

# Российский Дальний Восток

## Новые перспективы экономического сотрудничества Республики Корея и Российской Федерации на Дальнем Востоке

© 2019

Сонг Бьонг Джик

Политика правительства Республики Корея (РК) направлена на устойчивое обеспечение своей экономики ресурсами с Дальнего Востока (ДВ), и более того, она стремится открыть путь из Южной Кореи в Европу. Реализация совместных проектов в формате «Российская Федерация – Республика Корея – Корейская Народно-Демократическая Республика» связана с потенциалом сотрудничества наших стран на ДВ. В результате экономическое сотрудничество между Республикой Корея и Россией на Дальнем Востоке позволит как способствовать их совместному развитию, так и обеспечить их безопасность.

*Ключевые слова:* положение на Корейском полуострове, трехсторонние проекты, евроазиатский железнодорожный проект, потенциал Дальнего Востока, обеспечение ресурсами, внешняя торговля Дальнего Востока.

DOI: 10.31857/S013128120006101-2

Главным фактором, затрудняющим реализацию проектов сотрудничества между Южной Кореей и РФ, является напряженность на Корейском полуострове. Однако события последних месяцев позволяют говорить о наметившейся тенденции примирения Севера и Юга Кореи.

27 апреля 2018 г. главы двух корейских государств Ким Чен Ын и Мун Чжэ Ин встретились на границе в южной части демилитаризованной зоны, а затем глава КНДР перешел границу Южной Кореи. Такого не было за всю историю существования двух Корей.

Впоследствии состоялось еще две встречи лидеров двух стран. По итогам последней встречи, прошедшей в Пхеньяне в сентябре 2018 г., было подписано совместное заявление о намерениях продолжать усилия по избавлению Корейского полуострова от ядерного оружия и угрозы войны. Кроме этого, министры обороны двух стран подписали соглашение по конкретным мерам предотвращения столкновений и обеспечения безопасности.

Примером смягчения напряженности может служить отмена совместных американо-южнокорейских военных маневров, которые, что вполне понятно, вызывали боль-

шую обеспокоенность в Пхеньяне. Значимыми событиями стали и совместное выступление спортсменов двух стран на Олимпийских играх в Пхёнчхане, а также обмены в культурной сфере.

К сожалению, о каком-либо прогрессе в сфере экономического взаимодействия говорить не приходится из-за введенных против КНДР санкций. И все-таки можно с осторожным оптимизмом отметить тенденцию нормализации ситуации на полуострове и сближения сторон. В перспективе это может положительно отразиться на взаимовыгодном сотрудничестве РФ и РК на Дальнем Востоке и сделать трехсторонние проекты более жизнеспособными.

Ведущим проектом, который сможет реально сблизить Россию, КНДР и Южную Корею, а также внести вклад в укрепление мира и безопасности в регионе, является инициатива по объединению в единую транспортную сеть железных дорог трех стран. В результате усилий Южной Кореи и России КНДР согласилась на реализацию «евроазиатского железнодорожного проекта» с участием Юга, Севера Кореи и России. Этот железнодорожный проект является ключевой составляющей «Евразийской инициативы»<sup>1</sup>. Таким образом, данное взаимодействие, где предусматривается участие РФ, КНДР и Южной Кореи, позволит одновременно решить проблемы безопасности, активизации экономического сотрудничества и объединения Корейского полуострова.

В сентябре 2017 г. на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) Мун Чжэ Ин предложил принцип «девяти мостов» как развития двусторонних отношений в следующих сферах: природный газ, электроэнергетика, железные дороги, порты, судостроение, сельское и рыбное хозяйство, северный морской путь, создание рабочих мест<sup>2</sup>. Этот принцип содержит проекты, которые Южная Корея заинтересована реализовать на Дальнем Востоке. Три из них – природный газ, электроэнергетика и железные дороги, связаны с трехсторонними проектами с участием Южной Кореи, Северной Кореи и России. При этом от осуществления проектов строительства железных дорог выиграли бы все страны Евразийского континента. Прежде всего нужно соединить Транскорейскую магистраль (ТКМ) с Транссибирской магистралью (ТСМ). Тогда товары из Республики Корея можно было бы перевозить по Транссибу до Европы.

Корея придает серьезное значение принципу «девяти мостов». Часть из этих проектов уже довольно активна<sup>3</sup>. Например, энергетический: Корея получила из России в 2017 г. 13 млн тонн нефти, 26 млн тонн угля<sup>4</sup>. Кроме того, постепенно начинают действовать «мосты» в области медицины, туризма и аквакультуры<sup>5</sup>.

Главный потенциал Дальнего Востока состоит в богатых природных ресурсах региона. Но чтобы эффективно использовать этот потенциал, необходимо создать транспортную инфраструктуру, связывающую РФ и РК.

Рассмотрим потенциал сотрудничества между нашими странами в сфере железнодорожного сообщения. Железнодорожный транспорт обладает следующими преимуществами: более низкая стоимость проезда на дальние (свыше 25–35 км) расстояния, возможность попасть на промежуточные станции, где нет автомобильного сообщения, безопасность транспорта, сохранение льготного проезда, наибольшая вместимость, отсутствие зависимости от погодных условий<sup>6</sup>. В этой сфере типичным является проект соединения ТКМ и ТСМ. Этот проект имеет большое значение для соединения Корейского полуострова со странами Европы. Подробные материалы об этом представлены в табл. 1.

Как можно видеть в табл. 1, возможны разнообразные маршруты железной дороги, соединяющей Корейский полуостров через территорию России с Европой. В настоящее время особого внимания заслуживают так называемые восточный и западный маршруты. В реализации первого варианта (российского варианта, или восточного маршрута) проекта заинтересованы Россия и КНДР, второй вариант (китайский вариант, или западный маршрут) продвигается Китаем и поддерживается Республикой Корея.

Таблица 1

### Варианты соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей

Вариант магистралей	Порядок маршрута	Железнодорожный маршрут
<b>Российский вариант</b> (1-й вариант)	Первый маршрут (Восточный маршрут)	Пусан (РК) — Сеул (РК) — Раджин (КНДР) — Хасан (Россия) — страны Европы
		<b>Транскорейская и Транссибирская магистраль</b>
<b>Китайский вариант</b> (2-й вариант)	Второй маршрут (Западный маршрут)	Пусан (РК) — Сеул (РК) — Раджин (КНДР) — Хасан (Россия) — Уссурийск (Россия) — Харбин (КНР) — страны Европы
		<b>Транскорейская, Трансманычжурская и Транссибирская магистраль</b>
	Третий маршрут (Западный маршрут)	Пусан (РК) — Сеул (РК) — Пхеньян (КНДР) — Синьдзю (КНДР) — Шэньян (Китай) — Пекин (Китай) — Улан-Батор (Монголия) — страны Европы
		<b>Транскорейская, Транскитайская, Трансмонгольская и Транссибирская магистраль</b>

*Источник: Транскорейская магистраль: проблемы и перспективы // Службу Отечеству. Март 2014.*

Каждый из предложенных вариантов прохождения железной дороги имеет свои достоинства и недостатки. Китайский вариант позволит больше расширить китайско-южнокорейскую торговлю. Однако в этом случае дорога должна пересекать несколько границ. Одним из преимуществ восточного маршрута, т.е. российского варианта, является прохождение грузов на протяжении более 12 тыс. км с Дальнего Востока до Европы без пересечения границ по единому транспортному праву. Однако Россия должна модернизировать свою портовую инфраструктуру и Транссиб, для чего потребуются колоссальные инвестиции.

### Проблемы при реализации проектов

Каждая из стран стремится, прежде всего, к обеспечению своих интересов. Китай заинтересован в получении выхода к морю своих северо-восточных провинций. КНДР – в том, чтобы не только иметь возможность транспортировать транзитные грузы, но и развивать за счет транспортной инфраструктуры всю экономику. Республика Корея заинтересована в том, чтобы получить наземный путь к Евроазиатскому континенту и смягчить напряжение на Корейском полуострове, а Россия – в увеличении грузового потока по Транссибу и развитии своего дальневосточного региона.

Тем не менее, несмотря на определенное совпадение интересов четырех стран, проект столкнулся с рядом проблем, в первую очередь – с «политической нестабильностью Северной Кореи». По этой причине правительство РК не может начинать строительство Транскорейской магистралей. Тем не менее, магистраль нужна, она будет способствовать безопасности как России и Китая, так и РК, и восстановлению экономических связей между КНДР и РК. В этом смысле реализация проекта в российском варианте имеет огромное политическое и экономическое значение для всех участников. Таким образом, с учетом взаимной заинтересованности России, КНДР, Китая и РК в реализации проекта и стабильности в регионе, стороны должны работать над тем, чтобы наличие двух вариантов ТКМ не стало поводом для соперничества и конкуренции, а открыло новые перспективы сотрудничества и взаимодействия.

## Перспективы российско-южнокорейского сотрудничества на Дальнем Востоке

Потенциал российско-южнокорейского сотрудничества на Дальнем Востоке важно рассмотреть с трех точек зрения:

1. Обеспечение ресурсами (например, нефть и газ, уголь, морская рыба и т.д.) для развития южнокорейской экономики.

2. Необходимость международного сотрудничества с другими странами мира при развитии Дальнего Востока.

3. Создание фондов для сотрудничества наших стран.

Рассмотрим потенциал сотрудничества между обеими странами с первой точки зрения. Сферой, в которой РК и РФ смогут успешно сотрудничать, являются природные ресурсы. Здесь Россия и Южная Корея могут сотрудничать по многим направлениям: привлечение инвестиций из Южной Кореи в освоение региональных углеводородных ресурсов – как в геологоразведку и добычу, так и в дальнейшую переработку; участие РК в инфраструктурных проектах по экспорту нефти, газа и угля с Дальнего Востока в Южную Корею<sup>7</sup>. Корейский бизнес активно участвует в шельфовых проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2» в качестве подрядчиков и субподрядчиков<sup>8</sup>. Samsung инвестирует в развитие инфраструктуры Углегорского порта на западном побережье Сахалина с целью увеличения экспортных поставок твердого топлива<sup>9</sup>.

Со второй точки зрения, международное сотрудничество стран мира необходимо для развития Дальнего Востока, потому что для совершенствования инфраструктуры необходимы иностранные инвестиции. Кроме того, без спроса в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) невозможны добыча и экспорт природных ресурсов, соответствующие стратегии экономического развития на ДВ России. На долю участников Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) – ключевой организации в Азиатско-Тихоокеанском регионе приходится почти 60% глобального ВВП и 40% населения мира<sup>10</sup>. Таким образом, потенциал сотрудничества РК и РФ на ДВ может реализоваться при тесном международном сотрудничестве стран мира.

С третьей точки зрения, потенциал сотрудничества на ДВ повышается путем создания фондов для сотрудничества наших стран. Россия и Южная Корея планируют создать «совместную инвестиционную платформу», т.е. систему межбанковского сотрудничества. 13 ноября 2013 г. в Сеуле «Эксимбанк» договорился с Внешэкономбанком (ВЭБ) о финансовом сотрудничестве на сумму 2,5 млрд долл. для выхода корейских компаний на территорию Дальнего Востока<sup>11</sup>. Кроме того, «Эксимбанк» и банк ВТБ, а также Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ)<sup>12</sup> и Корейская инвестиционная корпорация (КИС)<sup>13</sup> заключили меморандум о создании совместной инвестиционной платформы, согласно которому стороны планируют осуществлять вложения денежных средств в компании и проекты, способствующие развитию внешнеторгового и инвестиционного сотрудничества между странами.

В частности благодаря совместной инвестиционной платформе, можно ожидать успешного совместного строительства крупных заводов по производству сжиженного природного газа на Ямале и российском Дальнем Востоке, развития инфраструктуры Северного морского пути в интересах поставок углеводородов и уникальной возможности развивать российское судостроение на Дальнем Востоке.

### Торговля между Дальним Востоком России и Южной Кореей

Чтобы оценить потенциал сотрудничества наших стран на Дальнем Востоке, рассмотрим состояние торговли между этим регионом России и Республикой Корея. Прежде всего, исследуем динамику торговли между ДВ России и РК в 2006–2018 гг. и доли торговли между ДВ и РК в общем объеме торговли между РФ и РК (табл. 2).

Таблица 2

**Динамика торговли товарами между Дальним Востоком (ДВ) России и Республикой Корея, 2006–2018 гг., млрд долл., %**

Год	Экспорт в РК			Импорт из РК			Товарооборот			Темпы прироста товарооборота (%)	
	ДВ	Россия	ДВ / Россия (%)	ДВ	Россия	ДВ / Россия (%)	ДВ	Россия	ДВ / Россия (%)	ДВ	Россия
2006	0,8	4,6	17,4	1,6	5,2	30,8	2,4	9,8	24,5	—	—
2007	4,1	7,0	58,6	1,3	8,1	16,0	5,4	15,1	35,8	125,0	54,1
2008	5,1	8,3	61,4	0,7	9,7	7,2	5,8	18	32,2	7,4	19,2
2009	3,7	5,8	63,8	0,4	4,2	9,5	4,1	10	41,0	-29,3	-44,4
2010	4,7	9,9	47,5	0,8	7,8	10,3	5,5	17,7	31,1	34,1	77,0
2011	8,5	10,9	77,9	1,3	10,3	12,6	9,8	21,2	46,2	78,2	19,8
2012	8,4	11,4	73,7	1,9	11,1	17,1	10,3	22,5	45,8	5,1	6,1
2013	8,4	11,5	73,0	1,5	11,1	13,5	9,9	22,6	43,8	-3,9	0,4
2014	9,1	15,7	57,9	1,1	10,1	10,9	10,2	25,8	39,5	3,0	14,2
2015	5,8	11,3	51,3	0,4	4,7	8,5	6,2	16,0	38,8	-39,2	-37,9
2016	0,7	8,6	8,1	0,2	4,8	4,2	0,9	13,4	6,7	-85,5	-16,3
2017	6,1	12,0	50,8	0,9	6,9	13,0	7,0	18,9	37,0	677,8	41,0
2018	9,2	17,5	52,6	0,6	7,3	8,2	9,8	24,8	39,5	40,0	31,2

**Источник:** Статистика внешней торговли, Дальневосточное таможенное управление Федеральной таможенной службы РФ. URL: <http://dvtu.customs.ru/> / Корейская международная торговая ассоциация.

URL: <http://stat.kita.net/stat/istat/OtherMain.screen?ctrGb=RU> / Таможенная служба Республики Корея. URL: <https://unipass.customs.go.kr:38030/ets/>

Дальний Восток России занимает в среднем около 35% общего товарооборота между РК и РФ<sup>14</sup>. Это говорит о том, что дальневосточный регион играет значительную роль в торгово-экономическом сотрудничестве России и Южной Кореи. Если будет построена Транссибирская железнодорожная магистраль, в том числе Транскорейская магистраль, будет возможен рост товарооборота между РК и остальными регионами России, кроме Дальнего Востока. Объем экспорта с ДВ РФ в РК занимает в среднем около 53% от общего объема экспорта из России в РК, а объем импорта — около 13%<sup>15</sup>. Судя по этим показателям, экспорт с ДВ РФ в РК в 4 раза больше импорта из РК на ДВ РФ. Львиная доля экспорта из дальневосточного региона в РК приходится на природные ресурсы. Например, товарооборот Приморского края с Республикой Корея в 2013 г. увеличился по сравнению с 2012 г. на 17% и составил 2,3 млрд долл.<sup>16</sup> Экспорт из Приморского края в РК вырос на 70%, основные объемы экспорта в 2013 г. пришлись на нефть и нефтепродукты — 42%<sup>17</sup>. Это свидетельствует о том, что разработку природных ресурсов на Дальнем Востоке можно считать потенциалом торгово-экономического сотрудничества между нашими странами.

Насколько велика экономическая значимость Южной Кореи для Дальнего Востока? На этот вопрос можно ответить, исследуя сегодняшний объем торговли между ними по сравнению с другими странами. В табл. 3 отражен удельный вес стран-контрагентов во внешней торговле Дальнего Востока в 2018 г. Этот материал позволяет рассмотреть вопрос о том, каков вклад Южной Кореи в торговлю Дальнего Востока со странами мира.

## Удельный вес стран-контрагентов во внешней торговле Дальнего Востока в 2018 г.

Экспорт		Импорт		Товарооборот	
Республика Корея	32,5%	Китай	53,5%	Китай	28,4%
Китай	22,8%	Республика Корея	8,9%	Республика Корея	28,2%
Япония	21,7%	Япония	7,8%	Япония	19,2%
Бельгия	8,2%	США	6,5%	Бельгия	6,8%
Индия	2,7%	Германия	1,8%	Индия	2,3%
Израиль	1,7%	Прочие	21,5%	США	1,4%
Прочие	10,4%			Израиль	1,4%
				Прочие	12,3%
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>Всего</b>	<b>100%</b>

Источник: Статистика внешней торговли / Дальневосточное таможенное управление Федеральной таможенной службы РФ. URL: <http://dvtu.customs.ru>

Как можно видеть, по внешнеторговому обороту между странами-контрагентами и регионами ДВ в 2018 г. 1-е место занимает Китай (9 801 млн долл., 28,4%), 2-е — Республика Корея (9 721 млн, 28,2%) и 3-е — Япония (6 615 млн долл., 19,2%). Но различия между этими тремя странами почти нет, а их общая доля составляет 76%. Это свидетельствует о том, что Япония, Республика Корея и Китай оказывают абсолютное влияние на внешнюю торговлю ДВ РФ.

Основные торговые партнеры в экспорте Дальнего Востока — Республика Корея (9 158 млн долл., 32,5%), Китай (6 440 млн, 22,8%) и Япония (6 121 млн, 21,7%), а в импорте — Китай (3 360 млн, 53,5%), Республика Корея (563 млн, 9%) и Япония (493 млн долл., 7,8%). Таким образом, Южная Корея имеет высокий потенциал в качестве торгового партнера для ДВ РФ.

Итак, очевидно, что именно в регионе Дальнего Востока в настоящее время сосредоточены интересы обеих стран. Россия может экспортировать природные ресурсы, а Южная Корея их использовать. Поэтому для успехов двусторонних проектов экономического сотрудничества важным фактором является создание структуры взаимной выгоды. И наиболее подходящей сценой для этого является как раз Дальний Восток. В этом регионе, кроме природных ресурсов, перспективным является сотрудничество в таких сферах, как альтернативные и возобновляемые источники энергии, туризм, сельское хозяйство и биоэнергетика, космонавтика, робототехника, IT-технологии и др. В частности, в сфере альтернативных и возобновляемых источников энергии Южная Корея обладает большим полезным опытом. Таким образом, Россия и Республика Корея должны задуматься над тем, какой подход является для двух стран наиболее эффективным для достижения в будущем еще больших результатов сотрудничества на Дальнем Востоке. При этом для развития региона необходимы постоянная заинтересованность и поддержка правительств обеих стран.

1. Впервые Пак Кын Хе обнародовала свою «евроазиатскую инициативу» в октябре 2013 г., назвав ее целью создание единого транспортного коридора Silk Road Express (идущего от южнокорейского Пусана до Лондона через территорию Северной Кореи и России) и реализацию масштабных энергетических проектов в РФ, среднеазиатских республиках и КНР.

2. URL: <https://rg.ru/2018/06/21/mun-chzhe-in-rasskazal-o-perspektivah-sotrudnichestva-rossii-rk-i-kndr.html>.
3. Эксперт Урал. 2018. № 27. С. 30.
4. Там же.
5. Там же.
6. *Кобылицкий А.Н.* Формирование рынка транспортных услуг Дальневосточного федерального округа в сфере пригородных железнодорожных перевозок. Хабаровск, 2012 г. С. 79.
7. *Суслина С.С.* Саммит АТЭС и экономическое сотрудничество России и Республики Корея на Дальнем Востоке / Мировое и национальное хозяйство / МГИМО (У) МИД России. 2012. № 3 (22).
8. URL: [http://www.eastrussia.ru/material/investiruyte\\_v\\_dalniy\\_vostok\\_/](http://www.eastrussia.ru/material/investiruyte_v_dalniy_vostok_/)
9. Там же.
10. *Суслина С.С.* Указ. соч.
11. URL: [http://www.newsis.com/pict\\_detail/view.html?pict\\_id=NISI20131113\\_0008966808](http://www.newsis.com/pict_detail/view.html?pict_id=NISI20131113_0008966808).
12. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) — 100%-ная дочерняя организация Внешэкономбанка, инвестиционный фонд, созданный для привлечения иностранных инвестиций в лидирующие компании наиболее быстрорастущих секторов российской экономики.
13. Корейская инвестиционная корпорация (Korea Investment Corporation, KIC) является фондом национального благосостояния республики и специализируется на зарубежных инвестициях. KIC создана правительством, но функционирует на коммерческой основе.
14. Статистика внешней торговли / Дальневосточное таможенное управление Федеральной таможенной службы РФ. URL: <http://dvtu.customs.ru>.
15. Там же.
16. URL: [http://primorsky.ru/news/common/62433/?sphrase\\_id=1423080](http://primorsky.ru/news/common/62433/?sphrase_id=1423080).
17. Там же.