

**Промышленные проекты России и Республики Корея в Приморском крае:
предпосылки возникновения и ограничители роста***

**Industrial projects between Russia and the Republic of Korea in the Primorsky region:
preconditions and growth checks**

В постсоветский период в экономике Дальнего Востока сложился комплекс проблем, негативно сказывающихся на социально-политической стабильности и международной безопасности России. Необходимым условием подъема региональной экономики является кооперация с развитыми странами. Республика Корея рассматривается российским правительством в качестве основного партнера по промышленной модернизации Дальнего Востока. В статье анализируется реализация двусторонних проектов между Россией и Республикой Корея на территории Приморского края.

Ключевые слова: *международные отношения, промышленная модернизация, региональное развитие, Дальний Восток, Южная Корея*

During the post-soviet period economy of the Russian Far East has faced a set of problems that affect social & political stability and international security of Russia. The cooperation with developed countries is essential for upsurge of regional economy. Russian government considers the Republic of Korea to be the most significant partner in industrial modernization of the Far East. The article examines implementation of bilateral industrial projects between Russia and Korea in the Primorsky region.

Key words: *international relations, industrial modernization, regional development, Far East, South Korea*

* Статья подготовлена при поддержке гранта Минобрнауки РФ №РНП.2.1.3/9622 «Региональная политика России на Дальнем Востоке: перспективы реализации в современных условиях», гранта РГНФ №11-33-00361a2 «Интерференция внешней и региональной политики Российской Федерации».

В экономике Дальнего Востока в течение постсоветского периода развивается ряд проблем, негативно сказывающихся на социально-политической стабильности и международной безопасности России. Реформы последнего десятилетия не оказали принципиального воздействия на структуру экономики или демографическое положение Дальнего Востока. Напротив, в региональном экспорте неуклонно росла доля сырья и полуфабрикатов, а в импорте – доля готовых изделий. Отток постоянного населения превышал иммиграцию, а смертность превышала рождаемость.

Необходимым условием модернизации экономики Дальнего Востока – и, прежде всего, добывающей и обрабатывающей промышленности как наиболее доходной ее части – представляется кооперация с иностранными партнерами, поскольку ситуация в области НИОКР и управления высокотехнологичным производством в России складывается неблагоприятно. Между тем, внешнеполитическая ситуация на Тихом океане остается для России достаточно сложной: отношения с Японией стали откровенно недружественными, а с Китаем, несмотря на декларируемое стратегическое партнерство, сформировался гигантский диспаритет по социально-экономическим показателям.

Судя по событиям последних трех лет, в качестве основного партнера по модернизации Дальнего Востока федеральное правительство рассматривает Республику Корея, чему имеется немало экономических и политических предпосылок. Правительство РФ значительно активизировало региональную политику на Дальнем Востоке посредством нескольких целевых программ и государственных стратегий, на которые запланировало соответствующее финансирование из федерального бюджета. Южная Корея уже сейчас находится в авангарде мировой экономики и, по прогнозу банка «Goldman Sachs», к 2050 году выйдет на второе место в мире по объему ВВП на душу населения [16, p.18]. Корейские корпорации уверенно конкурируют на внешних рынках и владеют передовыми технологиями во многих секторах промышленного производства, в том числе тех, которые правительство России решило развивать на Дальнем Востоке (особенно, в судостроении, автомобилестроении, нефтехимии и газохимии). Двусторонним контактам благоприятствует наличие на Дальнем Востоке крупной и социально активной корейской диаспоры. Среди стран Северо-Восточной Азии Южная Корея в наименьшей степени представляет для России военно-политическую угрозу.

Со своей стороны, Южная Корея подчеркивает готовность к встречному сближению, реализуя специальную программу связей с регионами Сибири и Дальнего Востока. Россия интересна для Сеула, прежде всего, тем, что не прерывает политических контактов с Северной Кореей и способна, в отличие от США и Японии, вести прямой диалог с ее руководством на различные темы, включая трехстороннюю экономическую кооперацию.

Среди южнокорейских специалистов преобладает мнение, что вовлечение Севера в совместные проекты повысит шансы на его объединение с Югом. На взгляд профессора Шин Бом Шик, существует тесная взаимосвязь экономического сотрудничества на Дальнем Востоке с урегулированием ситуации на Корейском полуострове, а ключевой задачей развития Дальнего Востока России является оживление энергетических и транспортных коридоров, которые упираются в вопрос «открытия» КНДР [15, с.14]. Это согласуется с официальной позицией России, провозглашающей трехсторонние проекты важным средством нормализации межкорейских отношений, восстановления доверия и возобновления работы Пекинской шестерки. В качестве таковых рассматриваются газопровод и линия электропередачи из России в Южную Корею через территорию КНДР, а также соединение Транскорейских железных дорог с Транссибирской магистралью через ветку Уссурийск – Хасан [3].

Участие в модернизации Дальнего Востока повышает шансы Южной Кореи на допуск к освоению углеводородов Охотского моря и к их дальнейшей транспортировке. Собственными углеводородами Корея не обладает, поэтому вынуждена импортировать нефть и газ почти в полном объеме [14]. Необходимость диверсификации поставок обострилась в связи с политической напряженностью на Ближнем и Среднем Востоке, откуда, в основном, экспортируются углеводороды в Корею. В пользу России играет политическая стабильность и географическая близость.

Кроме того, активная экспансия корейских компаний за рубежом преследует более отвлеченные цели национального масштаба. Во-первых, их коммерческий успех повышает международный авторитет страны. Очевидно, что руководство Республики Корея продолжит использовать национальные компании в качестве внешнеполитического инструмента, чтобы сокращать дистанцию между экономическим и политическим влиянием на мировой арене. Во-вторых, экономическое сотрудничество укрепляет связь Кореи со странами, принимающими корейские инвестиции, и со странами, нанимающими корейские компании в качестве подрядчиков для выполнения определенных работ. В условиях, когда руководство корейских корпораций тесно связано с национальным правительством, а корпоративные интересы часто отождествляются с государственными, их внешнеэкономическая деятельность, скорее всего, отвечает внешнеполитической стратегии официального Сеула. Специфика внешнеэкономической политики Южной Кореи заключается в готовности раскрывать используемые технологии и делиться опытом, рассчитывая на создание производств полного технологического цикла с высокой добавочной стоимостью (хотя сборка может предусматриваться на начальном этапе).

В 2008 году, когда президент Республики Корея Ли Мён Бак посетил Россию с официальным визитом, главы двух стран договорились поднять взаимодействие до уровня стратегического партнерства, привлечь деловые круги Республики Корея к сотрудничеству в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе с учетом федеральной программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья» [11]. С этого момента двустороннее сотрудничество на Дальнем Востоке стало расширяться на принципиально новые секторы экономики. К числу действующих или планирующихся к реализации направлений сегодня относятся судостроение, транспортировка газа, газохимия, машиностроение, авиатранспорт, космонавтика, сельское хозяйство и пищевая промышленность.

Не все из перечисленных секторов имеют ясные перспективы, но, в сравнении с китайскими и японскими проектами, корейские инициативы продвигаются гораздо быстрее. Например, в сентябре 2010 года «Федеральная сетевая компания» (оператор магистральных электрических сетей России), администрация Приморского края и корпорация «Hyundai Heavy Industries» подписали меморандум о взаимопонимании по строительству завода электротехнического оборудования в Приморье. Уже в июне 2011 года был согласован выбор земельного участка для его строительства в г. Артеме [12]. В соответствии с соглашением, корейская компания осуществляет проектирование, строительство и последующую эксплуатацию завода. Источником финансирования проекта являются собственные и привлеченные средства «Hyundai», на первоначальном этапе около 50 млн долларов США. «Федеральная сетевая компания» намерена заключить с «Hyundai» долгосрочный договор на поставку оборудования, изготавливаемого заводом [13]. Создание такого производства обусловлено тем, что электрическое хозяйство Дальнего Востока проходит комплексную модернизацию в рамках Энергетической стратегии России.

В 2008 году правительство России привлекло корпорацию «Daewoo» к реализации федеральной программы развития судостроения. «Daewoo» вошла в проект на самых благоприятных условиях: работая при поддержке федерального бюджета, имея гарантированный сбыт посредством заказов от крупнейших российских компаний. Таковыми предполагаются «Газпром», «Роснефть», «Транснефть» и крупные судоходные компании. Крупнейший в России танкерный перевозчик «Совкомфлот» подписал контракт на строительство шести танкеров до 2014 года. Непосредственно в России под ключ будут построены лишь два танкера данного заказа. Еще для двух судов на совместной верфи «Звезда - DSME» будет проведена часть работ. Первые суда «Daewoo» построит на мощностях в Корее, поскольку верфь в Приморском крае запланировала начать работу не ранее лета 2012 года [10].

Согласно официальной информации, верфь будет изготавливать большегрузные танкеры для транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов, суда для перевозки сжиженного природного газа, верхние основания и модули платформ для морского шельфа, заводов по добыче, переработке, хранению и отгрузке газа. От реализации проекта Россия ожидает получить высокотехнологичное производство, повышение квалификации персонала, создание большого числа рабочих мест в смежных отраслях. Для Кореи это означает привлечение инвестиционных средств, появление нового перспективного партнера, возможность вовлечения в инфраструктурные проекты, в первую очередь, связанные с освоением шельфа Охотского моря, а также обеспечение занятости специалистов судостроения. По предварительной оценке, объем финансирования проекта составляет 1,2 млрд долларов США [2].

Для корейского автомобилестроения Россия представляется перспективным рынком. Таможенная политика федерального правительства нацеливает иностранные компании на размещение сборочных производств внутри России. Корейские инициативы российское руководство явно поддерживает, например, в 2009 году владивостокское предприятие ОАО «Дальзавод» было вынуждено продать несколько функционирующих цехов, включая оснащенный новейшим оборудованием и прошедший ремонт цех металлоконструкций, российской автосборочной компании «Соллерс», имеющей эксклюзивные права на дистрибуцию в России южнокорейских автомобилей «SsangYong».

Реализация совместных проектов с Южной Кореей привлекла большое внимание экспертов и средств массовой информации Дальнего Востока. В общественной дискуссии, развернувшейся по данному поводу, было высказано много замечаний о том, с какими препятствиями может столкнуться российско-корейская кооперация. Технические специалисты обратили основное внимание на проблему кадров, кредитования и рентабельности [6]. Дефицит квалификации рабочих и менеджеров среднего звена является слабым местом российской промышленности. Он обусловлен падением престижа и оплаты рабочих профессий, а также деградацией начального и среднего профессионального образования в постсоветский период. Государство и крупнейшие предприятия пытаются исправить данное положение, но на восполнение дефицита могут уйти многие годы. Сегодня менеджерами среднего звена, начальниками цехов становятся зачастую молодые неопытные специалисты, получившие место благодаря связям, хотя эти позиции должны занимать специалисты, много лет проработавшие на производстве и знающие его изнутри. Анализируемые проекты, в любом случае, требуют оперативного взаимодействия производителей с высшими и средними учебными заведениями Приморского края по развертыванию новых дисциплин и направлений подготовки.

Кредитование промышленных проектов в России традиционно вызывало критику предпринимателей своей дороговизной и жесткими критериями. Если объем инвестиций в электротехнический завод и автосборку, в российские участки газопровода, линии электропередачи и железной дороги сравнительно небольшие и позволяют обойтись внутренними резервами, то строительство верфи «Звезда - DSME» нуждается в комплексных и долгосрочных мерах поддержки по кредитам, налогам и сбыту, которые ранее в России отсутствовали. В интервью для научного проекта «Региональная политика России на Дальнем Востоке: перспективы реализации в современных условиях», проведенного авторским коллективом, А.Ю. Рассомахин (на тот момент занимал пост генерального директора завода «Звезда») отметил: «Прежде всего, это вопросы по таможенному оформлению оборудования, которое не производится в России. Также, насколько я знаю, президент корпорации [ОСК] Н.Ю. Троценко готовил пакет документов связанных с налоговой политикой. Могу сказать одно: что на правительственном уровне, на самом высоком, все эти инициативы корпорации находят полное понимание» [4].

Отметим, что при реализации совместных проектов с корейской стороны, как правило, выступают корпорации (чеболь), оперирующие собственными средствами, а с российской стороны финансовая поддержка осуществляется через федеральный бюджет или банки, находящиеся в государственной собственности. Это снижает темп осуществления проектов и приводит к транзакционным издержкам, потому что структуры, которым поручают организацию работ на местах, зависимы от федерального центра и не могут оперативно принимать решения. Кроме того, цель данных структур не всегда совпадает с государственными планами, часто сводясь к освоению наибольшего объема денежных средств, о чем напрямую заявляет дальневосточная пресса [7].

Вызывает сомнение экспертов то, насколько суда, построенные на новой верфи, будут отвечать нуждам дальневосточного потребителя. Ю.Г. Рыбалкин, генеральный директор ЗАО «Морская инженерная компания» утверждает: «Строительство верфи с акцентом на выпуск буровых платформ является нерентабельным. Если изучить тенденции развития шельфовых месторождений, то сегодня осваивается в основном Северный Ледовитый океан, причем силами Норвегии, США и Дании. А вот потребность в Тихоокеанском бассейне подобных объектов крайне ограничена. Во-первых, здесь месторождения малонефтегазоносные, а во-вторых — малоразведанные». Эксперт не исключает того, что дальневосточные предприятия «Объединенной судостроительной корпорации» вовсе ничего не будут строить, а всю свою производственную деятельность сведут к посредническим услугам [5].

В случае неполучения заказов от российских компаний, корейские партнеры, вероятно, признают совместные предприятия неперспективными и ограничат свое присутствие на российском рынке, поскольку норма прибыли, которая закладывается в рискованных инвестициях в зарубежное производство, должна быть довольно высокой. Политическое принуждение государственных и близких к федеральному правительству частных компаний, очевидно, станет важным условием рентабельности промышленных проектов на Дальнем Востоке: «Как не вспомнить руководителя Росрыболовства Андрея Крайнего, который объявил перекур на совещании по судостроению, когда представители Дальневосточного центра Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) заявили, что строительство крупнотоннажного траулера на их предприятиях обойдется будущим заказчикам в \$150 млн. На зарубежных верфях цена в два раза ниже» [7].

В меньшей степени эксперты обращают внимание на такие политические препятствия, как межведомственная конкуренция, исполнительская дисциплина, лоббизм компаний третьих стран, геополитический фактор. В частности, на заводе «Звезда» за три года сменилось три директора, причем два бывших директора попали под следствие по коррупционным делам. Смены руководства на заводе сопровождаются многочисленными проверками полиции, прокуратуры, налоговой службы. Есть мнение, что эти перестановки происходят в рамках борьбы за производственные активы «Звезды». Приход к управлению людей с разными подходами к ведению дел и разными целями пагубно отражается на единой стратегической линии завода, вызывает опасения инвесторов и производственных партнеров. Выглядит нестабильным будущее руководства Приморского края, которое не может обеспечить популярность партии власти в данном регионе и регулярно получает в свой адрес обвинения в коррупции. Проблемы с переводом в гражданский оборот земель Министерства обороны РФ при строительстве промышленных и дорожных объектов возникают в Приморском крае регулярно, для их разрешения иногда необходимо прямое и публичное указание главы государства.

Судьба гипотетического газопровода из России в Корею демонстрирует, что внешняя и внешнеэкономическая политика России на Дальнем Востоке неизбежно будет подвергаться воздействию групп давления с различными, в том числе противоположными интересами. Владимир Путин еще в 2009 году заявил, что в Приморье будет построен завод по сжижению газа. В 2010 году в ходе визита Дмитрия Медведева в Сеул было заключено соглашение между компаниями «Газпром» и «КОГАЗ» о ежегодных поставках российского газа в Южную Корею с 2017 года в объеме не менее 10 млрд кубометров [9].

В рамках этих переговоров обсуждался и способ доставки углеводородов. Стороны согласились с тем, что предпочтительным вариантом является строительство трубопровода.

Политические риски, сопряженные со строительством и эксплуатацией газопровода через территорию КНДР, крайне велики. Поэтому было бы логично ожидать, что вышеупомянутый завод обеспечит поставки в Корею. Однако Япония после аварии на АЭС «Фукусима» стала активно искать новые источники энергоснабжения, достигла предварительной договоренности с «Газпромом» о строительстве в Приморском крае завода, ориентированного на поставки газа в Японию, и уже к началу 2012 года представила его проект на согласование России [8].

Вектор на промышленную кооперацию с Республикой Корея содержит определенные риски в отношениях с великими державами, вовлеченными в корейское урегулирование. В обеспечении военной безопасности Республика Корея до сих пор сильно зависит от США. В связи с обострением ситуации вокруг КНДР в 2010 году военные ведомства США, Республики Корея и Японии активизировали усилия по формированию тройственного союза. Тесное сближение России и Республики Корея, несомненно, вызовет недовольство и Китая, и США. Вообще, обострение межкорейских отношений усиливает влияние военных кругов на принятие внешнеполитических решений в Южной Корее, в то время как интересам России отвечает усиление сотрудничающих с ней корпораций.

Наиболее крупный из ныне реализуемых проектов между Россией и Кореей, верфь «Звезда - DSME» столкнулась с большинством вышеперечисленных препятствий. В личной беседе с рабочими «Звезды» в начале 2011 года выяснилось, что никаких строительных работ там не велось. Более того, весной 2011 года были озвучены планы сокращения штатов на 25%, по причине недостаточной загрузки завода заказами [1]. Проект верфи находится под постоянным контролем Правительства РФ, но, несмотря на это, далек от воплощения в изначально запланированные сроки.

Республика Корея в сложившейся внешнеполитической ситуации является для России наиболее перспективным партнером по экономическому сотрудничеству на Дальнем Востоке. Однако, если реализуемые на Дальнем Востоке проекты не принесут корейским инвесторам и подрядчикам ожидаемых дивидендов в среднесрочной перспективе, то вероятность их свертывания будет весьма высокой. Активное участие в развитии Дальнего Востока в 90-е годы принесло корейским инвесторам некоторое разочарование, многие корейские компании тогда ушли с российского рынка. Вторая волна их интереса к России началась в 2007-2008 годах и пока продолжается.

Сегодня гарантии для иностранных инвесторов предоставляются в индивидуальном порядке политическим руководством России, которое в дальнейшем курирует определенный проект. Инициатива по привлечению корейских инвесторов в модернизацию Дальнего Востока, в большинстве случаев, исходит от политического руководства России. Корейские

компании, имея такие гарантии, готовы идти на повышенный риск и вкладывать средства в секторы экономики, где инвестиции оборачиваются медленно. Но в долгосрочном плане ручное управление крупными проектами из Москвы накапливает чрезмерные риски. России необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, налогообложения, таможенной политики, миграционного регулирования, а также развитие промышленной инфраструктуры, чтобы привлекать на Дальний Восток корейских инвесторов на постоянной основе.

Литература

1. Бондаренко А. В Приморском крае на заводе «Звезда» намечается сокращение штата / А. Бондаренко // Российская газета. М., 2011. 3 февраля.
2. Звезда - ДСМЕ // Дальневосточный центр судостроения и судоремонта. Владивосток, 2011. URL: <http://dcss.ru/projects/zvezda-dsme.html> (дата обращения: 20.01.2012).
3. Интервью Посла по особым поручениям А.А. Тимонина газете «Коммерсантъ» // Министерство иностранных дел РФ. М., 2011. 30 ноября. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/ns-rasia.nsf/1083b7937ae580ae432569e7004199c2/c32577ca00174586442579590022c7ab!OpenDocument> (дата обращения: 20.01.2012).
4. Интервью с А.Ю. Рассомахиным. Большой Камень, 2010. 15 сентября.
5. Мощности будущих приморских верфей «похудели» // ИА «Примамедиа». Владивосток, 2011. 25 января. URL: <http://primamedia.ru/news/25.01.2011/145111/moschnosti-buduschih-primorskih-verfey-quot-pohudeli-quot.html> (дата обращения: 10.04.2011).
6. Новосельцев Е.М. О перспективах коммерческого судостроения на Дальнем Востоке России / Е.М. Новосельцев, М.В. Холоша // Судостроение. 2009. №5. С.44-48. URL: <http://www.dniimf.ru/ru/commercial-shipbuilding>.
7. Нурмухаметов Ю. Прозорливый рыбак / Ю. Нурмухаметов // Золотой Рог. Владивосток, 2011. №11.
8. Россия и Япония планируют построить завод СПГ во Владивостоке // Forbes.Ru. М., 2012. 8 января. URL: <http://www.forbes.ru/news/78214-rossiya-i-yaponiya-planiruyut-postroit-zavod-spg-vo-vladivostoke> (дата обращения: 20.01.2012).
9. РФ с 2017 года будет поставлять в Южную Корею 10 млрд кубов газа в год // РИА Новости. М., 2011. 10 ноября URL: <http://ria.ru/economy/20101110/294527474.html> (дата обращения: 20.01.2012).
10. Совкомфлот и ОСК подписали соглашение о строительстве серии судов типоразмеров Афрамекс и LR2 // Совкомфлот. М., 2010. 28 октября. URL:

<http://www.sovcomflot.ru/npage.aspx?ln=RU&did=74801&cid=113> (дата обращения: 20.01.2012).

11. Совместное Заявление Российской Федерации и Республики Корея 29 сентября 2008 года // Президент России. М., 2008. URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/237 (дата обращения: 20.01.2012).

12. «Hyundai Heavy Industries» начинает строительство завода по производству КРУЭ во Владивостоке // АЭИ «Прайм»: Пресс-релизы. М., 2011. 16 июня. URL: <http://www.prime-tass.ru/news/pressreleases/> (дата обращения: 20.01.2012).

13. «Hyundai» начала строительство завода по производству электрооборудования в Приморье // Вести: Приморье. Владивосток, 2011. 16 июня. URL: <http://www.ptv-lad.ru/news/economics/47707-hyundai-nachala-stroitelstvo-zavoda-po-proizvodstvu-elektrooborudovaniya-v-primore.html> (дата обращения: 20.01.2012).

14. Oil&Gas security. Emergency response of IEA countries: Republic of Korea, 2011 // International Energy Agency. Paris, 2011. URL: http://www.iea.org/papers/security/korea_2011.pdf (дата обращения: 20.01.2012).

15. Shin, Beom-Shik. The Development of Russian Far East: Its Strategic Meaning for Northeast Asian and Asia-Pacific Regional Cooperation / Beom-Shik Shin // Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество: Корея и Россия - национальные интересы, роли, перспективы / Отв. ред. А.А. Бреславец. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2010. С.12-14.

16. Wilson D. The N-11: More Than an Acronym / D. Wilson, A. Stupnytska // Global Economics Paper. Issue 153 / Goldman Sachs. New York, 2007. March 28. 23 p.