

Инвестиционное сотрудничество России и Японии на российском Дальнем Востоке: перспективы развития

© 2011

Д. Щербаков

Автором проведен анализ динамики и структуры прямых, портфельных и прочих инвестиций японских компаний в Дальний Восток России, их деятельности на российском рынке, обозначены наиболее привлекательные для японских инвесторов отрасли экономики Дальнего Востока РФ, выявлены новые перспективные пути привлечения японских инвестиций.

Ключевые слова: Япония, Россия, Дальний Восток, прямые инвестиции, нефтегазовые проекты, Транссиб, экологическое сотрудничество, высокие технологии.

Устойчивое экономическое развитие любой страны невозможно без ее эффективного участия в мирохозяйственных процессах, в том числе без активного привлечения прямых иностранных инвестиций.

Мировой опыт доказывает, что иностранные инвестиции имеют ряд преимуществ перед другими средствами развития экономики: во-первых, они дают дополнительный источник капитальных вложений в производство товаров и услуг в виде передачи прогрессивных технологий, ноу-хау, новейших методов управления; во-вторых, не ложатся бременем на бюджет государства и не увеличивают его внешний долг.

В мире существует немало стран, где распределение инвестиций между регионами особой роли не играет, важно лишь общее направление капитала в национальной экономике. Однако во всех подобных случаях речь идет о небольших, компактных государствах. В крупных же государствах, тем более федеративных, а также характеризующихся существенными природными и социально-экономическими различиями между отдельными территориями, эта проблема не может быть оставлена без внимания. Россия относится именно к этим державам, и анализ распределения японских инвестиций по конкретным регионам имеет особое значение для формирования инвестиционного климата и выстраивания дальнейшей стратегии экономического взаимодействия с Японией.

Структура японских инвестиций

Высокая неоднородность инвестиционного пространства России является одной из особенностей ее экономики. Различия в притоке инвестиций между регионами во многом зависят от существующего в них инвестиционного климата, под которым понимается совокупность политических, экономических, юридических, социальных, бытовых, климатических, природных, инфраструктурных и других факторов, которые предо-

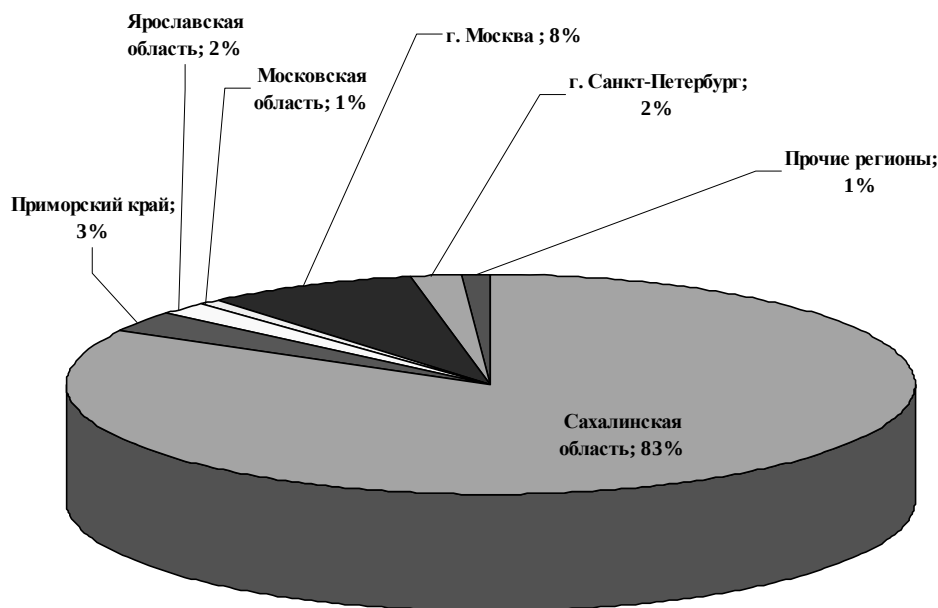
пределяют степень риска капиталовложений и возможность их эффективного использования¹.

**Японские инвестиции в экономике России в 2002–2009 гг.
(объем поступивших из Японии инвестиций, в млн долл. США)**

Регион	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Россия (всего): в т.ч.	441	1005	153	165	695	484	864	3020
ДВФО: в т.ч.	265,5	833,5	57,3	75,8	542,3	350,9	648,1	2661,4
Сахалинская область	233,3	783,8	4,4	9,5	526,7	333,5	473,3	2613,6
Приморский край	19,8	38,6	38,1	13,5	11,9	6,0	161,8	46,1
Республика Саха (Якутия)	0,0	0,6	6,3	47,9	3,2	7,6	11,6	1,6
Хабаровский край	2,2	1,8	3,0	3,9	0,1	1,4	1,0	0,1
Камчатская область	7,2	6,8	5,5	1,0	0,4	2,3	0,3	0,0
Магаданская область	3,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Источник: данные Росстата

**Региональное распределение объема накопленных японских инвестиций в
экономике России по состоянию на конец 2009 г. (8,3 млрд долл. США)**



Источник: данные Росстата

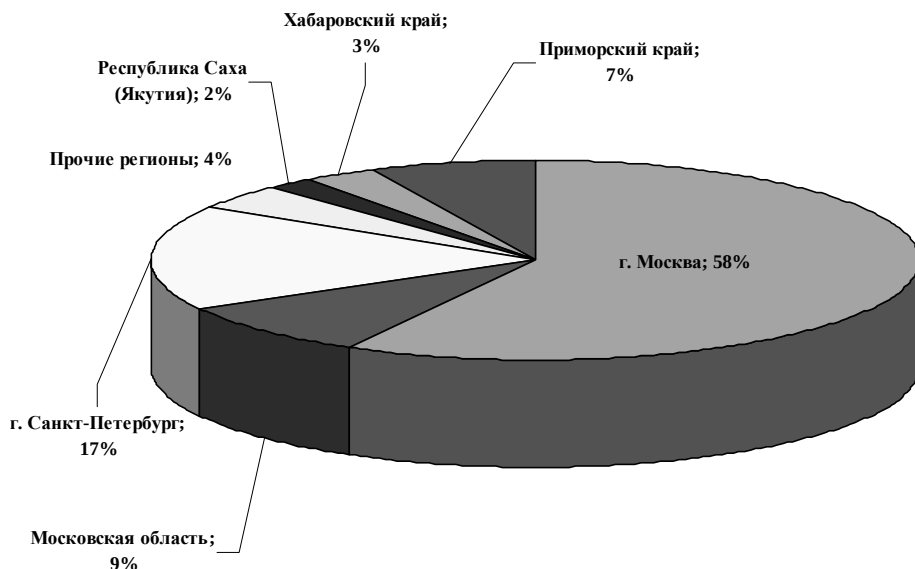
С 2004 г. динамика притока японских инвестиций в Россию приобрела устойчивую положительную динамику. Как видно из табл. 1, в последние годы примерно $\frac{3}{4}$ общего объема японских инвестиций в Россию приходится на Дальневосточный федеральный округ. В 2009 г. объем поступивших в Россию японских инвестиций вырос по сравнению с 2008 г. в 3,5 раза, что обусловлено в первую очередь началом реализации второго этапа проекта «Сахалин-2».

Накопленные японские инвестиции в российскую экономику отличаются высоким уровнем концентрации на Дальнем Востоке России. Подавляющая часть накопленных к концу 2009 г. японских инвестиций приходится на Сахалинскую область (83%),

Москву (8%), Приморский край (3%), Ярославскую область (2%) и Санкт-Петербург (2%).

Распределение по субъектам Российской Федерации накопленных японских прямых инвестиций (ПИИ) более диверсифицировано.

Региональное распределение накопленных японских ПИИ в экономике России по состоянию на конец 2009 г. (875 млн долл. США)



Источник: данные Росстата

Помимо Москвы (58%), Московской области (9%) и Санкт-Петербурга (17%), заметная доля японских капиталовложений направляется также на Дальний Восток России: в Приморский (7%) и Хабаровский (3%) края, Республику Саха (Якутия) (2%).

В мае 2010 г. японская организация по содействию внешней торговле (ДЖЕТРО) опубликовала статистические данные о количестве зарегистрированных на территории РФ предприятий с японским капиталом. По данным ДЖЕТРО, из 599 предприятий с японским капиталом в России, 33% (197 предприятий) зарегистрированы на Дальнем Востоке. Эти предприятия действуют в таких отраслях и сферах бизнеса, как торговые посреднические и консультационные услуги, нефтедобыча и нефтепереработка, легкая промышленность, производство и переработка сельскохозяйственной продукции, рыбы и морепродуктов, древесины. Кроме того, отдельные СП с участием японского капитала на Дальнем Востоке задействованы в области строительства и пищевой промышленности.

В отраслевом распределении практически все накопленные японские инвестиции в добычу нефти (6,9 млрд долл.) приходятся на Сахалинскую область, в сферу лесозаготовок (170,5 млн долл.) — на Приморский край, в обработку алмазов (18,9 млн долл.) — на республику Саха (Якутия). Японские капиталовложения в деревообработку (45,9 млн долл.) делят между собой Хабаровский и Приморский края, Иркутская и Сахалинская области.

**Географическое распределение японских инвестиций накопленных в сфере
деревообработки России на конец 2009 г.**



Источник: данные Росстата

Японские инвестиции в рыболовство и переработку морепродуктов (25,7 млн долл.) распределились между Камчатским и Приморским краями и Сахалинской областью.

**Географическое распределение японских инвестиций накопленных в сфере
рыболовства и переработки морепродуктов на конец 2009 г.**



Источник: данные Росстата

Свыше 80% общего объема накопленных инвестиций японских компаний на Дальнем Востоке России сосредоточено в основном в крупных инвестиционных проектах, в реализации которых принимают активное участие правительства обеих стран, в части, затрагивающей государственную правовую и финансово-экономическую поддержку этих проектов.

В Сахалинских шельфовых проектах японские компании являются одними из ведущих иностранных партнеров. Проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2» включают в себя разработку и освоение нефтегазоконденсатных месторождений: Чайво, Одопту, Аркутун Даги, Пилтун-Астохское и Лунское на шельфе Охотского моря, а также строительство завода по сжижению природного газа производственной мощностью в 9,6 млн т газа в год (две технологические линии по 4,8 млн т газа в год). В настоящее время проекты уже реально работают². Доля японских компаний в проекте «Сахалин 1» составляет 30%, в проекте «Сахалин 2» — 22,5%³. Совокупный объем уже освоенных инвестиций японских участников обоих сахалинских проектов составляет примерно 7 млрд долл. США⁴.

Ожидается, что в результате последовательной реализации сахалинских проектов будет устранен дефицит энергоресурсов на Дальнем Востоке России и в АТР, а также создадутся условия для дальнейшего освоения нефтегазовых месторождений шельфа дальневосточных морей России. В частности, в июле 2009 г. универсальные торговые компании «Мицубиси» и «Мицуи» заявили о своей заинтересованности в приобретении долей в российском перспективном нефтегазовом проекте на побережье о. Сахалин — «Сахалин-3». По предварительным оценкам, запасы природного газа на указанном месторождении составляют 900 млрд куб. м, что вдвое превышает разведанные запасы газа, разрабатываемые в рамках проекта «Сахалин-2»⁵. Согласно заявлениям представителей обеих японских компаний, «Мицубиси» и «Мицуи» придают особую значимость проекту «Сахалин-3» в связи с растущим потреблением СПГ в Японии и необходимостью дальнейшей диверсификации импорта энергоносителей.

В целом реализация сахалинских нефтегазовых проектов обеспечит мощный толчок развитию промышленности и инфраструктуры ДВ России.

В перечне потенциальных энергетических проектов заметное место занимают совместное освоение Эльгинского и Элегестского угольных месторождений⁶.

Уголь — перспективный источник энергии

Сегодня около 27% потребляемой электроэнергии в мире производится за счет углей. В период с 2005 г. по 2008 г. мировое потребление угля увеличилось на 11,4%. На перспективу до 2020 г. международные эксперты не ожидают существенного снижения роли угля как одного из важнейших энергоносителей. Согласно прогнозу “US Energy Information Administration” (Министерство энергетики США), в период до 2020 г. потребление угля будет устойчиво расти примерно на 1,1% в год, а в период с 2020 до 2035 гг. темпы роста потребления увеличатся до 2,0% в год.

Потребление энергетических и коксующихся углей в странах Азии в 2005–2009 гг.⁷,

млн т

	2005	2006	2007	2008	2009	Прирост к 2005 г. в %
КНР	2191,2	2311,9	2467,1	2580,4	3016,2	37,6%
Индия	458,0	489,4	529,7	578,4	617,7	34,9%
Япония	178,1	179,7	188,3	185,0	168,4	-5,4%
Южная Корея	79,8	81,3	89,1	102,4	106,3	33,3%
Малайзия	12,7	13,1	16,5	17,3	13,8	8,5%
Филиппины	10,0	10,2	11,2	12,7	12,4	23,8%
Тайвань	59,9	62,7	65,6	63,0	60,4	0,9%
Таиланд	29,6	30,1	32,6	34,7	34,2	15,5%
Вьетнам	14,5	16,2	16,7	19,9	н/д	н/д

В последние годы потребление энергетических и коксующихся углей азиатскими странами, включая Китай, Индию, Индонезию, Таиланд, Южную Корею и др. неуклонно увеличивалось.

По оценкам экспертов, основанным на анализе спроса на импортируемые энергетические и коксующиеся угли на рынках стран АТР, потенциальный объем сбыта энергетических углей с Эльгинского месторождения может составить до 12,0 млн т., объем сбыта коксующихся углей — до 8,0 млн т.

Складывающаяся конъюнктура на энергетических рынках стран Азии, а также прогнозные оценки позволяют сделать вывод о благоприятных перспективах для реализации в кратчайшие сроки проектов освоения Эльгинского и Элегестского угольных месторождений, увеличению экспорта углей в страны АТР, включая Японию.

Импорт энергетических и коксующихся углей странами Азии в 2004–2008 гг.⁸, млн т

	2004	2005	2006	2007	2008	Прирост к 2004 г. в %
КНР	29,3	37,0	49,5	63,3	59,1	101,7%
Индия	31,3	41,2	47,8	54,0	64,3	105,2%
Япония	186,5	180,3	181,1	189,6	187,0	0,2%
Южная Корея	77,0	74,2	76,3	85,4	97,1	26,1%
Малайзия	10,7	12,3	12,7	15,7	16,6	55,0%
Филиппины	7,0	7,1	7,8	7,8	10,8	54,2%
Тайвань	60,9	60,6	62,6	65,8	64,2	5,4%
Таиланд	7,5	8,6	11,2	14,5	16,1	113,1%
Вьетнам	н/д	0,1	0,1	0,8	1	н/д

Эльгинское угольное месторождение — крупнейшее в России месторождение каменного угля. Балансовые (доказанные) запасы угля составляют 2,7 млрд. т. Возможно ведение добычи угля открытым способом в объеме 20–30 млн т в год⁹.

Освоение Эльгинского месторождения — крупный комплексный межотраслевой проект, реализация которого в полном масштабе предусматривает не только строительство мощного угледобывающего предприятия, но и развитие транспортных коммуникаций, дальневосточных портов, объектов энергетики, вспомогательной инфраструктуры. Непосредственно в состав проекта входит строительство следующих объектов:

- разреза по добыче угля мощностью 30 млн т в год;
- двух обогатительных фабрик для обогащения коксующегося и энергетического угля;
- вахтового поселка и всей сопутствующей инфраструктуры на месторождении;
- железнодорожной линии Улак—Эльга, которая соединит месторождение с БАМ¹⁰;

В 1998 г. для освоения Эльгинского месторождения было учреждено ОАО «Эльгауголь». Основными держателями акций являются администрация Якутии (37%) и Дальневосточная железная дорога—филиал РЖД (29,5%).

В октябре 2007 г. Минэкономразвития России совместно с Росимуществом, Правительством Республики Саха (Якутия), и ОАО «РЖД» провело аукцион по одновременной продаже принадлежащих ОАО «РЖД» и Республике Саха (Якутия) пакетов акций ОАО «Эльгауголь» и ОАО «Якутуголь» и объекта незавершенного строительства (железнодорожной дороги на участке Улак—Эльга) единым лотом.

По итогам аукциона указанный лот выкупила российская металлургическая компания «Мечел». В течение 2009 г. «Мицуи Буссан», продолжало вести активные переговоры с ОАО «Мечел» и в августе 2009 г. подписала меморандум о сотрудничестве.

Подписанный меморандум предусматривает сотрудничество по различным направлениям — от маркетинга, логистики и продажи металлопродукции и сырья до организации совместных предприятий в области производства сырьевых товаров, черной и цветной металлургии, сбыта и дистрибуции. Компании намерены разработать программу дальнейшего сотрудничества, подготовить проекты документов для реализации совместных проектов, в том числе по совместной разработке Эльгинского месторождения¹¹.

В 2006–2009 гг. проводилась детальная разведка Элегестского месторождения каменного угля. Владелец лицензии на разработку месторождения является ЗАО «Енисейская промышленная компания», которая входит в состав Объединенной промышленной корпорации (ОПК). Общий объем запасов углей оценивается в 20 млрд т, запасы коксующихся углей дефицитной марки «Ж» — в 1 млрд т.¹²

Меморандум о сотрудничестве между ОПК и «Мицуи Буссан» был подписан в 2008 г. Японская компания профинансировала «feasibility study» (анализ осуществимости) проекта, получив за это преимущественное право на приобретение доли в разработке Элегестского угольного месторождения.

В июне 2010 г. анализ осуществимости проекта был завершен. В июле 2010 г. начались переговоры о вхождении японской компании в проект. «Мицуи Буссан» планирует выкупить не менее блок-пакета акций в проекте¹³.

Экологические проекты

Экологическое сотрудничество в двусторонних отношениях, конечно, важно само по себе. Однако значимость его возрастает еще и потому, что практически все инвестиционные проекты и в энергетике, и в транспортном комплексе сталкиваются с экологическими проблемами и ограничениями. Это вполне объяснимо, поскольку такие проекты потенциально опасны для природы, а природа Дальнего Востока России уникальна: здесь много заповедников, заказников, других охраняемых территорий (как, например, в проекте «Сахалин — 2»)¹⁴.

Кроме того, техническое перевооружение отечественной промышленности требует огромных инвестиций, объем которых не может быть покрыт внутренними ресурсами. Задача модернизации основного оборудования осложняется и тем, что его переоснащение должно быть осуществлено в кратчайшие сроки — в противном случае, наращивание объемов ВВП будет происходить на базе старого оборудования — за счет использования экстенсивных факторов развития. Подобная перспектива обрекает российскую экономику на пополнение рядов технологических аутсайдеров мирового хозяйства и снижает конкурентоспособность товаров за рубежом.

Обеспечение стабильного экономического роста в Российской Федерации напрямую зависит от повышения энергоэффективности использования ресурсов при одновременном снижении энергоемкости производства. Будущее экономическое развитие России должно сопровождаться проведением ресурсосберегающих мероприятий в топливно-энергетическом комплексе, повышающих энергоэффективность его отраслей и снижающих топливные затраты. Имеющий место в настоящее время огромный объем образования загрязняющих веществ на единицу выпуска продукции, а также масштабы вредных эмиссий, образующихся при добыче, сжигании и транспортировке топлива¹⁵, в сложившихся условиях могут быть во многом ограничены за счет реализации российско-японских инвестиционных проектов в сфере защиты окружающей среды, в частности т.н. «проектов совместного осуществления» (ПСО).

По сравнению с другими механизмами экологического сотрудничества, в частности торговлей квотами, инвестиционные проекты «совместного осуществления» в применении к российской ситуации можно оценить как более эффективный инструмент защиты окружающей среды. Помимо принципа добровольности, на основе которого рос-

сийские предприятия участвуют в совместной деятельности, результативность ПСО обусловливается наличием системы целевой направленности инвестиций. Для России, где часто льготные зарубежные кредиты и инвестиции не доходят до конечного адресата, конкретизация инвестирующей стороной определенного предприятия как объекта приложения своего капитала, повысит вероятность того, что средства, выделенные для участника проекта, будут использованы строго по назначению. Кроме того, обязательства по предоставлению отчетности о ходе проекта с последующим анализом результатов деятельности будут способствовать эффективности управления выделенными финансовыми и технологическими ресурсами.

Привлекательность России для Японии как объекта приложения капитала обусловлена тем, что стоимость улучшения технологий в России значительно ниже, чем в промышленно развитых странах, и следовательно, выполнение того или иного проекта по снижению выбросов CO₂ на российской территории существенно дешевле, чем в большинстве развитых стран. Согласно статистическим данным, представленным экспертами Мирового банка, одна тонна снижения CO₂ обходится России в 7 долл. США, в то время как в США аналогичный показатель составляет 190 долл., в странах ЕС — 270 долл., а в Японии — 600 долл.¹⁶

На долю топливно-энергетического комплекса в России приходится около 90% выбросов парниковых газов, около половины всех вредных выбросов в атмосферу и треть вредных веществ, сбрасываемых в воду. Поэтому наиболее перспективными направлениями российско-японского сотрудничества в области экологии представляются проекты в отраслях ТЭКа: электроэнергетике, газовой, нефтяной, газонефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности.

В частности, в августе 2010 г. «Газпром нефть» и японские партнеры «Мицубиси» и «Ниппон Сэкию» приступили к реализации на территории РФ первого российско-японского ПСО. Его суть заключается в утилизации попутного нефтяного газа на Еты-Пуровском месторождении¹⁷, который ранее сжигался на факеле. В рамках ПСО «Газпром нефть» обеспечит строительство ряда объектов, их эксплуатацию и техническое обслуживание. Японские компании предоставят «ноу-хау» по утилизации попутного газа с учетом опыта, полученного при реализации аналогичного проекта на месторождении Ранг-Донг во Вьетнаме. «Мицубиси» обеспечивает общую координацию проекта¹⁸.

Высокий эффект от реализации инвестиционных проектов ожидается также в промышленности и жилищно-коммунальном хозяйстве: предполагается перевод энергетических объектов на газовое топливо; более активное использование возобновляемых источников энергии, утилизация отходов, а также внедрение передовых сельскохозяйственных и лесоводческих технологий.

Дальнейшее инвестиционное сотрудничество в рамках реализации ПСО можно ожидать в Приморском и Хабаровском краях, а также на территории Амурской и Сахалинской областей. Высокие инвестиционные ожидания, связанные с совместной деятельностью в данных регионах, обусловлены географической близостью Японии к проектным объектам и подтверждаются наличием планов крупных японских компаний по проведению технико-экономических обоснований потенциальных проектов.

Одним из примеров российско-японского сотрудничества может стать участие японской стороны в модернизации нескольких энергетических объектов в Дальневосточном регионе. Предварительное технико-экономическое обоснование для данных проектов уже подготовлено тремя крупными японскими предприятиями: «Сумитомо», «Исикавадзима харима дзюкогё» и «Тосиба», выразившими желание стать партнерами РФ в осуществлении проекта¹⁹. Техническая сторона совместной деятельности включает в себя: сооружение нескольких бойлерных котлов на Владивостокской ТЭЦ-2, замену оборудования на Партизанской ТЭЦ и завершение строительства Уссурийской ТЭЦ²⁰. План проекта предусматривает строительство двух газовых бойлеров на Владивосток-

ской ТЭЦ-2, а также замену двух бойлерных котлов, действующих на угольном топливе. На Партизанской ТЭЦ планируется увеличить суммарную тепловую мощность за счет остановки ныне действующего оборудования и введения в эксплуатацию новых газовых котлов. Строительство Уссурийской ТЭЦ будет способствовать созданию бесперебойной системы поставки электроэнергии в регионе за счет ликвидации небольших бойлерных станций.

Экологический эффект проекта заключается в снижении уровня выбросов углекислого газа примерно на 30% от первоначального состояния, что составляет 3380 тыс. т CO₂ ежегодно. Суммарный показатель энергосбережения при проведении проекта за аналогичный период будет равняться 390 тыс. т топлива (в пересчете на сырую нефть)²¹.

Таким образом, предполагаемое сотрудничество между Россией и Японией, осуществляемое в рамках Киотского протокола, может способствовать построению современной структуры российской экономики за счет использования интенсивных факторов роста и обновлению энергетического сектора страны. Представители правительственных и деловых структур Японии выражают надежду, что проявленная со стороны Японии готовность к проведению двухсторонней совместной деятельности, предполагающая наличие потенциальных выгод для РФ, будет способствовать углублению российско-японского инвестиционного сотрудничества в сфере экологии.

Сотрудничество в сфере транспорта и связи

В силу естественных географических факторов российский транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность РФ и единство ее экономического пространства. Без системного развития транспортного сектора невозможно осуществить качественный прорыв в экономике, повысить конкурентоспособность российских производителей, обеспечить достойное качество жизни для населения.

Россия расположена на пересечении многих исторических путей между Европой и Азией и выступает в качестве естественного сухопутного моста между странами двух континентов. Два из четырех евроазиатских наземных транспортных коридоров — «Транссиб» («Запад-Восток») и «Север-Юг», связывающих Евросоюз с государствами Юго-Восточной и Центральной Азии, проходят по территории РФ. Используя географическое положение и геополитические факторы, Россия может дополнительно получать существенные доходы от транзита грузов по международным транспортным коридорам (МТК)²², проходящим по ее территории. Однако имеющийся транспортный потенциал страны используется в настоящее время далеко не полностью.

По оценкам экспертов, основные объемы товарооборота в ближайшее десятилетие будут концентрироваться в треугольнике США—Европа—АТР. Одним из крупных источников доходов регионов России и, прежде всего, Сибири и Дальнего Востока может стать использование выгод их экономико-географического положения между тремя бурно развивающимися центрами мирохозяйственной системы: Северной Америкой, Европейским Союзом и странами АТР. России выпадает роль интегратора двух транспортных систем — европейской и азиатской. Развитие транспортной инфраструктуры на российском Дальнем Востоке, ее стыковка с транспортной системой Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) является одним из необходимых условий интеграции России в мировую экономику.

Транспортный потенциал и транзитные возможности России как евразийской державы дают основание полагать, что вложения средств в международно-транспортную сферу, особенно в развитие МТК принесут хорошие плоды. Поэтому важной задачей является привлечение крупных частных российских и зарубежных инвесторов в транспортную отрасль и, в первую очередь, в развитие транспортного коридора «Транссиб».

Данный комплекс вопросов также занимает видное место в утвержденной российским правительством в 2005 г. «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» и в принятой в 2007 г. Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Появление в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России новых производств, сопутствующее этому развитие социально-экономической сферы и расширение внешнеэкономических связей этих регионов с зарубежными странами, безусловно, выдвинет вопросы развития и модернизации транспорта в число важнейших тем международного сотрудничества.

В настоящее время сотрудничество с Японией в области транспорта осуществляется в основном по двум направлениям: линейное судоходство и транспортно-экспедиторские услуги.

Сотрудничество в линейном судоходстве заключается в осуществлении на практике перевозок грузов взаимной торговли и иностранных фрахтователей между портами Находка, Восточный, Владивосток и портами Японии (Иокогама, Кобе, Нагоя).

На фоне устойчивого развития российской экономики в последние годы наблюдался существенный рост российско-японского товарооборота. В частности, для сборочных производств японских автомобилестроительных компаний основная часть запчастей и автокомпонентов импортируется в настоящее время в Россию из Японии и Европы. Поэтому обеспечение «транспортного коридора» для растущего грузопотока становится все более актуальной задачей.

Основным российским широтным коридором является «Запад-Восток». Основу коридора на территории России составляет Транссибирская железнодорожная магистраль. Ось коридора проходит от Москвы до морских портов Восточный и Владивосток на Дальнем Востоке России. Коридор имеет ответвления на Казахстан, Монголию, Китай и Корейский полуостров. Этот евроазиатский коридор принимает на себя грузы, поступающие из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Китая, Казахстана, государств Центральной Азии. Затем эти грузы расходятся в направлении российских портов на Балтийском и Черном морях, стран Балтии, Финляндии, Белоруссии, Украины, а через них — в государства Западной, Центральной и Восточной Европы.

Именно Транссибирская магистраль стала первым сухопутным транзитным коридором для грузов из стран Восточной и Западной Европы через территорию бывшего СССР в страны Восточной и Юго-Восточной Азии. Вместе с тем, Трансисиб имеет большое значение с точки зрения транспортировки грузов и перевозки пассажиров и в меридиональных направлениях, в том числе на российский Север, в Среднюю Азию и далее на Китай.

В 90-е годы перевозка контейнерных грузов по Транссибирской железнодорожной магистрали (ТСМ) потеряла привлекательность для японских компаний, и грузопоток резко сократился из-за несовершенства тарифной системы, таможенных правил, хищений и падения доверия к этому маршруту в целом. Это способствовало увеличению грузопотоков на альтернативном Транссибу маршруте через Суэцкий канал, время в пути с использованием которого составляет около 40 суток.

Японская сторона высказывает заинтересованность в использовании Транссиба как потенциально выгодного транспортного коридора между странами АТР и Европой, а увеличение загрузки ТСМ японскими грузами увязывает с созданием конкурентных условий перевозки грузов от портов Японии до Центральной Европы по сравнению с морским маршрутом. В данном контексте компания «Мицуи буссан» и ОАО «РЖД» развивают сотрудничество в области транспорта, создав на паритетных началах СП «Русская тройка».

Ускоренное развитие технологий контейнерных интермодальных (с применением разных видов транспорта) перевозок грузов является сегодня приоритетным направ-

лением развития транспортной системы. Внедрение контейнеров по всей транспортной цепочке с применением соответствующей погрузочно-разгрузочной техники способствует интернационализации российского грузового транспорта, его большому соответствию современным и прогрессивным методам грузоперевозок. Неоспоримое преимущество использования при перевозке стандартного контейнера — удобство при перегрузке с одного вида транспорта на другой, большая скорость доставки, обеспечение сохранности груза, удешевление стоимости перевозки. Развитие контейнерных перевозок в России способствовало заключению в июле 2007 г. между японской транспортной компанией «Kintetsu express» и ОАО «Трансконтейнер» агентского соглашения, в рамках которого японской компанией из портов Иокогама, Кобэ и Нагоя до порта «Восточный» контейнеры будут доставляться по морю, а в европейскую часть России — через Транссиб.

В сотрудничестве с японскими компаниями могли бы решаться вопросы самого широкого развития инфраструктуры МТК «Восток-Запад», в том числе проблемы создания современных информационных и телекоммуникационных систем связи и использования России как естественного моста между Европой и Азией.

В этом контексте примерами успешного сотрудничества являются инвестиционные проекты в сфере телекоммуникаций, осуществленные компаниями «NTT-Com» и ЗАО «Компания ТрансТелеКом», а также «KDDI» и «Ростелеком» по введению в действие новых оптоволоконных линий связи, соединивших Дальний Восток России с Японией.

В октябре 2006 г. российский магистральный оператор связи ЗАО «Компания ТрансТелеКом» и японская телекоммуникационная корпорация «NTT-Com» подписали договор о межсетевом взаимодействии, а в феврале 2007 г. компании заключили контракт о соединении своих сетей оптоволоконным кабелем от о. Сахалин до о. Хоккайдо, что позволило организовать прямое высокоскоростное соединение телекоммуникационных сетей России и Японии.

В начале 2008 г. «ТрансТелеКом» и «NTT-Com» завершили прокладку, а в июле запустили в коммерческую эксплуатацию подводную волоконно-оптическую кабельную систему «Hokkaido-Sakhalin Cable System» (HSCS) на маршруте Невельск (Сахалин) — Исикари (Хоккайдо). Протяженность кабельной системы от Сахалина до Хоккайдо составила 570 км, пропускная способность системы — 640 Гбит/с. Общий объем инвестиций в проект составил более 50 млн долл. США. «Hokkaido-Sakhalin Cable System» позволила организовать кратчайший телекоммуникационный маршрут для передачи данных из Токио в Лондон и стала неотъемлемой частью трансконтинентальной цифровой магистрали «TranTelecom Eurasia Highway», которая соединяет Юго-Восточную Азию и Западную Европу²³.

«Ростелеком» и «KDDI» проложили телекоммуникационный кабель между городами Находка и Дзэцу (преф. Ниигата), который позволил наладить прямую передачу из Японии большого объема информации не только российским, но и европейским потребителям. С сентября 2008 г. Компании приступили к его коммерческой эксплуатации. Общая протяженность подводного кабеля составила около 1800 км (две кабельные трассы по 900 км), а пропускная способность — 640 Гб/с. Суммарный объем инвестиций «KDDI» и «Ростелеком» в реализацию проекта оценивается в 5 млрд иен (около 4,2 млн долл. США)²⁴.

Возрастающая роль совместных предприятий

В связи с тем, что многие японские инвесторы переориентируют свои капиталовложения не только в создание новых компаний, но и в развитие действующих российских предприятий, реализация инвестиционных проектов в форме создания СП остается весьма перспективной. По мере развития экономики Дальнего Востока спрос на инве-

стиции и передовые технологии из Японии и других стран будет интенсивно расти. Очевидная польза от инвестиционного взаимодействия с японскими компаниями заключается в том, что в процессе сотрудничества создаются условия, позволяющие гармонизировать структуру российского экспорта путем повышения в нем удельного веса продукции с более высокой долей добавленной стоимости, и сделать производимую продукцию более конкурентоспособной на японском рынке и рынках других стран. Инвестиционная привлекательность дальневосточного региона для Японии очевидна: географическая близость, богатые запасы и разнообразие биоресурсов, растущий потребительский спрос и, соответственно, емкость внутреннего рынка, а также относительно низкая стоимость земли, электроэнергии и прочих составляющих себестоимости продукции, повышающие конкурентные преимущества товаров, произведенных на ДВ России.

Примерами успешно реализованных японских проектов может послужить сотрудничество компании «Сумитомо Корпорэйшн» с одним из крупнейших в России лесоперерабатывающих предприятий ОАО «Тернейлес». В июле 2007 г. компания «Сумитомо Корпорэйшн» увеличила свою долю в уставном капитале ОАО «Тернейлес» до 45%. В 2009 г. японская компания открыла новые лесоперерабатывающие линии общей производительностью 420 тыс. куб. м в год. Общий объем японских инвестиций составил 18,1 млрд иен (около 150 млн долл. США)²⁵.

Учитывая традиционную заинтересованность Японии в инвестициях в добывающую промышленность за рубежом, значительная часть перспективных инвестиционных проектов на Дальнем Востоке РФ по-прежнему сосредоточена в разработке месторождений полезных ископаемых.

В частности, в октябре 2006 г. подписано соглашение между торговой компанией «Мицуи буссан» и ОАО «Техснабэкспорт» о совместной разработке Эльконского ураново-рудного района в Республике Саха (Якутия) с запасами в 250 тыс. т. Предполагается, что доля японской компании в проекте составит 25%. Начало промышленной добычи в объеме 1000 т намечено на 2015–2016 г., что позволит поставлять до 250 т урановой продукции для атомных электростанций Японии ежегодно. На нынешнем подготовительном этапе проекта разрабатывается его технико-экономическое обоснование, при этом компания «Мицуи буссан» профинансировала исследования по воздействию добычи урана на экологию и по методам бурения в объеме 6 млн долл. США²⁶.

Дополнительные возможности для развития российско-японского инвестиционного сотрудничества открываются в связи с общей переоценкой экономического курса России в сторону отхода от модели экономического роста, основанной на форсированном наращивании добычи и экспорта энергоресурсов и перехода к новой модели развития, опирающейся на рост интеллектуального капитала, инноваций, развитие высокотехнологичных производств, конкурентоспособных на мировом рынке.

Вступление в силу Закона «Об особых экономических зонах (ОЭЗ) в Российской Федерации» будет способствовать углублению регионального сотрудничества не только в топливно-сырьевых отраслях, но и в более интенсивном использовании научно-технического и транспортного потенциала, которым обладают дальневосточные регионы России. Японские компании уже начали инвестировать в российские ОЭЗ.

В частности, в июле 2007 г. ОАО «Северсталь-Авто» (ныне ОАО «СОЛЛЕРС») и японская компания «Исудзу» подписали учредительные документы по созданию в России российско-японского СП по производству грузовиков на территории ОЭЗ «Алабуга» (респ. Татарстан). В феврале 2008 г. на предприятии началось производство грузовиков NQR75P обновленной модификации.

В конце декабря 2009 г. ОАО «Соллерс» при содействии японских партнеров по СП запустило в Приморском крае новую сборочную площадку по производству автомобилей «Исудзу», а также корейских и итальянских моделей. Предполагается, что уровень локализации проекта составит не менее 50%. Кроме производства автомобилей, пред-

приятие намерено осуществлять в России сборку дизельных двигателей «Исудзу» и создать инжиниринговый центр для разработки и адаптации продуктов японской компании специально под потребителей российского рынка.

Для привлечения японского бизнеса в ОЭЗ Дальнего Востока России активно используется японский опыт: например, в августе 2010 г. с НИИ «Номура» достигнута договоренность об участии сотрудников Института в разработке концепции создания и развития портовой ОЭЗ «Советская Гавань» в Хабаровске²⁷.

В настоящее время в проработке также находятся инвестиционные проекты по созданию на территории России производства нового синтетического энергоносителя диметилового эфира (ДМЭ) из природного газа, экспорт его в Японию для использования в качестве топлива для тепловых электростанций (предполагаемый объем инвестиций — 1 млрд долл. США); строительство на острове Сахалин тепловой электростанции на местном природном газе и экспорт электроэнергии в Японию по воздушным линиям и подводному кабелю постоянного напряжения (предполагаемый объем инвестиций — до 1,1 млрд долл. США) и ряд других.

Японские компании, действующие в высокотехнологичных отраслях (а именно в таких инвестициях нуждается и Дальний Восток, и Россия в целом) интересуют, прежде всего, наличие таких специализированных факторов, как НИОКР, квалифицированный персонал и инфраструктура, бизнес-среда и т.п.

Возможности сотрудничества в сфере инноваций

По мнению японских экспертов, Российская Федерация имеет огромный потенциал для инновационного сотрудничества благодаря мощной научной инфраструктуре и кадровому потенциалу, значительно превышающим аналогичные показатели большинства стран с эквивалентным ВВП. Достижения и оригинальность идей российской фундаментальной науки представляют большую привлекательность для Японии.

Однако слабая организация научных исследований в РФ приводит к существенной диспропорции между огромными расходами на НИОКР и низкой экономической отдачей от них. В связи с этим потенциал инновационного сотрудничества может быть реализован только при условии ликвидации указанного дисбаланса, а также вовлечения частного сектора в финансирование НИОКР.

Необходимым условием развития сотрудничества является также государственная политика по созданию макроэкономических условий для формирования более прозрачного бизнеса, снижения барьеров по выходу на рынок новых высокотехнологичных компаний, стимулированию конкуренции, поддержке распространения передовых технологий и ноу-хау.

В долгосрочной перспективе японский бизнес заинтересован в налаживании сотрудничества в области биотехнологий, нанотехнологий и материалов, информационных и телекоммуникационных технологий, микроэлектроники, а также в сферах атомной энергетики и освоения космического пространства. Наиболее перспективным в этой части представляется создание на совместной основе конкурентоспособных товаров и услуг путем органичного сочетания достижений российской фундаментальной науки и японских прикладных технологий.

В заключение необходимо отметить, что для наращивания объемов японских инвестиций в дальневосточные регионы требуется дальнейшее совершенствование российской налоговой и правовой систем, закрепление единого правового пространства, чтобы в регионах неукоснительно выполнялись принятые центром законодательные акты.

Важнейшие отрасли экономики и промышленности Дальнего Востока и России в целом нуждаются не просто в дополнительных финансовых ресурсах, но в современ-

ных технологиях и оборудовании. На первый план выдвигается задача модернизации российской экономики и ее перевод на путь инновационного развития. В условиях, когда необходимо увеличение доли высокотехнологического сектора в ВВП, важное значение приобретает привлечение не просто капиталовложений, а иностранных инвестиций «высокого качества» в создание и развитие высокотехнологичных отраслей экономики РФ. В этом плане инвестиционное сотрудничество России с Японией таит немалый потенциал.

1. Инвестиции: Системный анализ и управление М., 2006.
2. По проекту «Сахалин-1» добыча нефти и природного газа началась в 2005 г. В рамках проекта «Сахалин-1» в июле 2007 г. объем суточной добычи в рамках проекта достиг проектного уровня (производство нефти — 250 тыс. баррелей в сутки (12,5 млн. в год). По состоянию на май 2009 г. добыто более 20 млн т нефти, российским потребителям поставлено свыше 3 млрд куб. м газа. В рамках проекта «Сахалин-2» с 1999 г. по май 2009 г. добыто около 15 млн т нефти. С апреля 2009 г. начата отгрузка СПГ. С выходом завода на полную мощность ежегодный экспорт СПГ по проекту составит 9,6 млн т. Около 60% СПГ и большая часть нефти планируются к поставке в Японию, что может обеспечить 7% и 3% японского импорта соответствующих энергоносителей.
3. 19 апреля 2007 г. завершена сделка по вхождению ОАО «Газпром», получившего 50%+1 акция в состав акционеров проекта (стоимость пакета 7,45 млрд долл. США).
4. По материалам МЭТП Японии, компаний «Итою», «Марубэни». Официальные статистические данные о поступлении инвестиций из Японии не полностью отражают картину привлеченных капиталовложений. В силу определенной специфики участия японских компаний в крупных нефтегазовых проектах на шельфе о. Сахалин (в рамках консорциумов), финансирование из Японии проводится через спецсчета операторов проекта.
5. The Daily Yomiuri. 2009. 28 июля.
6. Эльгинское месторождение каменного угля, расположено в Юго-Восточной части Республики Саха (Якутия), и представляет собой крупнейшую на Дальнем Востоке России сырьевую базу высококачественных коксующихся и энергетических углей. Месторождение отличается благоприятными горно-геологическими условиями залегания пластов, расположено примерно в 415 км восточнее г. Нерюнгри и в 320 км севернее трассы БАМ. Элегестское месторождение находится в западной части Улугхемского угольного бассейна, расположенного в центральной части Республики Тыва. В центральной части бассейна находится столица Республики Тыва — г. Кызыл. Общая площадь бассейна около 2700 км². Площадь Элегестского месторождения 83 км².
7. По данным «US Energy Information Administration».
8. По данным «US Energy Information Administration».
9. www.rosinvest.com/news/705726.
10. Циканов М.М. Реализация Эльгинского проекта в кооперации и интеграции с субъектами Дальневосточного федерального округа. Якутск, 2005.
11. <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1219164>.
12. www.nedra.ru.
13. <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/2010/07/22/241303>.
14. Проект «Сахалин-2» предусматривает добычу нефти и газа на шельфе о. Сахалин в рамках СПГ, а также строительство завода по производству СПГ и экспортных морских терминалов. В третьем квартале 2007 г. на Сахалин прибыла инспекция Росприроднадзора для изучения экологической ситуации в районе объектов проекта. В результате проведенной экспертизы первый заместитель руководителя Росприроднадзора О.Л. Митволь заявил, что экологический ущерб, нанесенный проектом «Сахалин-2», оценивается более чем в 50 млрд долл. США. По его словам, эта цифра складывается из стоимости работ, которые необходимо провести по рекультивации земель в районе залива Анива Охотского моря, а также по восстановлению лесного массива в районе трассы магистральных трубопроводов, строящихся в рамках проекта. Он также отметил, что на Макаровском участке, где ведется строительство газопровода в рамках проекта "Сахалин-2", оползнем уничтожен лес на общую сумму в 1,6 млн руб. При подготовке ТЭО проекта «Сахалин-2» Дальневосточный биологический институт представил расчет рисков по

опасности схода селей потоков, однако данный расчет не вошел в ТЭО. Основные претензии к оператору проекта касаются следующих аспектов. Во-первых, по мнению экологов, при установке добывающей платформы компания не учла, что в этом районе находится уникальная зона нагула редкой популяции серых китов. Во-вторых, оператором по всей длине 750-километрового трубопровода незаконно перепаханы земли государственного лесного фонда полосой в 120 метров шириной. В-третьих, экологи и инспекторы считают, что оператор проекта серьезно нарушил природоохранное законодательство при проведении работ в заливе Анива. Японские корреспонденты, сопровождавшие комиссию Росприроднадзора, после поездки по маршруту строительства трубопровода также отметили, что при работах в рамках проекта ряду районов нанесен серьезный экологический ущерб, включая массовую вырубку лесов и загрязнение водоемов. (По материалам японских и российских СМИ).

15. Глухов В.В., Некрасова Т. П. Экономические основы экологии. 3-е изд. СПб., 2003.
16. Гуревич Н. Киотский протокол: надежды и разочарования // Россия в глобальной политике. 2004. № 3. — http://www.globalaffairs.ru/live/article.asp?rubric_id=1322&id=3955.
17. Расположено в Ямало-Ненецком автономном округе.
18. По информации «Мицубиси Корп.».
19. Синэнерги кайгай дзёхо Международная информация в области новой энергетики. — <http://www.nedo.go.jp/kankobutsu/foreigninfo/03/03-11.pdf>.
20. Построенные в 1954 и 1970 гг. соответственно Владивостокская ТЭЦ-2 и Партизанская ТЭЦ не справляются с энергетической нагрузкой, что ведет к сбою в поставках электроэнергии конечным потребителям. Низкая энергоэффективность небольших бойлерных станций в Уссурийском районе обуславливает необходимость возведения нового современного энергетического объекта в регионе.
21. Синэнерги кайгай дзёхо [Международная информация в области новой энергетики].— <http://www.nedo.go.jp/kankobutsu/foreigninfo/03/03-11.pdf>.
22. Международные транспортные коридоры — это совокупность установленных государствами магистральных, транспортных маршрутов в определенных направлениях. Они имеют соответствующие дорожно-технические обустройства и сооружения, обеспечивающие пропуск транспортных средств и безопасные перевозки пассажиров и грузов, в том числе смешанными сообщениями по территориям государств (на суше, на воде и в воздушном пространстве). МТК предназначены для международного пользования в соответствии с международными признанными правовыми нормами и законами каждой страны. Данные Подпрограммы «Международные транспортные коридоры» — www.minrtans.
23. По информации пресс-центра ЗАО «Компания ТрансТелеКом».
24. По информации пресс-центра ОАО «Ростелеком».
25. По информации «Сумитомо Корпорэйшн».
26. Нихон Кэйдзай. 2006. 6 oct.
27. <http://www.27region.ru/news/index.php/newscat/dvnews/26486-nomura-research-institute-----q-q>.