

РОССИЯ И МИР В XXI ВЕКЕ

Т.В. Леженина

РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ: ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Леженина Татьяна Владимировна – кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник ИЭ РАН.

Концепция формирования территорий опережающего развития

Дальний Восток России представляет собой регион, включающий два федеральных округа: Дальневосточный и Сибирский. В первый входят девять субъектов: Республика Саха (Якутия), Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область, Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ. Во второй – три субъекта: Республика Бурятия, Забайкальский край, Иркутская область. Общая площадь обоих округов составляет 45,5% территории России, численность населения (по состоянию на 1 января 2012 г.) составляла 10 761 тыс. человек, т.е. 7,5% населения России.

Самой сложной и трудно решаемой проблемой в регионе в течение 20 лет стал масштабный отток коренного населения. В частности, начиная с 1989 г. численность его в Дальневосточном федеральном округе сократилась более чем на 20%.

После утверждения правительством в 2013 г. пятой государственной программы развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. возникли непредсказуемые трудности, связанные с резким замедлением роста ВВП: в 2014 г. ниже 1,5% и введением антироссийских санкций, в результате которых оказались под вопросом инвестиционные проекты по соглашениям, заключенным с ЕС и ТНК США.

В изменившихся условиях пришлось внести коррективы в государственную программу развития Дальнего Востока, выделив в качестве первоочередных мер поддержку уже обустроенных территорий Хабаровского

и Приморского краев, Амурской области с учетом их интеграционных связей с СВА. В 2015 г. правительство РФ выделило из госбюджета на организацию трех территорий опережающего развития (ТОР) и осуществление шести инвестпроектов 23 млрд руб. с расчетом на то, что можно будет дополнительно привлечь 180 млрд руб. частных инвестиций для использования проектов модернизации обрабатывающей промышленности, развития энергетики, транспорта и туризма¹. В ТОР вошли города Комсомольск-на-Амуре и Владивосток.

Общие расходы на эти территории должны составить 42 млрд руб. бюджетных средств и 16 млрд руб. из Фонда развития Дальнего Востока. В число частных инвесторов вошли компании Volga Group, СУЭК, Полус Золото, Евраз, Русагро и ряд других.

Таким образом, на первом этапе финансирование ТОР будет осуществляться за счет привлечения отечественных инвесторов. Закон о ТОРах, принятый в 2015 г. Государственной думой, содержит льготы по всем новым инвестпроектам.

Выбор в качестве территории опережающего развития Хабаровского края объясняется тем, что его экономика отличается диверсифицированной отраслевой структурой и представлена разнообразием полезных ископаемых (золото, руды цветных металлов, запасы угля, производство оловянного и медного концентратов). Весьма развита химическая промышленность, производящая как первичную продукцию, так и продукцию высоких переделов (фармацевтика и биохимические продукты).

Хабаровский край имеет крупный комплекс лесной и лесоперерабатывающей промышленности, занимающий третье место в России по объемам заготовки леса. Преимуществом сырьевой базы лесного комплекса является высокое качество древесины. 85% лесопокрытой площади занимают хвойные породы деревьев².

В крае расположено крупнейшее в России металлургическое предприятие – завод «Амурсталь».

В состав территории опережающего развития в Хабаровском крае входят города Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре. В Комсомольске-на-Амуре начнется модернизация авиационного завода имени Гагарина «КнААЗ» филиала ОАО «Компания Сухой». Завод производит истребители Су-35, Су-30М2, Су-27СМ и машину пятого поколения Т-50. В кооперации с китайской

1. По информации Министерства развития Дальнего Востока. Эксперт, 16–22 марта 2015 г., с. 31.

2. ИТАР-ТАСС, 2015.12.03.

Шеньяньской самолетостроительной корпорацией здесь будет производиться сборка гражданского самолета «Сухой Суперджет 100»³.

Во второй проект ТОР входит Приморский край. Внимание здесь будет сосредоточено на транспортном комплексе. Порты и железные дороги Приморья обслуживают преобладающую часть экспортно-импортных грузов, пересекающих восточные границы России. Этот грузовой поток в ближайшие годы будет только расти, в том числе благодаря ожидаемому расширению пропускной способности Транссиба и БАМа, а также строительству новых портовых мощностей. Кроме того, вполне возможен быстрый рост международных азиатско-европейских транзитных перевозок через территорию Приморья. В Приморском крае находится развитый машиностроительный комплекс, куда входят судостроение и судоремонт, авиастроение, приборостроение.

Особо значимую роль приобретает ТОР Приморского края в связи с предоставлением городу Владивосток статуса свободного порта. В марте 2015 г. опубликован проект Федерального закона «О свободном порте Владивосток»⁴.

По проекту закона порт Владивосток и ряд других муниципальных образований Приморья планируется объединить в зону свободного порта. Срок ее работы установлен в 70 лет с дальнейшей пролонгацией. В границу зоны свободного порта будут включены территории Артёмовского и Владивостокского городских округов, Надеждинского, Шкотовского, Партизанского, Пограничного и Хасанского районов. В зону порто-франко могут быть включены другие территории и порты Приморья. Для привлечения инвестиций всем резидентам будет обеспечена господдержка, включая налоговые льготы, страхование по пониженным тарифам и упрощенный въезд гастарбайтеров.

Проект Закона «О свободном порте Владивосток» предполагает формирование четырех кластеров в целях перехода от экспортно-сырьевой специализации к инновационной модели экономики, включая научно-внедренческий кластер, разработку технологий и коммерциализацию их результатов. Туристско-рекреационный кластер создается для развития туристической инфраструктуры. Финансировать кластеры предлагается в основном за счет привлечения внебюджетных источников государства, включая финансовые ресурсы Приморского края, муниципалитетов, входящих в свободный порт Владивосток. Предполагается использовать государственно-частное партнерство, для чего предусмотрены льготы на аренду недвижимости, освобождение от налогов на имущество организаций, от земельного

3. По сообщению администрации Хабаровска, 6 марта 2015 г.

4. Аргументы недели, 12 марта 2015 г.

налога, предоставление льгот по уплате федеральных налогов, пониженные тарифы страховых взносов. Таким образом, здесь будут применяться таможенные правила свободной таможенной зоны⁵.

Освоение Арктики

Новая стратегия развития дальневосточных регионов России включает также освоение Арктики. Интерес к этому касается и решения раздела морских территорий Арктики среди окружающих ее стран.

Трудности могут возникнуть в связи с тем, что, согласно Конвенции по морскому праву 1982 г., любое государство может расширить свою национальную территорию за счет морского шельфа. Сейчас на шельф в Арктике претендуют – РФ, США, Канада, Дания и Норвегия. По оценкам, на морском дне Арктики содержатся от 12 до 22% мировых запасов нефти и газа. Россия свои права предъявила в 2002 г., подав заявку на владение 1,2 млн км² территории арктического шельфа. Свою долю территории в Арктике площадью 235 тыс. км² первой в 2009 г. получила Норвегия.

Все заинтересованные в освоении Арктики страны пытаются доказать, что территория подводных хребтов Ломоносова и Менделеева является их территорией, что связано с расположением самых богатых нефтяных запасов – 5–6 млрд т.

Российский «Газпром» уже начал бурение первой разведочной скважины на Долгинском месторождении Печорского моря, запасы которого определены в 130–140 млн т нефти⁶.

Освоение Арктики Россией начинается с создания инфраструктуры Северного морского пути (СМП). Начиная с сентября 2012 г., СМП охвачен сетью российских контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС / GPS.

Северный морской путь важен и для военных целей в случае необходимости срочной переброски подкреплений между двумя основными по силе флотами РФ – Тихоокеанским и Северным⁷.

В перспективе арктические запасы углеводородов в российской части арктического шельфа выведет РФ на первое место среди всех нефтедобывающих стран. По величине запасов на арктическом шельфе выделяются уникальные газоконденсатные месторождения: Штокмановское в Баренцевом море, Русановское и Ленинградское – в Карском море, крупные нефтяные месторождения Приразломное и Долгинское в восточной части Печорского моря. Предполагалось, что уже в ближайшие годы в разработке окажутся

5. По информации ИТАР-ТАСС из Владивостока, 4 марта 2015 г.

6. Эксперт, 17–23 июня 2013 г.

7. Аргументы и факты, 11 сентября 2014 г., с. 12.

Штокмановское месторождение с добычей на первом этапе порядка 22 млрд м³ газа в год и Приразломное нефтяное с добычей на седьмой год разработки до 6,8 млн т нефти. Однако начало освоения Штокмана отложено, по крайней мере, до 2017–2018 гг., а скорее всего на более поздние сроки. На Приразломном месторождении разработка намечена в ближайшее время. Кроме того, в недалеком будущем в эксплуатацию, по-видимому, будут вовлечены газовые месторождения в губах Карского моря, открытых ООО «Газфлот», разработка которых возможна преимущественно с берега.

Арктика богата запасами и других ценнейших полезных ископаемых: полиметаллические и марганцевые руды архипелага Новая Земля, золото острова Большевик, редкоземельное Томторское месторождение. На арктическом шельфе установлены шесть оловоносных районов. Ляховский суперкрупный район содержит два узла и включает шесть крупных и средних объектов с суммарными запасами олова 150,8 тыс. т и прогнозными ресурсами по категориям P1 и P2 17,4 и 9,8 тыс. т соответственно. Несколько меньше запасы и ресурсы олова в Чаунско-Киберовском районе с Певекским узлом. Чокурдахско-Святоносский, Валькарайский и Приколымско-Раучуанский районы суммарно содержат 22 тыс. т запасов и 40 тыс. т ресурсов олова. Из россыпных золотоносных районов уникален Валькарайский с Рывеевским узлом, на него приходится 95% запасов и прогнозных ресурсов (категория P1) россыпного золота всего континентального шельфа России. Остальные установленные золотоносные районы в Арктике – остров Большевик, Челюскинский, Амгуэмо-Ванкаремский, Центрально-Таймырский – значительно меньшего масштаба. Поэтому основная часть запасов и ресурсов золота в Арктике приходится на сушу⁸.

Сотрудничество стран Северо-Восточной Азии с дальневосточными регионами России

Инвестиционные проекты России и Китая. В мае 2014 г. с официальным визитом в КНР находился В. Путин. В Шанхае были подписаны 46 соглашений. Самым значительным из них стал газовый контракт на поставку газа из Восточной Сибири с Ковыктинского и Чайядинского газоконденсатных месторождений в КНР по газопроводу «Сила Сибири» по восточному маршруту через Благовещенск. Начиная с 2019 г., ежегодно будет экспортироваться в Китай 38 млрд м³ газа. Это позволит смягчить потери Россией крупного европейского рынка, поскольку экспорт газа из России в ЕС в 2013 г. достиг 100 млрд м³.

8. Эксперт, 1–7 апреля 2013 г., № 13.

В строительство газопровода «Сила Сибири» будет вложено 400 млрд долл. Его осуществляет ОАО «ГК Газпром» и китайская госкорпорация «CNPC»⁹.

Цена на газ привязана к рыночной цене нефти и нефтепродуктов и сформирована по аналогии с формулой цены на газ для Европы.

Расширяет деятельность в Китае российская госкорпорация «Роснефть». За период 2009–2038 гг. «Роснефть» поставит в КНР 665 млн т нефти. В Восточной Сибири будет создано СП для строительства в г. Тяньцзинь нефтеперерабатывающего завода мощностью 16 млн т на базе поставок российской нефти, начиная с 2019 г.¹⁰ «Роснефть» и «CNPC» в 2013 г. достигли договоренности по новым нефтяным проектам на российском Дальнем Востоке: на восьми участках Восточной Сибири.

Энергетика – второе перспективное направление сотрудничества Китая с Россией на Дальнем Востоке, причем оно охватывает ТЭЦ, ГЭС и атомную энергетику. Важную роль уже играет использование мощностей крупных электростанций для переброски излишков электроэнергии в Китай. Поставки начались с 2012 г. в объеме 3,6 млрд кВт/ч, для чего в 2011 г. в КНР была введена ЛЭП высокого напряжения мощностью 500 кВт. Разворачивается сотрудничество по участию КНР в строительстве на Дальнем Востоке новых электростанций общей мощностью 10 ГВт. Китайская сторона в лице государственной электросетевой компании вложит в это строительство 600 млрд руб. инвестиций. По подписанному соглашению с российской компаний «Синтез» за 20 лет Китай закупит 6 млрд кВт/ч электроэнергии¹¹.

Россия продолжает сотрудничать с Китаем в атомной энергетике. Опыт накоплен при строительстве в Китае Тяньваньской АЭС. Первую очередь Тяньваньской АЭС в КНР, состоящую из двух энергоблоков, построили российские атомщики. АЭС работает пять лет и рассчитана выдержать землетрясение в восемь баллов. Эта АЭС считается одной из самых надежных и безопасных атомных электростанций в мире. По критериям безопасности Тяньваньская АЭС занимает первое место в Китае.

Из 64, строящихся в мире АЭС, 29 находятся в Китае. До 2015 г. намечено вводить в эксплуатацию ежегодно четыре-шесть АЭС, после 2020 г. – десять АЭС. Общее количество электроэнергии, произведенной на АЭС, увеличится с 10,7 ГВт в 2010 г. до 160 ГВт в 2040 г., когда на КНР будет

9. Женьминь жибао, 21 мая 2014 г. / Готовится к подписанию соглашение по строительству газопровода «Алтай» с газоконденсатных месторождений Западной Сибири.

10. Эксперт. 1–7 апреля 2013 г. № 13.

11. Дяо Сюэуа. Состояние и перспективы экономического сотрудничества между Россией и Китаем // Проблемы Дальнего Востока. – 2013. – № 1. – С. 56.

приходится 40% мирового производства электроэнергии атомных электростанций¹².

Российская госкомпания «Росатом» принимает сейчас участие в разработке второй очереди Тяньваньской АЭС с реактором ВВЭР-1000, которую Китай будет строить сам, сотрудничая с российскими специалистами по безопасности АЭС в экстремальных условиях¹³. Китайская корпорация атомной промышленности и российская ЗАО «Атомстройэкспорт» заключили контракт на ТЭО третьего и четвертого блоков Тяньваньской АЭС.

Третье крупное направление инвестиционного сотрудничества России с Китаем – это транспортная логистика. В планах КНР в XXI в. грандиозный Транспортный проект – Транснациональная железная дорога из КНР через Сибирь – Аляску – Канаду на север США, что позволит увеличить торговые связи. США остаются крупнейшим торговым партнером КНР: экспорт КНР в 2013 г. в США достиг 2 трлн долл. Для сравнения отметим, что торговля КНР с РФ в 2013 г. составила 88,8 млрд долл., в 2014 г. – 94,5 млрд долл.

Коммерческий интерес России к китайскому транспортному проекту через Сибирь в США может состоять в предоставлении и оплате транзита поездов по своей территории протяженностью 13 тыс. км. Китайские скоростные экспрессы (поезда со скоростью 350 км/ч) одолеют российскую территорию за 1,5 суток. Для продолжения маршрута железнодорожного пути с Дальнего Востока РФ до американской Аляски КНР намерена построить подводный туннель длиной 200 км.

Трудности при заключении инвестпроектов России с Китаем состоят в осторожном подходе к расходованию китайцами своих средств, видимо, с учетом рисков сотрудничества особенно в малоосвоенных дальневосточных территориях РФ.

Опыт многолетнего сотрудничества с Китаем показал, что китайцы не склонны вкладывать 100% своих капиталов в российские проекты, а только пополам и в основном с российскими госкомпаниями. Например, в строительстве Китаем моста через реку Амур с объемом инвестиций 14 млрд руб. также участвует российский фонд прямых инвестиций.

Российские бизнесмены наоборот осуществляют строительство в Китае или самостоятельно, или с более высокой долей инвестиций. Среди крупных новостроек российских частных компаний в КНР – титановый завод в городе Дзямусы стоимостью 320 млн долл., российскому бизнесу здесь принадлежало 65% всех инвестиций. 100% российских инвестиций вложено в предприятие «Шэн Юэ» в городе Наньтун, выпускающее панели для мониторов,

12. Оценка Администрации по энергетической информации США, 27 сентября 2013 г.

13. *www.AIF.ru*, № 23, 2013 г.

100% российских инвестиций вложено в крупный станкостроительный завод «Лифань»¹⁴. Российские компании, видимо, не считают, что бизнес в КНР может иметь риски.

Реализация прежних и новых инвестиционных проектов, подписанных в 2013–2014 гг., в том числе возводимых на территории России, должны сдвинуть с мертвой точки низкий общий объем накопленных китайских инвестиций в российской экономике, которые в 2010 г. были оценены в 27,9 млрд долл., в том числе 0,9 млрд долл. поступили по линии ПИИ. С использованием китайского капитала в России было построено 800, в основном не крупных, предприятий¹⁵.

Китайские инвестиции концентрируются, как правило, в граничащих с РФ китайских провинциях.

Из новых направлений надо выделить интерес Китая к участию в освоении российской территории Арктики, к транспортным маршрутам Северного морского пути для сокращения времени пути из КНР в Европу, хотя идти через арктические моря непросто.

Северный маршрут для самой России имеет исключительно важное значение. По северному маршруту поступает половина топлива на Чукотку. Ее, как и Якутию, по морю снабжают продовольствием и потребительскими товарами.

Потенциал ледовых перевозок грузов для России огромный. По прогнозам экспертов, грузооборот может достигнуть 50 млн т в год, т.е. больше, чем грузооборот железнодорожного транспорта. Например, в 2011 г. по БАМ и Транссиб было перевезено 16,2 млн т грузов.

В освоении Северного морского пути Китаем есть свои проблемы, поскольку север России далеко не полностью открыт для иностранцев. На всей огромной ледовой трассе Севморпути для захода иностранных судов официально открыты пока только два дальневосточных порта Дудинка и Игарка. У РФ есть крупнейший в мире ледокольный флот – десять атомных ледоколов, что является солидным активом по расширению транспортировки грузов из Китая в Европу¹⁶.

Для выполнения инвестпроектов с Китаем расширяется финансовое сотрудничество. В июне 2012 г. был создан российский фонд прямых инвестиций. Работая с российскими компаниями, он стал партнером Китайской инвестиционной корпорации «СИС» в создании совместного инвестиционного фонда, ориентированного на обслуживание компаний, работающих в Вос-

14. *Аргументы недели*, 22 мая 2014 г.

15. *Данные Росстата за 2010 г.* // Сайт Минэкономразвития РФ.

16. Константин Гурдин. *Великая ледяная магистраль* // *Аргументы недели*, 2012. 19.06.

точной Сибири и на Дальнем Востоке. Активы совместного фонда при его создании составляли 2 млрд долл.: по 1 млрд долл. с каждой стороны.

Кроме того, идут переговоры с китайскими инвесторами и из других стран о привлечении в совместный инвестиционный фонд еще 2 млрд долл. США.

Прорывным направлением в финансовом сотрудничестве России с Китаем стала договоренность об использовании национальных валют, для чего в июне 2012 г. Центробанк РФ и Народный банк КНР подписали соглашение. Согласно ему, российские и китайские компании могут использовать в качестве расчетов рубль и юань. На Дальнем Востоке в межбанковском сотрудничестве участвует Хабаровский филиал Внешторгбанка РФ, установив связи с Промышленно-торговым, Сельскохозяйственным и Строительным банками Китая¹⁷.

В самом Китае использование юаня в приграничных торговых расчетах распространилось по всей стране и составило в 2012 г. в долларовом эквиваленте 472 млрд долл., объем прямых инвестиций в юанях достиг в долларовом эквиваленте 45 млн долл. США.

Китай вплотную приблизился к одной из ключевых целей – превращению юаня в мировую резервную валюту. После мирового финансового кризиса всё больше государств начинают рассчитывать обменные курсы своих валют на основе привязки их к юаню, а не к доллару, как сообщалось в годовом докладе Института международной экономики Петерсона (Peterson Institute for International Economics) в 2012 г.

Одной из причин роста популярности китайской валюты стало внедрение юаневых расчетов в трансграничной торговле и постепенное снижение контроля над банковскими счетами в юанях. За 20 последних лет доля китайских денег в торговом обороте стран Восточной Азии выросла с 2 до 22%. Благодаря этому на счетах гонконгских банков скопилось 600 млрд юаней (эквивалент 95 млрд долл. США)¹⁸.

Россия и Китай прорабатывают новые проекты, включая создание совместного венчурного фонда в 200 млн долл. Об этом было объявлено в апреле 2015 г. на российско-китайском форуме «Большие возможности малого и среднего бизнеса». Этот форум организован при поддержке Министерства экономического развития РФ, Российско-китайского комитета дружбы, мира и развития, Российско-китайского делового совета, Российского агентства поддержки малого и среднего бизнеса и Китайской ассоциации планирования развития производства за рубежом.

17. Константин Гурдин. Великая ледяная магистраль // Аргументы недели, 2012.19.06.

18. Доклад Народного банка Китая // Сообщение агентства Синьхуа. 2013.11.01.

Соглашение о формировании данной новой структуры было подписано 21 апреля 2015 г. фондом «Сколково» и китайской Cybernaut Investment Group. Помимо венчурного фонда предполагается создать совместные бизнес-инкубатор на территории инновационного центра «Сколково» и центр робототехники. Работа над проектом намечена на третий квартал 2015 г.¹⁹

Основные направления деятельности в российско-китайском бизнес-инкубаторе – информационные технологии, биотехнологии, новая энергетика.

Отношения Японии с Россией. Непросто складываются отношения России с Японией в силу влияния затянувшегося спора о территориальной проблеме принадлежности четырех спорных островов Курильской гряды (Итурупа, Кунашира, Шикотана, Хабомаи).

Япония не уступает Китаю по масштабу вложения инвестиционного капитала в дальневосточные регионы РФ, уделяя первостепенное внимание нефтегазовым проектам, а после аварии в 2011 г. на АЭС «Фокусима-1» также энергетике. Планы по закупкам электроэнергии с Дальнего Востока позволят возместить урон Японии от этой аварии. Для решения возникшей проблемы прорабатывается совместный проект «Энергетический мост», в осуществлении которого с российской стороны выступает РАО ЕЭС «Восток». В рамках строительства «Энергетического моста» намечена прокладка 40-километрового подводного кабеля под проливом Лаперуза между Сахалином и самым северным японским островом Хоккайдо. Это позволит, начиная с 2018 г., поставлять в Японию около 600 МВт электроэнергии, а к 2025 г. увеличить этот показатель до 4 ГВт, что будет равно мощности четырех АЭС. Предварительно согласованный с японской стороной объем инвестиций составит 5,68 млрд долл.

В случае реализации проекта российско-японского «Энергетического моста» Япония впервые в своей истории начнет импортировать электроэнергию. После аварии на АЭС «Фокусима-1» в Японии были остановлены почти все коммерческие атомные реакторы, что заметно увеличило нагрузку на энергетическую систему страны²⁰.

Расширяется традиционное взаимодействие двух стран в нефтегазовой сфере. Сотрудничество с Японией по разведке и добыче нефти и газа на дальневосточном шельфе России осуществляет ОАО «ГК Роснефть». Компания ведет работы на 20 шельфовых участках, три из которых находятся в Чукотском море, три – в море Лаптевых, 14 – в Охотском море. Их ресурсный потенциал оценен в 14 млрд т в нефтяном эквиваленте. Это наряду с шельфом северных и южных морей будет новая мощная углеводородная база России.

19. Сообщение ИТАР-ТАСС из Пекина 21 апреля 2015 г.

20. О сотрудничестве с Россией в сфере энергетики // Никкей, 2013.31.05.

Первая морская буровая платформа «Орлан», расположенная в Охотском море, построенная в Японии и реконструированная в России, начала в 2005 г. добычу углеводородов на месторождении Чайво. Добыча нефти в 2013 г. составила 58 млн т, добыча газа – 12 млрд м³ и осуществляется в рамках реализации международного проекта «Сахалин-1». Разработка шельфовых месторождений весьма капиталоемкая, требует большого количества разнообразной морской техники с учетом специфики северных морей: 400 буровых платформ, ледоколов, вспомогательных судов и судов снабжения, газозавозов, танкеров. Формируется спрос на высокотехнологичную продукцию в смежных отраслях: машиностроении, судостроении, металлургии, производстве нефтепромыслового оборудования. Шельфовые проекты на основе совместного предпринимательства позволяют создать в России новый мощный судостроительный кластер, способный не только откликаться на запросы нефтегазового сектора, но и самостоятельно строить платформы и суда арктического класса²¹.

Между российской компанией ОАО «ГК Роснефть» и ведущей японской корпорацией «Инпекс» в мае 2013 г. было подписано соглашение о создании совместного предприятия (доля «Инпекс» в СП – 33,33%) для добычи нефти с месторождений Магадан-2 и Магадан-3 в Охотском море на площади 28 тыс. км². Запасы нефти здесь составляют 3,4 млрд баррелей²². На этапе геологоразведки предполагалось участие японской национальной корпорации нефти, газа и металлов «JOGMEC», с 50–75%-ной долей активов. Кредит на эти цели выделит японский Госбанк международного сотрудничества «JBIC».

За энергоресурсы проекта «Сахалин-1» конкурируют с Японией «ExxonMobil» (30% акций), японская «Sodeco» (30), «Роснефть» (20) и индийская «ONGC» (20%).

Авария на АЭС в Японии повлияла на поиски Японией новых источников для энергетики путем сотрудничества с Россией в разработке газовых месторождений и участия в строительстве предприятий по производству СПГ. Поставка сжиженного газа в Японию будет производиться с завода во Владивостоке. Пуск в эксплуатацию ожидается в 2017 г. с объемом производства СПГ 10 млн т²³.

Сахалин числится в числе регионов преимущественного ускоренного развития, и Япония принимает в этом самое активное участие: прорабатыва-

21. *Высокотехнологичное оборудование для российского шельфа // Эксперт, 2013.11.08.*

22. *Соглашение о сотрудничестве между компаниями «Роснефть» и «Инпекс» // ИТАР-ТАСС, 2013.29.05.*

23. *По сообщению центрального японского телеканала «Эн-Эйч-Кей» от 10 декабря 2013 г.*

ется с сахалинскими властями проект создания на Сахалине современного консультативно-диагностического центра с использованием передовых японских медицинских технологий и оборудования, создание в Южно-Сахалинске многофункционального культурного центра, в работе проекты глубокой переработки водных биоресурсов, развития лесопромышленного комплекса на базе создания комплексного деревообрабатывающего производства с использованием японского опыта и технологий. Япония выразила заинтересованность в поставках на Сахалин фруктов.

Сотрудничество России с Республикой Корея. Общий объем накопленных южнокорейских инвестиций в российскую экономику в 2012 г. составил 2 млрд 773 млн долл. США.

Одним из отработанных временем отраслей сотрудничества является автомобилестроение. Активно оно развивается в судостроении. Заключено Соглашение между ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и корейской компанией «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd» (DSME) по инвестиционному проекту создания верфи «Звезда-DSME» в бухте Большой Камень (Приморский край). В совместном предприятии этого проекта доля российской стороны составляет 80,5%, южнокорейской – 19,5%. Объем инвестиционного капитала составляет 948,3 млн долл., годовая мощность производства достигнет от четырех до шести судов.

Россия планирует заказать у РК на период до 2030 г. большое количество контейнеровозов и танкеров для перевозки сжиженного газа.

Южнокорейская компания «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering» построит для российской судоходной компании «Совкомфлот» танкер ледокольного типа для транспортировки СПГ с месторождения на полуострове Ямал. Стоимость заказа – 339,3 млрд вон. Данный проект предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн т в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Доказанные и вероятные запасы газа месторождения по стандартам PRMS составляют 907 млрд м³. Реализация проекта предполагает создание транспортной инфраструктуры, включающей морской порт и аэропорт поселка Сабетта (северо-восток полуострова Ямал). Акционерами «Ямал СПГ» являются «НОВАТЭК» – 60% активов, Total – 20, CNPC – 20% активов.

«НОВАТЭК», «Совкомфлот» и Внешэкономбанк подписали в рамках Петербургского международного экономического форума соглашение о сотрудничестве, предусматривающее строительство двух газозовов для проекта «Ямал СПГ». Поставка танкеров запланирована на 2016 г.

«Роснефть» в консорциуме с Газпромбанком и «Совкомфлотом» может купить 31,26% акций «Daewoo Shipbuilding» в рамках ее приватизации²⁴.

Одной из самых труднорешаемых проблем в РК является сохранение энергетической безопасности. В первом варианте, представленном в 2008 г. администрацией президента Ли Мён Бака, предлагалось увеличить долю АЭС до 41%. В 2013 г. в министерстве торговли, промышленности и энергетики Республики Корея был обнародован новый, второй по счету план развития национальной энергетики. В соответствии с ним к 2035 г. на атомные электростанции может приходиться до 29% электроэнергии против 26,4% – в 2013 г.

Эксперты расценивают второй перспективный план развития АЭС реально выполнимым, в том числе по сокращению доли АЭС в общем энергобалансе.

В целях возмещения потерь от намечаемого зстоя в атомной энергетической отрасли возникла необходимость увеличения производства электроэнергии за счет использования природного газа²⁵.

Правительство РК и крупные частные корейские компании проявляют интерес к развитию с Россией новых транспортных маршрутов.

Во время официального визита в Южную Корею в ноябре 2013 г. В Путин призвал деловые круги этой страны включиться в транспортные коридоры российской Арктики, отметив, что в южнокорейском порту Пусан имеется крупнотоннажный торговый морской флот, корабли которого могут осваивать Северный морской путь.

Во Владивостоке летом 2015 г. будет открыт российско-корейский исследовательский центр, который займется реализацией проектов в области судостроения, мореплавания и изучения Арктики. Центр создается морским госуниверситетом им. Невельского и крупнейшим в Республике Корея морским институтом.

Презентация центра приурочена к ежегодному российско-корейскому экономическому форуму, который традиционно проходит во Владивостоке в середине лета. Предполагается, что в нем будет интернациональный штат исследователей, первым совместным проектом которых станет изучение перспектив использования Северного морского пути²⁶.

Южная Корея уже начала осваивать транспортные маршруты Арктики. В сентябре 2013 г. танкер ледового класса «Стена Полярис» (Stena Polaris) по Северному морскому пути доставил груз на юг Корейского полуострова. Это был первый в истории РК транзит через Арктику. Северный путь стал на

24. По сообщению из Сеула от 18 марта 2014 г.

25. Агентство Рёнхп. Сеул. 30 октября 2013 г.

26. По сообщению пресс-службы Морского госуниверситета им. Невельского. Владивосток, 3 марта 2015 г.

7 тыс. км короче транспортировки грузов из Южной Кореи в Европу через Суэцкий канал и занял 25 суток вместо 40.

Было уделено внимание участию РК в модернизации и развитии Транссибирской железнодорожной магистрали. Проблема неоднократно поднималась на переговорах и с Северной и с Южной Кореей в рамках обсуждения проекта соединения Транссиба и Транскорейской железнодорожной магистрали после ее коренной реконструкции.

В условиях прихода к руководству новых лидеров КНДР и РК и их интереса к развитию отношений с Россией создаются условия для продвижения большого транспортного проекта «Транссиб – Транскорейская железная дорога». Начало уже положено после завершения модернизации железнодорожного пути в Северной Корее от города Раджин до российского пограничного города Хасан и организации 13 октября 2013 г. так называемого демонстрационного пробега первого поезда.

В перспективе, когда будет открыто сообщение по всей Транскорейской магистрали от южнокорейского порта Пусан через территорию КНДР в Россию, появится возможность значительную часть южнокорейских грузов, идущих ныне морским путем из Пусана в Европу, переориентировать на российскую Транссибирскую магистраль.

Модернизация Транскорейской магистрали позволит создать евроазиатский транспортный коридор протяженностью свыше 10 тыс. км, основным конкурентным преимуществом которого перед морским путем станет надежность и скорость доставки грузов.

В масштабном проекте международной логистики могут объединиться крупнейшие южнокорейские корпорации: стальной магнат «POSCO», судостроительная компания «Hyundai Merchant Marine», Корейская железнодорожная корпорация «Korea Railroad Corporation», вложив инвестиции в строительство железных дорог, портовых сооружений, модернизации морских гаваней²⁷.

Президент России пригласил бизнесменов принять участие в строительстве на коммерческой основе космодрома «Восточный» на Дальнем Востоке и к сотрудничеству с Таможенным союзом в составе РФ, Белоруссии и Казахстана.

Глава Российского государства сообщил о выгодах заключения соглашения о свободной торговой зоне с Таможенным союзом. «Республика Корея могла бы воспользоваться этими выгодами, и если такой интерес будет, мы могли бы с коллегами в рамках Таможенного союза обсудить такие возможности. Я думаю, что рынок со 170-миллионным населением вполне мог бы быть интересен для наших партнеров из Республики Корея»²⁸. Президент России В. Путин, посетив Южную Корею, обобщил сферы, в которых могло

27. «Чунан Ильбо» и Южнокорейское агентство «Рёнхан» от 14 ноября 2013 г.

28. Там же.

РОССИЯ И МИР В XXI ВЕКЕ

бы развиваться взаимодействие: машиностроение, космос, транспортное машиностроение, транспортная инфраструктура. Отдельно он выделил судостроение. «Мы хотим возродить на Дальнем Востоке судостроительный кластер, давно ведем переговоры с южнокорейскими партнерами».

Республика Корея выделяет 1 млрд долл. в Фонд развития Дальнего Востока. Промышленный банк Кореи предложил создать совместный фонд развития инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке по судостроению и строительству морских причалов и верфей.