

РУССКИЙ БИЗНЕС

Авиапром: шоковое импортозамещение

РУССКИЙ БИЗНЕС

Таймырский уголь пойдет по Севморпути

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Энергопереход и климат: факты и мифы

ЭКСПЕРТ

7–13 МАРТА 2022 № 10 (1243)

ISSN 1812-1896



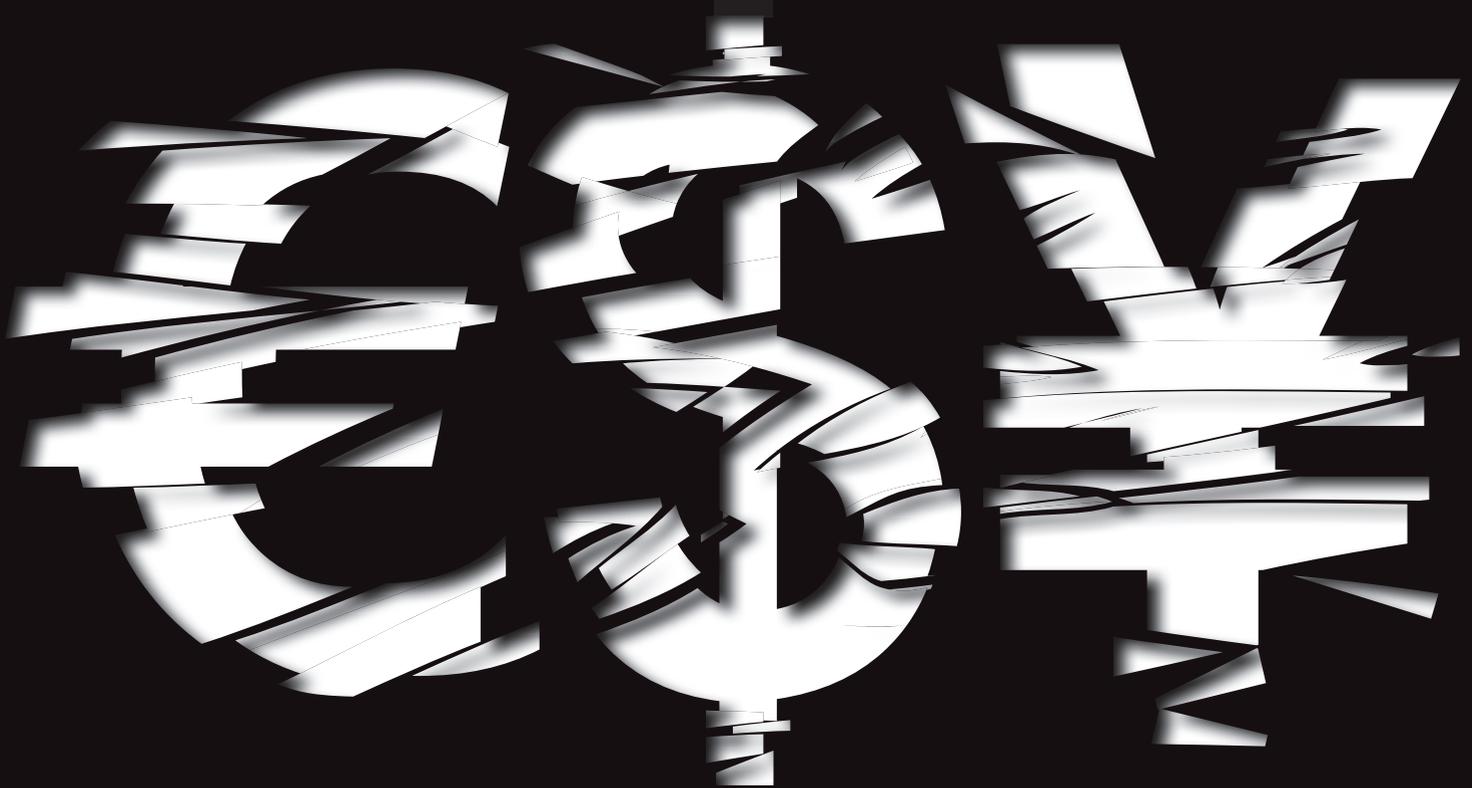
9 771812 189009

WWW.EXPERT.RU

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ: П6238, П6239, 72550, 48332

САНКЦИОННЫЙ

стр.
52



Финансовые санкции против России
приближают
крах

Бреттон-Вудской валютной системы

БУММЕРАНГ



ОБЛОЖКА: КРИПТ РУБЦОВ

ПОВЕСТКА ДНЯ

4

ТЕМА НЕДЕЛИ

редакционная статья

11

ПОДАВИТЕСЬ. МЫ ЕЩЕ ЗАРАБОТАЕМ

УКРАИНА ДО И ПОСЛЕ: ЧЕМ ЗАКОНЧИТСЯ СПЕЦОПЕРАЦИЯ РОССИИ

13

Россия сработала на упреждение не только в контексте защиты своей стратегической безопасности, но и в перспективе формирования новой модели торговых, технологических и финансовых отношений в мире

«РОССИЯ МОЖЕТ ВПАСТЬ В КОЛЛАПС ТОЛЬКО ТОГДА, КОГДА САМА СЕБЯ ДОВЕДЕТ ДО КОЛЛАПСА»

20

Интервью с директором Центра евроазиатских исследований ИМИ МГИМО МИД России Иваном Сафранчуком

ТРУДНЫЙ ПОХОД В НАПРАВЛЕНИИ «НОВОЙ ЯЛТЫ»

24

Интервью с профессором НИУ ВШЭ Дмитрием Евстафьевым

«У США ПОСТАВЛЕНО НА КАРТУ КУДА БОЛЬШЕ, ЧЕМ У РОССИИ»

28

«Многополярность — это не только обычно упоминаемая Европа после Венского конгресса, но и Европа восемнадцатого века, эпоха коалиционных и кабинетных войн, когда предполагалось, что в ней не участвуют граждане, а только профессионалы», — считает философ и историк Андрей Тесля

«Я УВЕРЕН, ЧТО «СЛАВЯНСКИЙ АФГАНИСТАН» НЕ НУЖЕН НИКОМУ»

30

Американский политолог Мэтью Кросстон — о российской аккуратности в военной операции в Украине и о сохранении пространства для прекращения огня и установлении мира между двумя странами

КАК ЭРДОГАН ИСПОЛЬЗУЕТ КРИЗИС НА УКРАИНЕ

32

Для чего Турция так старательно пытается усидеть на нескольких стульях в военно-политическом кризисе в Украине

РУССКИЙ БИЗНЕС

РОССИЙСКИМ САМОЛЕТАМ УКОРОТИЛИ ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ

34

Введенные против российской авиационной отрасли санкции должны простимулировать ее участников и государство ускорить процесс создания собственных самолетов, производство которых не зависит от поставок импортных комплектующих. Иначе скоро летать будет не на чем

ДЕФИЦИТОМ ОЗАБОТИЛИСЬ ЗАРАНЕЕ

38

Фармотрасль планирует оперативно решить логистические проблемы, связанные с доставкой лекарств из-за рубежа. В случае новых санкций правительство активизирует импортозамещение за счет ускоренной процедуры регистрации новых фармпрепаратов и принудительного лицензирования

ОБЕСПЕЧИВАЯ СТАБИЛЬНОСТЬ

41

Разбалансировка мировых рынков дает шанс российской компании существенно нарастить долю на отечественном рынке стеаратов металлов, которые используются во многих областях промышленности, от металлургии до фармацевтики и косметики

УГЛЯ СЕВМОРПУТИ ПОДДАСТ ТРОЦЕНКО

44

Многоотраслевой холдинг AEON сделал ставку на разработку масштабного месторождения качественных коксующихся углей на западе Таймыра. Уголь мало добыть, его надо обогатить и доставить на рынки. А для этого понадобится новый балкерный арктический флот. Простые задачи скучны для хозяина AEON Романа Троценко

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

СРАЖЕНИЕ ЗА РУБЛЬ

48

У Банка России есть другие меры поддержания курса рубля, кроме интервенций, и он будет их применять. На первый план теперь выходит поддержка экономики

НА ВЫСОКИХ СТАВКАХ

54

Банки удержали средства у себя, предлагая до 23% по рублевым депозитам. Правда, такая щедрость касается только вкладов на три месяца

АМЕРИКАНОЦЕНТРИЧНАЯ ВАЛЮТНАЯ СИСТЕМА ОБРЕЧЕНА

56

Россия выдержала «девятый вал» санкций коллективного Запада: расчетная система работает штатно, панику на валютном и депозитном рынке удалось оперативно купировать. Решения западного блока приблизили крах гегемонии США в глобальной финансовой системе

АСИММЕТРИЧНЫЙ ОТВЕТ: ПОДСКАЗКА

58

России есть чем ответить на санкционный удар Запада. Проанализировав внешнеторговую статистику, мы обнаружили целый ряд товаров, сворачивание поставок которых из России окажется весьма болезненным для стран-санкционеров

БЕЗУГЛЕРОДНАЯ КОНТРРЕВОЛЮЦИЯ

62

Переход к низкоуглеродной энергии на имеющихся технологиях экономически неэффективен. Поэтому принуждение к энергопереходу грозит глобальным экономическим кризисом

НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ

СОФТ В ОТКЛЮЧКЕ: БОЛЬНО, НО НЕ ФАТАЛЬНО

66

В одночасье отключить Россию от западного программного обеспечения — очень сложная задача. Однако переход экономики на отечественный софт уже неизбежен

НЕ ГОТОВЫ К СТРЕСС-ТЕСТУ

70

Инвентаризация последствий санкций в микроэлектронике показывает, что мы оказались к ним не готовы. Это одна из ключевых отраслей российской экономики, где требуется максимальная активизация импортозамещения

КУЛЬТУРА

ЕВГЕНИЙ ПИСАРЕВ: «МОЯ ЗАДАЧА — СДЕЛАТЬ ЭТОТ ТЕАТР ЗВЕЗДОЙ»

72

Худрук Театра имени А. С. Пушкина — о своей новой постановке, о том, какую роль в его жизни сыграл Олег Табаков, и о том, почему он ставит не только драматические спектакли, но также мюзиклы и оперы

«СЕКРЕТЫ PLAYBOY»: #МЕТОО ВОЗВРАЩАЕТСЯ?

76

На телеканале A&E — премьера документального сериала, главным героем которого стал Хью Хефнер, американский медиамагнат, создавший империю Playboy. Каким на самом деле был Хефнер: манипулятором, исказившим сотни женских судеб, или творцом нового мира?

На основной сцене театра «Современник» — премьера спектакля «Интуиция» по одноименному тексту Александра Цыпкина. Марк Розовский поставил мюзикл «Три мушкетера» в Театре у Никитских ворот по написанному им самим либретто с музыкой Максима Дунаевского. Впервые в ГМИИ имени А. С. Пушкина пройдет полномасштабная выставка, посвященная мумиям Древнего Египта. На сцене «Крокус Сити Холла» 12 марта выступит фолк-группа «Пелагея»

77

ИНДИКАТОРЫ

78

Сергей Кудияров

Угля Севморпути поддаст Троценко

Многоотраслевой холдинг AEON сделал ставку на разработку масштабного месторождения качественных коксующихся углей на западе Таймыра. Уголь мало добыть, его надо обогатить и доставить на рынки. А для этого понадобится новый балкерный арктический флот. Простые задачи скучны для хозяина AEON Романа Троценко



Компания «Северная звезда» начала работы по устройству угольного разреза на Сырадасайском месторождении на западе полуострова Таймыр

Экономическая жизнь страны вовсе не оказалась парализована санкциями. Более того, остаются в силе масштабные инвестиционные проекты, которые в ближайшие годы изменят облик ряда российских регионов. В первый же день работы прошедшего на минувшей неделе Красноярского экономического форума состоялась презентация комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». На самом деле это пул из 32 проектов с общей сметой 1,9 трлн рублей. Один из крупнейших проектов, который уже запущен, — создание Западно-Таймырского промышленного кластера по производству концентратов коксующихся углей, которое осуществляет компания «Северная звезда», структура частного многоотраслевого холдинга AEON **Романа Троценко**.

В прошлом году завершился первый этап этого масштабного арктического гринфилда. Начато строительство угольного терминала «Енисей» (он расположен примерно в 110 километрах южнее порта

Диксон, на правом берегу Енисейской губы), строится также 60-километровая автомобильная дорога, которая свяжет все основные объекты кластера: порт, угольный разрез, обогатительную фабрику, вахтовый поселок, энергохозяйство (предусматривается любопытный гибрид — пылеугольная электростанция плюс ветрогенерация).

Это не единственный угольный проект Троценко на Таймыре. В 50 километрах севернее «Енисей» еще одно неразработанное месторождение и еще один проектируемый угольный терминал «Чайка», доставшийся за долги Арктической горной компании **Дмитрия Босова**, дерзкого угольного магната, скончавшегося при загадочных обстоятельствах в 2020 году. В обоих портах не обойтись без госденег: требуются дноуглубительные и другие работы по обустройству акватории, а по законодательству акватория порта — федеральная собственность.

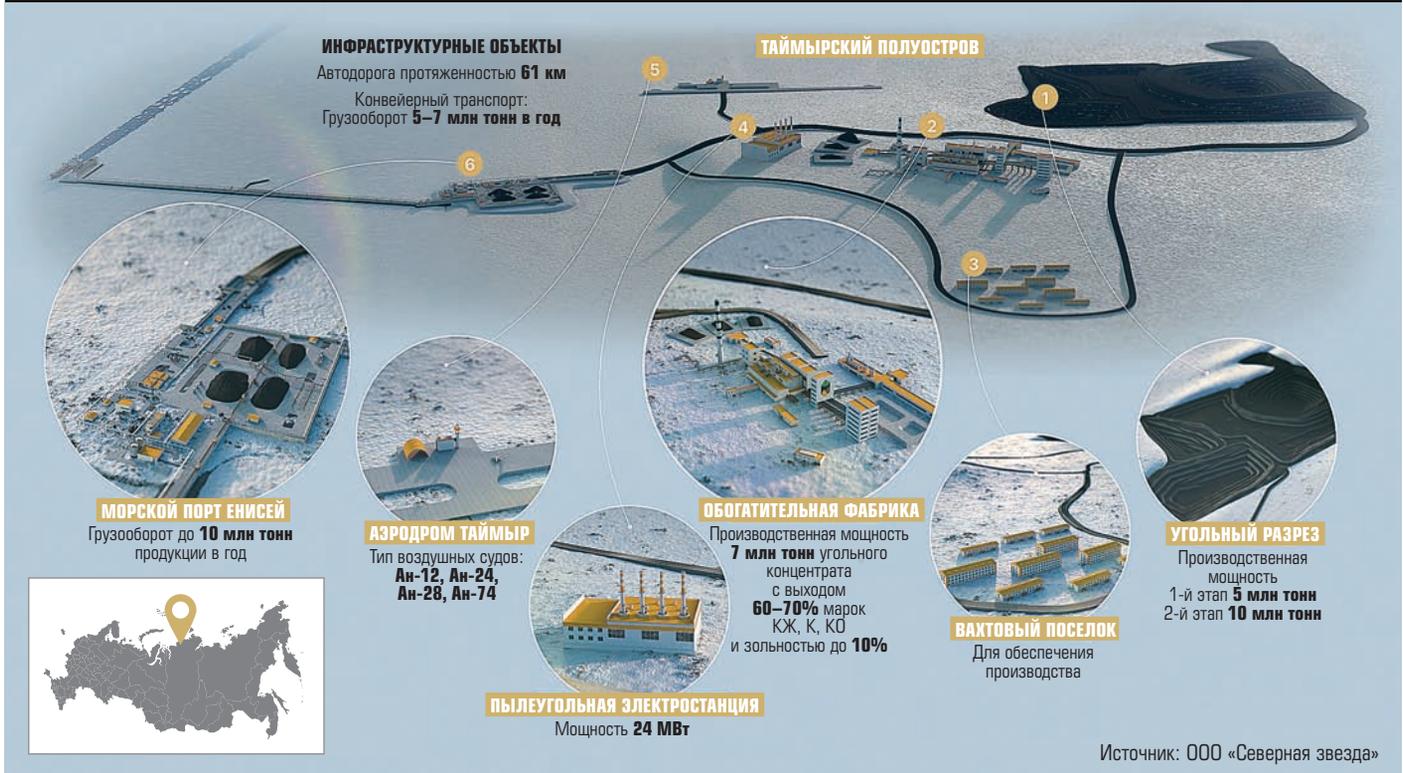
Не менее сложной частью проекта является ее логистическая составляющая. Для вывоза таймырского угля на экспортные

рынки понадобится целый флот — более двух десятков балкеров-углевозов арктического класса. Организовать их производство, состыковать с графиком освоения месторождения — отдельный вызов.

Впрочем, Троценко не новичок в судостроении и морских перевозках. В юности он сам ходил под парусом, в его бизнес-империи несколько речных пароходств и производитель элитных яхт, в трудовой карьере есть опыт работы в портовом кусте Минтранса и три года руководства Объединенной судостроительной корпорацией (2009–2012). Проект создания арктического пароходства Троценко намерен реализовать в партнерстве с «Росатомом», государственным оператором Севморпути. Такое партнерство, помимо всего прочего, означает умножение лоббистского ресурса. Ведь недобытый таймырский уголь уже учтен в прогнозном грузообороте СМП, который уже к 2024 году должен вырасти до 60 млн тонн (с без малого 35 млн тонн по итогам 2021 года).

Реальны ли эти замыслы?

Проект ООО «Северная звезда» по освоению Сырадасайского месторождения угля



Вгрызаясь в мерзлоту

Компания «Северная звезда» была создана как дочернее общество «Норникеля». В 2008 году она получила права на разработку угля на Сырадасайском месторождении на западе Таймыра. Ресурсы этого месторождения оцениваются в 5,7 млрд тонн, балансовые запасы — 133 млн тонн. Уголь коксующийся, использующийся в металлургии, то есть востребованный на мировом рынке даже безотноситель-

Многоотраслевой частный холдинг AEON основан Романом Троценко в 2007 году. В настоящее время владеет более чем 30 компаниями, среди которых «Новаяпорт» (владеет 20 аэропортами в Новосибирске, Тюмени, Челябинске, Перми, Волгограде, Астрахани, Кемерове, Минеральных Водах, Воронеже и др.), «СДС Азот» (крупнейший производитель азотных удобрений в России, заводы в Кемерове и Ангарске), AEON Development (2,7 млн квадратных метров общей застройки), Московское речное пароходство (грузовые и пассажирские перевозки речным транспортом), концерн «Связьстрой» (строительство оптико-волоконных линий связи), «Воркутауголь».

Из крупнейших реализуемых проектов AEON можно отметить угледобывающие и портовые проекты на Таймыре, химический проект в Волгоградской области (завод по производству метанола мощностью 1 млн тонн в год, завод по производству уксусной кислоты, завод технических газов — всего 92 млрд рублей инвестиций до 2025 года).

На предприятиях холдинга занято около 50 тыс. человек.

но всякого рода идей о декарбонизации экономики, неглубокого залегания — доступен для открытой добычи.

В конце 2018 года «Северная звезда» вошла в состав инвестиционной корпорации AEON, стратегическим партнером которой является Сбербанк. В апреле 2019 года Сбербанк и AEON подписали отдельное соглашение по развитию Сырадасайского месторождения — банк выразил готовность участвовать в финансировании проекта.

В настоящее время, как следует из данных «Северной звезды», на Сырадасайском месторождении планируется добывать до 5 млн тонн коксующегося угля в год, с последующим (после 2026 года) удвоением добычи.

Сумма инвестиций в проект оценивается в 45 млрд рублей на первом этапе (до 2025 года), порядка 100 млрд рублей — в общей сложности. Будет построен морской порт Енисей мощностью до 10 млн тонн в год, аэропорт (для малой авиации), вахтовый поселок на две тысячи человек, обогащительная фабрика (с предварительной оценкой выхода концентрата 70%), транспортный конвейер закрытого типа для транспортировки угольного концентрата от фабрики до терминала, 61 километр автодороги, пылеугольная электростанция мощностью 24 МВт, ветропарк.

Таймыром угольные амбиции Троценко не ограничиваются. В конце прошлого года структура AEON «Русская энергия» стала владельцем предприятия «Воркутауголь», единственного опера-

тора Печорского бассейна в настоящее время, купив его за 15 млрд рублей у «Северстали». Сейчас Троценко продвигает идею строительства глубоководного порта Индига с потенциальной мощностью по перевалке до 80 млн тонн в год близ одноименного поселка в Ненецком автономном округе.

«При сегодняшних ценах, а также ценовых трендах, которые можно себе представить в ближайшие десять-пятнадцать лет, для металлургических углей себестоимость добычи влияет лишь на уровень маржинальности и сроки окупаемости. Проект однозначно окупаем, — говорит Валерий Крюков, директор Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН. — В России есть опыт добычи угля в подобных условиях. Разрез «Юньгинский» компании «Воркутауголь» добывает уголь открытым способом в условиях Крайнего Севера с 2000 года. Мощность по добыче — 500 тысяч тонн в год марки К. По оценке экспертов, это одно из самых высококорентабельных предприятий. Добыча угля в Якутии осуществляется хотя и не в арктических условиях, но в довольно сложном климате, с морозными и снежными зимами. По нашим оценкам, себестоимость добычи в Таймырском проекте вряд ли превысит 30 долларов за тонну рядового угля».

Отметим, что партнер Дмитрия Босова гендиректор АГК Александр Исаев в 2018 году оценивал себестоимость добычи Арктической горной компании при

выходе на промышленные объемы в 20 долларов за тонну.

«Считаю, что развертывание добычи угля на Таймыре целесообразно, — говорит **Александр Пилясов**, председатель социально-экономической секции экспертного совета по Арктике и Антарктике Совета Федерации. — Нужно учитывать истощение угольных месторождений Печорского бассейна, которые эксплуатируются уже около ста лет. Замену коксующимся углям Воркуты и энергетическим углям Инты можно найти на Таймыре. Этому способствует также глобальное изменение климата, то есть уменьшение ледовитости и возникновение возможности более уверенного вывоза добытых углей. Если говорить о долгосрочном развитии российской Арктики, ее системном развитии, то, конечно, нужно понимать освоение угольных месторождений Таймыра в контексте нового и очень масштабного витка освоения полуострова, которое прогнозируется в ближайшее время. Возникает возможность системного освоения Таймыра несколькими крупными российскими компаниями: «Норникель» за пределами Норильского промышленного района, «Русская платина», АЕОН и так далее. Корпоративная синергия должна быть достигнута при таком освоении. Может быть очень конструктивно. Мне кажется, вопрос должен идти не о том, нужно или не нужно осваивать западные и восточные таймырские угольные месторождения, но о том, как сделать, чтобы это освоение преодолевало корпоративные барьеры и обеспечивало межкорпоративную синергию в интересах планомерного и уверенного освоения полуострова».

Несмотря на развязанную против угля «зеленую» истерию, сдавать свои позиции этот ресурс пока не спешит. Что видно как по мировым объемам спроса, так и по динамике цен.

Как следует из данных Всемирного банка, по итогам февраля этого года средние цены на австралийский и южноафриканский уголь приблизились к 200 долларам за тонну, увеличившись за год втрое. Цены на уголь с доставкой в порты Северной Европы (CIF ARA) в начале марта приблизились к 220 долларам. По данным торгов на Лондонской бирже ICE, стоимость угля с доставкой в марте в Роттердам, Амстердам и Антверпен (API2 Rotterdam Coal) выросла до 430 долларов за тонну.

Без РЖД, но со льдами

Идя на север, в Арктику, и Босов с Исаевым, и Троценко отмечали, что это направление имеет определенные логистические преимущества: здесь



Основатель и глава холдинга АЕОН Роман Троценко

угольщики не связаны ограничениями пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в экспортных направлениях.

Но встает иная проблема: вывезти морем добытую продукцию в условиях Арктики. Двигаться придется по Северному морскому пути, в условиях ледовой обстановки. Обычные угольные балкеры

для этих целей не подойдут — нужны суда ледового класса. А их практически нет. Фактически сейчас под вывоз угля с месторождений Таймыра могут использоваться два принадлежащих ГТЛК судна ледового класса Arc5 — «Адмирал Шмидт» и «Витус Беринг». При этом покрытие потребности в вывозе угля потребует по меньшей мере десятков подобных судов. Так, в феврале 2021 года Роман Троценко заявлял о заинтересованности во фрахте судов дедвейтом 105–110 тыс. тонн класса Arc5. Предполагалось, что суда закажет и предоставит в интересах таймырских угольщиков сторонняя компания — профильный оператор морских перевозок. На тот момент речь шла о необходимости «докупить» еще 28 балкеров ледового класса совокупной стоимостью 1,4 млрд долларов. Позднее планы скорректировались. В сентябре прошлого года Троценко уже говорил о 22 судах на первом этапе и еще 18 — на втором. В целом на 2,2 млрд долларов.

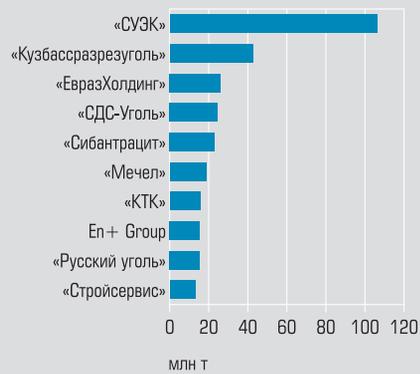
Огромный заказ — и его Троценко желал полностью отдать на откуп зарубежным поставщикам. Единственная российская верфь, которая располагает необходимыми возможностями (стапелями требуемой длины и т. п.), —



Строительство угольного терминала «Енисей»

Крупнейшие компании России по добыче угля в 2019 году

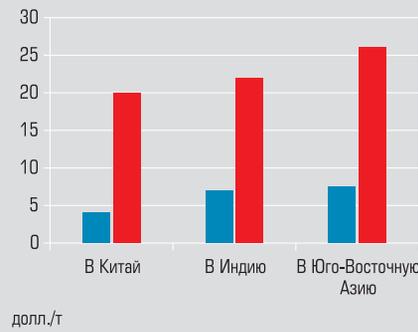
График 1



Источник: ЦДУ ТЭК

Средняя удельная стоимость морской доставки угля из России по направлениям

График 2



Источник: Wood Mackenzie

Цены на уголь на исторически высоких отметках

График 3



Источник: Всемирный банк

Дальневосточный центр судостроения «Звезда» — имеет полный портфель заказов и в ближайшее время выполнить строительство требуемых судов вряд ли сможет. Соответственно, как и в других арктических проектах, кроме танкеров для «Приразломной», будем развивать корейское, китайское или какое-либо другое иностранное судостроение.

«Получить положительную рентабельность на таких заказах невозможно. Россия одна из лучших в мире в строи-

тельстве ледоколов, сложных судов — научно-исследовательских, гидрографических, — в этом и нужно оставаться. Но когда надо сделать балкер — очень большую и максимально дешевую железную коробку для перевозки угля, — заказ стоит отдать туда, где это сделают дешевле», — говорил Троценко в одном из интервью.

Одним из способов нивелировать факт дефицитности балкеров ледового класса могла бы стать организация перегрузки грузов на обычные балкеры во вспомогательных (перегрузочных) портах на крайних точках Севморпути. По подобной схеме, отметим, работает газовая компания «НоваТЭК», применяющая логистическую схему с использованием газозовов ледового класса в высоких широтах и перегрузкой на «обычные» газозовы в пунктах перегрузки в Мурманской области и на Камчатке.

«Несомненно, ввод в эксплуатацию нефтяного проекта «Восток Ойл» и угольного проекта Сырадасайского месторождения, а также «Арктик СПГ — 2» потребует создания новых перевалочных мощностей за кромкой развития ледяного покрова — как на западе (морской порт Мурманск и его удаленные терминалы), так и на востоке (например, морской порт Петропавловск-Камчатский, где ведется строительство терминала по перевалке СПГ и, видимо, будут размещены терминалы для перевалки нефти и угля), — рассуждает директор консультационной компании «Гекон» Михаил Григорьев. — Это позволит сократить потребности в строительстве и эксплуатации более дорогих судов высоких ледовых классов».

Рассматривать же планируемый порт Индига как незамерзающий, в котором возможна круглогодичная перевалка на суда без ледовых классов, по мнению Григорьева, опрометчиво. По данным Арктического и антарктического научно-исследовательского института, район

Индиги достаточно ледовит. «По крайней мере три-четыре месяца в году Индигу конвенциональные суда обслуживать не смогут, а суда низких ледовых классов будут требовать ледокольной проводки — как в морском порту, так и на подходах к нему», — считает специалист.

Как пояснил «Эксперту» Валерий Крюков, «Севморпуть в настоящее время хорошо проходим в западном направлении и с трудом проходим в восточном. Прохождение судов в восточном направлении требует постоянной ледовой проводки. Причем даже при ее наличии скорость прохождения судов в особо сложных ледовых условиях может быть очень низкой и, следовательно, чрезвычайно затратной. Во многом это связано с высокими условно-постоянными составляющими транспортных расходов из-за высокой стоимости судов и ледоколов. Немаловажно и наличие спутникового сопровождения навигации — особенно в восточной части Севморпути. Здесь пока отечественные возможности более чем скромные».

Валерий Крюков полагает, что нецелесообразно такие проекты, как добыча угля на Таймыре, рассматривать и оценивать изолированно:

«Это комплексные проекты, охватывающие вопросы и добычи, и развития смежных и взаимодействующих друг с другом видов хозяйственной деятельности. Причем механизмы и процедуры координации необходимо предполагают умение и стремление всех участвующих сторон к достижению взаимоприемлемых результатов. Как никогда велика роль кооперации и выработки совместного видения и развития Севморпути и проектов, с ним связанных. Отметим, что ставки ледового сбора, ориентированные только на обеспечение поддержания атомного ледокольного флота в 1990-е и 2000-е годы, привели к полной ликвидации транспортировки по Севморпути лесных пиломатериалов и к исчезновению порта Игарка».



Предоставлено пресс-службой ООО «Севморпуть»