперты, развитие альтернативных транспортных коридоров особенно актуально в современных условиях. Экономические ограничения нарушили привычные логистические цепочки на европейском направлении и потребовали переориентации торговых потоков на восточные рынки. В этих условиях одной из ключевых стратегических задач является обеспечение связности всей территории и повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры, уверены в правительстве.

«Крупные магистрали должны обеспечить связность большой территории нашей страны. Они крайне необходимы для повышения пропускной способности инфраструктуры и для формирования новых логистических цепочек, что позволит лучше адаптироваться к внешним факторам и поможет росту всех ключевых сегментов нашей экономики», – отметил премьер-министр России Михаил Мишустин.

ВОСТОЧНЫЙ ПУТЬ

По итогам текущего года рост грузоперевозок по железной дороге составит 2,7% к уровню 2021 г., говорится в прогнозе социально-экономического развития РФ. Более того, ожидается, что до 2025 г. объем перевозки грузов железнодорожным транспортом будет увеличиваться на 1–1,5% ежегодно. По оценкам правительства, развитие

«Президентом перед нами поставлены серьезные задачи по увеличению объемов вывоза угля на Восточном полигоне. Мы наращиваем показатели уже сейчас, но для выполнения поручений мы должны усиливать работу. Например, привлекать больше строителей и ускорять темпы работ», – отметил Марат Хуснуллин по итогам совещания по развитию Восточного полигона.

Необходимо отметить, что модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба ведется в строгом соблюдении требований экологической безопасности и природоохранного законодательства. На объект регулярно выезжает передвижная экологическая лаборатория ОАО «РЖД», которая следит за состоянием воздуха, поверхностных вод и почвы. Таким образом стараются не только повысить экологический потенциал регионов Восточного полигона, но и не нанести урон окружающей среде.

ДОСТУПНЫЙ ПУТЬ

В этом году часть транспортных логистических цепочек была нарушена. Впрочем, участники рынка переходят на новые направления доставки грузов. В частности, товары, которые следовали ранее через порты северо-запада и юга, уже переориентированы на порты Дальнего Востока и сухопутные погранпереходы на границе с Китаем, что может двукратно увеличить грузопоток через Восточный полигон, подсчитали специалисты Национального рейтингового агентства (НРА). Как отмечают аналитики, учитывая сложности с авиаперевозками, практикуется доставка грузов воздухом к ближайшим к России точкам, а далее она идет по земле, что приводит к увеличению грузовых потоков.

Как полагают эксперты, возведение крупных автомобильных и железнодорожных систем позитивно влияет на ВВП, а также стимулирует рост налоговых отчислений бизнеса в казну. Более того, с вводом в эксплуатацию новых транспортных магистралей ускоряются и становятся более доступными для населения поездки по стране, улучшается связность регионов. Немаловажно и развитие туристического потенциала прилегающих регионов, что дает толчок для роста региональных экономик страны. При этом строительство транспортной инфраструктуры позволяет качественно развивать туристические кластеры в стране, считают в правительстве.

«В нашей стране много уникальных природных и исторических памятников, очень красивых мест. К сожалению, не до всех из них можно достаточно быстро и с комфортом добраться. Поэтому дополнительно строим дороги, по которым будут ездить и местные жители, и туристы», – отметил Михаил Мишустин.

Как полагает Фадеев из ЦЭИ, масштабные инфраструктурные проекты крайне важны для поддержания деловой активности в российской экономике. При этом экономические эффекты будут ощутимы не только в регионах, где данные инфраструктурные проекты реализуются, а везде, где производятся строительные материалы для их создания.

«При реализации проектов развития скоростных автомобильных или железных дорог помимо прироста инвестиционного спроса и экономии времени в пути будет еще и значимый агломерационный эффект, что означает рост производительности в результате расширения рынка труда и рынка сбыта, обусловленного улучшением транспортной связности территорий», – отметил эксперт.

все объекты, которые должны были обеспечить прирост провозной способности в 144 млн т на первом этапе развития БАМа и Транссиба. Примечательно, что пропуск грузовых поездов по вновь построенным путям осуществляется по новой технологии организации движения – с более высокой допустимой скоростью и массой поездов, уменьшенными интервалами.

Параллельно с 2018 г. идет второй этап развития полигона. Например, в мае 2022 г. в Приморском крае была введена в работу электрическая тяговая подстанция Шмаковка. Этот инфраструктурный объект должен улучшить тяговое электроснабжение и снять последнее ограничение на вождение тяжелых поездов на восточной части Транссиба.

Усиление системы энергоснабжения – важный ресурс обеспечения возрастающего объема перевозок. В частности, новая подстанция позволит заметно снизить межпоездный интервал на участке Ружино – Свягино и увеличить провозную способность на 1,6 млн т в год. К 2025 г., по завершении второго этапа модернизации, провозная способность Восточного полигона должна достичь 180 млн т по сравнению со 120 млн т до начала его модернизации, а к 2035 г. – вырасти до 240 млн т грузов в год. Реализация нацпроекта позволит ликвидировать узкие места существующей железнодорожной инфраструктуры страны и поможет существенно нарастить объем грузовых перевозок, в том числе экспортных.