

Перспективы развития проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей: инвестиционный аспект

© 2011

В. Нехорошков

Проект соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей открывает широкие возможности привлечения иностранных инвестиций в регионы Сибири и Дальнего Востока, богатые полезными ископаемыми, а также может содействовать динамичному развитию внешней торговли между странами Юго-Восточной Азии и России. В соответствии с Транспортной стратегией и Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года, в данный проект могут быть включены отдельные инвестиционные проекты, такие как Байкало-Амурская магистраль, Урал Промышленный, Урал Полярный, Трансконтинентальная магистраль, Материк — о.Сахалин, что усилит взаимовыгодную экономическую эффективность сотрудничества государств-участников проекта.

Ключевые слова: Транскорейская магистраль, Транссибирская магистраль, внешняя торговля, прямые иностранные инвестиции.

В современных условиях развития мировой экономики неотъемлемым элементом устойчивого социально-экономического развития отдельных стран мира является уровень развития их транспортной инфраструктуры, способной эффективно обеспечивать хозяйственные связи между субъектами внутри страны и полноценно интегрироваться в мировую экономику. Состояние транспортной инфраструктуры и ее возможности в сфере обеспечения национальных участников внешней торговли во многом отражаются на конкурентоспособности производимой ими продукции и, как следствие, на роли в мировой экономике.

В настоящее время в отличие от России, где железнодорожный транспорт играет одну из ключевых ролей вместе с трубопроводным транспортом, для Республики Корея основным видом транспорта, обеспечивающим выход на внешний рынок, является морской транспорт. Несмотря на географическую близость и наличие сухопутного соединения между Республикой Кореей, Россией и Китаем, в силу политических и идеологических противоречий на Корейском полуострове обеспечение всего товарного потока между ними, в том числе транзитного, полностью зависит от морских перевозок. Однако, роль железнодорожного транспорта в данном регионе может существенно возрасти с преодолением политических и идеологических препятствий. И в свете взаимоотношений России и Республики Корея первоочередным является проект соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей.



Рис. 1. Альтернативные варианты соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей

Проект восстановления Транскорейской магистрали и ее выход на Транссибирскую магистраль неоднократно изучался и российскими и корейскими учеными. Результатом исследований является ряд альтернативных или в перспективе взаимодополняющих друг друга проектов выхода с Транскорейской магистрали на Транссибирскую. Сравнительная оценка данных альтернативных вариантов проводилась как по срокам транспортировки грузов, так и по числу пересекаемых государственных границ и связанных с этим временных и финансовых потерь. Со стороны корейских ученых был проведен более детальный анализ тарифной составляющей по отдельным альтернативным маршрутам, предполагающий транспортировку грузов из Республики Корея в Европу при помощи мультимодальных перевозок.

Дальнейшее развитие темы актуальности и эффективности проекта говорит о необходимости обратить внимание и на другие аспекты его реализации, в частности, на инвестиционный аспект.

Анализ внешней торговли России и Республики Корея показывает, что несмотря на сложившиеся и, несомненно, динамично развивающиеся торгово-экономические взаимоотношения, они не являются друг для друга ключевыми партнерами. Так по данным на 2006 г., которые незначительно изменились на сегодняшний день, в географической структуре экспорта Республики Корея преобладают развивающиеся страны и в первую очередь Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии, доля которых составляет 44%. На втором месте находятся страны Европейского Союза, доля которых в экспорте Республики Корея составляет 15,3%. Далее следуют США — 13,3%. В это время на долю стран с переходной экономикой, к которым относится Россия, приходится 2,3%¹.

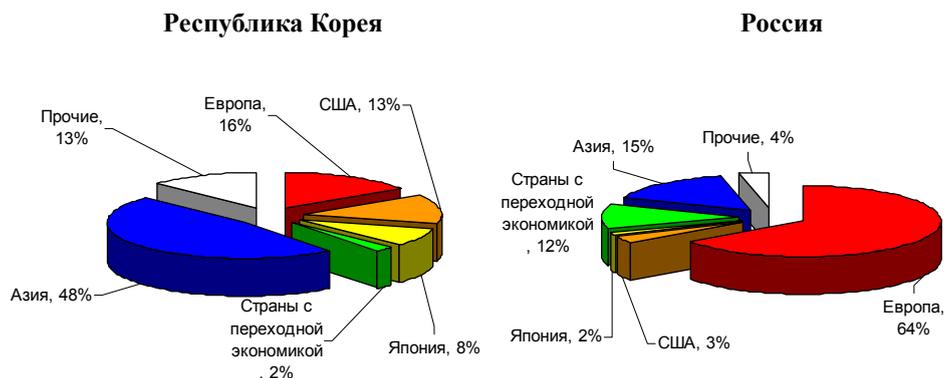


Рис. 2. География внешней торговли России и Республики Корея²

Подобная ситуация наблюдается и при анализе внешней торговли России, где в 2006 г. на ЕС приходилось 60,7% всего экспорта, а на страны Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии — 9,3%³.

Таблица 1

Внешняя торговля России и Республики Корея, млн долл. США

2008				2009			
Оборот	Экспорт	Импорт	Доля, %	Оборот	Экспорт	Импорт	Доля, %
18 383,4	7789,5	10 593,9	2,5	10 554,3	5689	4865,3	2,3

В то же время роль в общемировой внешней торговле России и Республики Корея достаточно велика. Так, Россия, по данным на 2008 г., находилась на 9 месте по объему экспорта (2,9%), и на 17 месте по объему импорта (1,8%). Республика Корея находится на 12 месте по объему экспорта — (2,6%) и на 10 месте по объему импорта (2,7%)⁴.

Таблица 2

Республика Корея в мировой торговле

	Млрд долл. США	Доля	Место
Экспорта	422,0	2,6%	12
Импорт	435,3	2,7%	10

Таблица 3

Россия в мировой торговле

	Млрд долл. США	Доля	Место
Экспорта	471,6	2,9%	9
Импорт	291,9	1,8%	17

В целом, анализ внешней торговли стран Азии показывает, что стоимость товаров, вывозимых в Европу, превышает 800 млрд долл. США, а импорт из Европы в регион составляет 486,5 млрд долл.

Таким образом, можно сделать вывод о значимости для обеих стран внешней торговли и, как следствие, необходимости ее эффективного транспортного обеспечения. При этом, исходя из характера двусторонней внешней торговли, можно заключить, что проект соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей, в первую очередь,

рассматривается Республикой Кореей как способ обеспечения транзита товаров по направлению Республика Корея — Европа — Республика Корея.

Анализируя имеющиеся на сегодняшний день многочисленные публикации по данной проблеме, можно выделить следующий перечень целей, преследуемых Россией и Республикой Корея. В обобщенном виде их можно представить в виде следующей таблицы, которая отражает основные приоритеты каждой из стран и их отличительные особенности⁵.

Таблица 4

Система целей проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей

Россия	Республика Корея
<i>Геоэкономические цели</i>	
– стать ключевым элементом геомоста между странами АТР и Европой	– стать не только судостроительной, но и железнодорожной державой
<i>Политические цели</i>	
– преодолеть политические и идеологические противоречия на корейском полуострове; – повысить региональный политический вес	– перевести политические и идеологические противоречия на Корейском полуострове в сторону сотрудничества и воссоединения Кореи
<i>Экономические цели</i>	
– найти новые точки экономического роста регионов Сибири и Дальнего Востока; – получить дополнительный доход от экспорта транспортных услуг по обеспечению транзита евроазиатских грузов; – увеличить объемы внешней торговли с Республикой Кореей, усилив конкурентоспособность продукции предприятий Сибири и Дальнего Востока за счет сокращения транспортных издержек; – увеличить объемы внешней торговли со странами Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии	– удовлетворить возрастающие потребности в транспортном обеспечении своей растущей внешней торговли; – минимизировать транспортные издержки и сроки перевозки трансевразийских грузов; – диверсифицировать транспортные коридоры, обеспечивая надежность транспортных связей

Итак, для России приоритетным является включение в систему транспортного обеспечения евроазиатского грузопотока и на этой основе решение ряда экономических задач, а для Республики Корея — транспортное обеспечение внешней торговли. Несмотря на то, что данные цели, несомненно, являются важными для каждой из стран, они далеко не в полном объеме отражают потенциал реализации проекта соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей.

Проработка инвестиционного аспекта, позволяет добавить к экономическим целям обоих государств следующие цели:

– для России: привлечение прямых иностранных инвестиций в различные отрасли российской экономики на территории Сибири и Дальнего Востока;

– для Республики Корея: размещение прямых иностранных инвестиций в сырьевом секторе и связанных с ним отраслях промышленности России, в первую очередь, с целью обеспечения стабильных поставок природных ресурсов для собственных нужд.

Проработка данного аспекта не случайна и достаточно актуальна. На сегодняшний день из всего объема корейских инвестиций в российскую экономику треть прихо-

дится на Дальневосточный регион, что объясняется географическим положением, при этом величина их на общем фоне незначительна. Так, из 5,2 млрд долл. общих инвестиций лишь 43 млн пришлось на Республику Корея. В то же время Республика Корея выкупает 45% всей экспортируемой сахалинской нефти и 16% газа. Более того, контракты заключены вплоть до 2028 г., согласно им Сеул будет закупать 1,5 млн т сжиженного природного газа ежегодно. В таком контексте было бы логично присоединиться к собственно разработке месторождений путем расширения своей инвестиционной деятельности на территории России, начиная с участия в инвестиционных проектах, связанных с развитием необходимой транспортной инфраструктуры (см. табл. 5, 6)⁶.

Таблица 5

Динамика прямых инвестиций Республики Корея в Россию, в тыс. долл. США

2005	2006	2007
34 157	102 533	227 804

Таблица 6

**Прямые иностранные инвестиции в российский Дальний Восток,
млрд долл. США**

Всего	Из Республики Корея	Доля, %
5,2	0,043	0,83%

В России за последние годы был принят ряд нормативно-правовых документов направленных на формирование транспортной инфраструктуры, способной обеспечить динамичное социально-экономическое развитие страны. В частности, речь идет о Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., которые отражают общую идею развития инфраструктуры, способной дать импульс экономическому развитию страны и ее эффективному включению в систему мирохозяйственных связей⁷.

Проработка инвестиционного аспекта реализации проекта соединения Транско-рейской и Транссибирской магистралей и оценка инвестиционной привлекательности регионов Сибири и Дальнего Востока требует выделения конкретных проектов, которые, с одной стороны, могут быть привлекательными для иностранных инвесторов, а с другой стороны, способствовать экономическому росту регионов России и увеличению внешне-торгового оборота. В качестве такого рода проекта можно выделить Юго-Восточный вектор Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 г., отражающий актуальную тенденцию усиления торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества России с азиатскими странами⁸.

В него вошел ряд отдельных инвестиционных проектов развития железнодорожных линий:

- проект соединения Транско-рейской и Транссибирской магистралей через станцию Хасан, в данном контексте как единственный вариант, способный обеспечить Республике Корея эффективное участие в инвестиционных проектах на территории Сибири и Дальнего Востока;

- проект восстановления Байкало-Амурской магистрали и освоения приграничных территорий, потенциал недр которых оценивается экспертами в 0,5 трлн долл.⁹;



Рис. 3. Юго-Восточный вектор Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года

– проект «Урал Промышленный — Урал Полярный», территория зоны тяготения которого, разведанная менее чем на 15%, по промежуточным результатам геологоразведки 2006—2009 гг. располагает запасом разведанных и прогнозных полезных ископаемых суммарной стоимостью более чем на 0,4 трлн долл.¹⁰;

– проект «Приполярная магистраль» является необходимым элементом на пути освоения шельфа и глубоководной части Северного Ледовитого океана, где по данным Геологической службы США прогнозируется до 30% неоткрытых мировых запасов газа (90 млрд баррелей) и 13% неоткрытых мировых запасов нефти (47 трлн кубометров), кроме того, богатые залежи алмазов, золота, платины, олова, марганца, никеля и свинца¹¹;

– проект «Трансконтинентальная магистраль», способный помимо разработки месторождений открыть доступ через сухопутный транспортный коридор к североамериканскому рынку;

– проект «Амуро-Якутская магистраль» и освоение ее приграничных территорий, исключительно богатых природными ресурсами;

– проект «Материк — о. Сахалин», открывающий перспективы доступа к эффективному освоению месторождений газа и нефти и дальнейшего сухопутного выхода на Японию.

Как было отмечено выше, территории Сибири и Дальнего Востока, по которым проходят рассматриваемые железнодорожные линии, обладают огромным ресурсным потенциалом. Это, прежде всего:

– месторождения полезных ископаемых: извлекаемые разведанные запасы нефти в Сибири составляют 77% российских запасов, природного газа — 85%, угля — 80%, меди — 70%, никеля — 68%, свинца — 85%, цинка — 77%, молибдена — 82%, золота — 41%, металлов платиновой группы — 99%;

– гидротехнические ресурсы — 45% гидроэнергетического потенциала России;



Рис. 4. Распределение валовой потенциальной ценности разведанных и оцененных запасов основных видов полезных ископаемых по состоянию на 01.01.1993 г. по субъектам Российской Федерации (в мировых ценах, млрд долл. США)¹².

– биологические ресурсы — около 9% мировых запасов древесины (более 41% российских запасов)¹³.

На рис. 4 представлено распределение валовой потенциальной ценности полезных ископаемых в РФ.

Потенциальная ценность запасов основных видов полезных ископаемых, с учетом различных форм их освоения, в том числе и с участием иностранного капитала, позволяют говорить о значительной инвестиционной привлекательности транспортных проектов в этих регионах.

Реализация данного комплекса проектов зависит от множества факторов, которые отражаются в различных сценариях развития внешней среды. Можно выделить пессимистический сценарий, отражающий негативный прогноз развития мировой экономики в целом и инерционный сценарий развития российской экономики; оптимистический сценарий, в котором отражено динамичное восстановление мировой экономики после финансового кризиса, и дальнейший рост, на фоне которого российская экономика развивается по инновационному сценарию; и, наконец, наиболее вероятный сценарий, отражающий модель умеренного развития мировой экономики и модернизационного развития российской экономики.

В рамках этих сценариев можно выделить следующие основные эффекты, получаемые Россией и Республикой Корея:

– для России — это увеличение экспортной выручки от транспортных услуг и привлечение прямых иностранных инвестиций, объем которых во многом зависит от реализующегося сценария;

– для Республики Корея — это сокращение транспортных издержек и обеспечение стабильных поставок природных ресурсов, величина которых во многом зависит от того или иного сценария развития внешней среды проекта;

– для обеих стран можно отметить несомненное усиление взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества и, как следствие, увеличение объемов двусторонней внешней торговли.

В общем виде ситуацию с проработкой инвестиционного аспекта в проекте выхода Транскорейской магистрали на Транссибирскую через станцию Хасан можно представить в виде следующего SWOT-анализа.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> – минимальный срок доставки транзитных грузов; – сокращение издержек на транспортировку грузов; – наименьшее число пересекаемых государственных границ. 	<ul style="list-style-type: none"> – необходимы особые пункты перегрузки, так как различна ширина железнодорожной линии (в Корее она составляет 1435 мм, а в России 1520 мм) – необходимость продления Транссибирской магистрали до границы с КНДР.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> – получение оптимального доступа к участию в сырьевых инвестиционных проектах на территории Сибири и Дальнего Востока России; – выход на североамериканский рынок посредством сухопутного коридора через Берингов пролив; – расширение экспорта продукции тяжелого машиностроения (вагоностроения). 	<ul style="list-style-type: none"> – нерешаемая проблема политического и идеологического противостояния Республики Корея и КНДР; – усиление конкурентных преимуществ других вариантов выхода Транскорейской магистрали на Транссибирскую, в первую очередь через Казахстан; – ухудшение конъюнктуры на мировых сырьевых рынках, падение спроса из-за глубокой рецессии мировой экономики.

Рис. 5. SWOT-анализ проекта выхода Транскорейской магистрали на Транссибирскую через станцию Хасан для Республики Корея

Как видно из рисунка 5, данный вариант раскрывает новые инвестиционные возможности для Республики Корея на территории России.

Таким образом, инвестиционный аспект реализации проекта соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей позволяет по-новому взглянуть на данную проблему и предпочтительность отдельных вариантов его реализации.

1. International Trade Statistics: 2008. WTO, 2008. 239 с. — http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2008_e/its08_toc_e.htm.
2. Там же.
3. Иванов И.Д. Внешнеэкономический комплекс России: взгляд изнутри. М., 2009.
4. International Trade Statistics: 2008. WTO, 2008. 239 с. — http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2008_e/its08_toc_e.htm.
5. Концепция развития транспортного комплекса РФ: северо-восточный вектор. Новосибирск, 2003. С. 6—22; Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М., 2006. С. 532—543; Кибалов Е.Б., Нехорошков В.П. Российские железные дороги и мировая транспортная система альтернативной стратегии взаимодействия. Новосибирск, 2008; Арашидзе Л.Г. Международные отношения в Восточной Азии. Угрозы и надежды. М., 2007. С. 245—255; Могзоев А.М. Развитие экономики стран Восточной Азии и инвестиционная модель региона России. М.,

2004. С. 223–234; Экономика Сибири: стратегия и тактика модернизации. М.; Новосибирск, 2009. С. 275–283; *Титаренко М.Л.* Геополитическое значение Дальнего Востока: Россия, Китай и другие страны Азии. М., 2008. С. 371–408.
6. *Шишкунова Е.* «Инвесторов потянуло на шельф». — <http://www.izvestia.ru/economic/article3140909/>
 7. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации: Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877р.
 8. *Кибалов Е.Б., Нехорошков В.П.* Юго-Восточный вектор стратегии развития опорной железнодорожной сети России. Регион // Экономика и социология. 2009. № 3. С. 175–182.
 9. Сибирь в первые десятилетия XXI века. Новосибирск, 2008. С. 343–402.
 10. Там же. С. 15–27.
 11. Там же. С. 217–219.
 12. Нефтегазовый комплекс России: Альманах. М., 1997.
 13. Экономика России и Сибири: прошлое, настоящее и будущее. Новосибирск, 2008. С. 172–179.