

**ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

**21—23 июня 2012 г.**

**Российский потенциал в действии  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО  
ВОСТОКА И ПОТЕНЦИАЛ ПАНАЗИАТСКИХ РЫНКОВ  
Дебаты**

**21 июня 2012 г. — 16:00—17:15, Павильон 4, Зал 4.1, Арена**

**Санкт-Петербург, Россия**

**2012 г.**

## При поддержке En+ Group

### Модератор:

**Марк Клиффорд**, Исполнительный директор, Asia Business Council

### Выступающие:

**Олег Дерипаска**, Президент, En+ Group; генеральный директор, председатель правления, ОК «РУСАЛ»

**Владимир Дмитриев**, Председатель, ГК «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»

**Лин Вэнь**, Президент, главный исполнительный директор, China Shenhua Energy Company

**Владимир Якунин**, Президент, ОАО «Российские железные дороги»

**Бон-Джин Янг**, Главный исполнительный директор, Hyundai Energy and Resources Ltd.

### Участники дискуссии:

**Владимир Миклушевский**, Губернатор Приморского края

**Вадим Швецов**, Генеральный директор, ОАО «Соллерс»

**Андрей Слепнев**, Член коллегии, министр по торговле, Евразийская экономическая комиссия

### **М. Клиффорд:**

Всем добрый день. Спасибо за терпение. Мы начинаем на 15 минут позже, поэтому и закончим на 15 минут позже, в 17:30. Меня зовут Марк Клиффорд. Я живу в Гонконге и являюсь исполнительным директором Asia Business Council. Мне очень приятно быть сегодня модератором дискуссии, которая исследует один из наиболее важных вопросов, стоящих перед Россией, а также Северо-Восточной Азией: как собрать воедино огромные природные ресурсы в Сибири и на Дальнем Востоке России и связать их с огромным спросом в Северо-Восточной Азии.

Проблема очевидна. Большинство российских ресурсов находятся в восточной части страны, на двух третях ее территории — в Сибири и на Дальнем Востоке. Там сосредоточено примерно 70% природных ресурсов. Но большинство россиян живут на западе страны: более 80% населения России приходится на европейскую часть страны.

Понятно и то, что эти ресурсы находятся рядом с азиатскими странами с чрезвычайно быстро развивающейся экономикой. В России создано Министерство по развитию Дальнего Востока, а Президентом Путиным сформирована специальная группа, которая до 1 июля 2012 должна представить ему рекомендации по более эффективному использованию этих ресурсов. По этому поводу существует множество мнений, но вряд ли кто-то может лучше сказать о том, как нам двигаться вперед, чем эксперты, присутствующие на сегодняшних дебатах.

Позвольте мне начать с Олега Дерипаски. Вы являетесь непосредственным участником этого процесса. Россия решительно настроена повысить эффективность использования ресурсов, сконцентрированных в Сибири и на Дальнем Востоке. Что, по-вашему, нужно для этого сделать?

### **О. Дерипаска:**

В первую очередь необходимо определить цели развития нашей территории Восточной Сибири и Дальнего Востока. Эти цели должны быть сбалансированы. Во-

первых, нужно удовлетворять спрос, который растёт как в европейской части страны, так и на Урале, восстанавливающем свой потенциал и становящемся крупной машиностроительной базой. Во-вторых, нужно реализовать ускоренное комплексное развитие территории, используя потенциал спроса азиатских рынков.

Вопрос в том, как сбалансировать потоки, определить приоритеты освоения месторождений. Решение этих задач невозможно без развития портов. Совокупная мощность портов на сегодняшний день чуть меньше 115 миллионов тонн, совокупная мощность наземных переходов — меньше 62 миллионов тонн. Для роста экспортного потенциала мощности нужно удвоить—утроить, обеспечивая при этом и соответствие возможностей всей инфраструктуры: железных дорог, энергетической инфраструктуры, создание газовой инфраструктуры.

Парадигма финансирования, инвестиционных затрат должна быть изменена. Старая концепция обеспечения инфраструктурного развития за счет тарифов невозможна, потому что ограничивает темпы роста. Нужно обратить внимание на предложения Евгения Николаевича об увеличении объемов заимствований с учетом емкости Пенсионного фонда Российской Федерации. Эти ресурсы необходимо сделать доступными для развития инфраструктуры в общей сумме 180—200 миллиардов долларов.

Затем нужно решать задачу развития финансовой инфраструктуры. Количество банков, финансовых учреждений, которые находятся в этой части страны, в три раза уменьшилось даже по сравнению с 2002 и 2003 годами. С одной стороны, хорошо — остались надежные институты. С другой стороны, мы полностью перевели финансовый потенциал в европейскую часть страны, что задерживает развитие социальной инфраструктуры и инфраструктуры бизнеса.

Своего решения ждёт целый ряд насущных проблем: создание региональной авиации; создание системы регионального транспортного сообщения, включая автомобильное сообщение; улучшение функционирования пропускных пунктов, пунктов таможенного контроля; бóльшая интеграция с Монголией, территорией, которая получит максимальные выгоды за счет развития инфраструктуры Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Очень важно определить методику доступа к ресурсам. Мы часто слышим об ограничениях, но нам необходимо понимать, что никаких ограничений сегодня нет. На примерах нескольких месторождений мы видели такую схему: компания

приобретают месторождение, затем оно становится козырной картой при разыгрывании венчурных инвестиций. Месторождение переходит из рук в руки без программы развития, без комплексной программы освоения, в конечном итоге стоимость его освоения растет, а потенциальная привлекательность снижается. Существует необходимость четко определить правила. Не нужно перераспределять выданные лицензии, но необходимо внести ясность. Многие лицензии продлеваются из года в год, состояние месторождений при этом не меняется. Требуют уточнения правила, определяющие способы и сроки строительства объектов, необходимые для освоения месторождений, сроки создания объектов социальной инфраструктуры.

Важный вопрос — финансирование объектов инфраструктуры. У нас есть хороший опыт в этой сфере. Мы приняли программу развития Верхнего Приангарья с учетом инвестиционного фонда в 2005—2006 годах. В соответствии с этой программой были приняты решения о строительстве гидростанции и алюминиевого завода. Я считаю, что этот опыт стал революционным для России. С тех пор бюджет был увеличен всего на 6%. Мы прошли через кризисные 2008 и 2009 годы и отклонились от пусковых сроков всего лишь на девять месяцев — с учетом всех трудностей, связанных с доработкой проектной документации.

Практика государственного и частного партнерства уже наработана, практики софинансирования в рамках этого партнерства и опережающего строительства инфраструктуры тоже наработаны. Мы видим, что стоит вопрос привлечения трудовых ресурсов, необходимых для реализации проектов, который нужно рассматривать в контексте проблем трудовой миграции.

### **М. Клиффорд:**

Большое спасибо, мы еще вернемся к теме инфраструктуры, а также к сфере финансов. Постараемся выяснить, как мы будем за все это платить.

Но сейчас давайте обратимся к другой теме. Нам повезло, что в этой панельной дискуссии принимают участие специалисты, приехавшие из Китая и Кореи. Господин Чжан Чэн, у вас с Олегом Дебрипаской совместное предприятие по строительству гидроэлектростанции. Возможно, через несколько лет это будет крупнейший в мире производитель

гидроэлектроэнергии. Чем, с Вашей точки зрения, этот проект привлекателен для Китая?

**Чжан Чэн:**

Мы знаем, что Правительство России утвердило целевую программу освоения российских территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, предоставив возможность для совместного освоения многих ресурсов.

Мы считаем, что в Дальневосточном регионе в опережающем порядке должна развиваться энергетика, прежде всего, основанная на возобновляемых источниках энергии. Гидроэнергетика является одним из таких приоритетов. Развитие этого направления обеспечит экономике всего огромного региона динамичный рост и освоение территорий. У нас есть большой совместный опыт работы с «РусГидро». Сотрудничество должно осуществляться на прозрачных основаниях, на долгосрочной основе и на рациональном управлении рисками, которые встречаются при совместном освоении ресурсов и территорий.

Наша компания активно участвовала в реализации проекта «Трех ущелий» в Китае. Это был уникальный опыт возведения крупнейшего гидроэнергетического сооружения, и этот опыт можно использовать при стратегическом освоении Восточной Сибири и Дальнего Востока. Участие в проекте позволило нам подготовить большое количество кадров и оборудования. Таким образом, у нас есть и опыт, и финансовые ресурсы для участия в развитии Восточной Сибири и Дальнего Востока. Мы уверены, что сможем продвинуться вперед.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Спасибо. Давайте послушаем точку зрения еще одного гостя из Китая. Господин Лин Вэнь, Ваши интересы лежат в угольном секторе. Что может Россия предложить Вам в этом отношении?

**Лин Вэнь:**

Спасибо, господин председатель. Для меня большая честь находиться здесь, и, кроме того, China Shenhua Energy впервые принимает участие в этом Форуме.

Прежде всего, позвольте мне кратко познакомить вас с нашей компанией. Компания была создана в 1995 году, так что мы очень молоды, но к прошлому году стали крупнейшим производителем угля в мире. Объем добытого нами угля составил более 400 миллионов тонн, а общий объем продаж – 500 миллионов тонн. У нас также есть железная дорога дальнего сообщения, значительно короче вашей, но все же свыше 1600 километров. Мы являемся шестым крупнейшим независимым производителем энергии в Китае. Суммарная мощность наших электростанций составляет более 60 гигаватт. Кроме того, наши портовые мощности способны обрабатывать более 130 миллионов метрических тонн грузов в год. В нашей компании есть обособленное подразделение, переработкой угля в жидкое топливо и в иные химические вещества. Сжижение угля представляет собой промышленную технологию химического преобразования угля непосредственно в смазочные масла, дизельное топливо и бензин.

Что касается сотрудничества в области наших общих интересов на Дальнем Востоке России, здесь важно то, что сотрудничество между Россией и Китаем имеет большие преимущества. Одновременно с развитием Россией районов Дальнего Востока и Сибири Китай тоже проводит политику по развитию северо-востока Китая. Эти процессы во многом схожи.

Потенциальное сотрудничество привлекает нас, в первую очередь, тем, что в этой части России можно разрабатывать и осваивать большое количество энергоресурсов: нефть, газ, уголь, непосредственно электроэнергию и тому подобное. При этом наибольший спрос на энергию существует сейчас в Китае. Второй момент — это то, что Shenhua использует бизнес-модель синдиката. У нас есть уголь, железнодорожные дороги, электроэнергия, технология преобразования угля в жидкое топливо, а также другие предприятия химической промышленности. Мы можем налаживать обеспеченное

сотрудничество по любому из этих направлений направлениям. Например, мы можем в какой-то мере вложиться в строительство и реконструкцию угольных шахт. Мы очень хорошо разбираемся в вопросах подземных угольных шахт и угольных разрезов, а также можем сотрудничать с моим другом, президентом компании «Российские железные дороги» господином Якуниным. Кстати, мы обсуждаем вопрос потенциального сотрудничества не только в России, но и в третьей стране, Монголии. Есть у нас и другие возможности.

И третье: у нас также имеются возможности для участия в добыче угля в этом регионе и в организации доставки этого сырья в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме этого, мы также можем сначала производить здесь энергию, а затем транспортировать ее на дальние расстояния через систему электросетей. Кроме того, мы обсуждаем потенциальные пути преобразования угля в масла, газ и в производные химические вещества, что позволит значительно сократить транспортные расходы по сравнению с перевозкой угля. Интересов в этом регионе у нас много. Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Это все замечательно, но я хотел бы обратиться к господину Янгу, потому что Hyundai пытается превратить в реальность то, что на бумаге кажется фантастическим, если не наивным. Hyundai работает в Приморском крае и других частях Дальнего Востока и Сибири уже более 20 лет. Между прочим, один из предшественников доктора Янга сейчас является президентом Кореи. Я думаю, многим известно, как ведется бизнес в этой части мира. Но как все это выглядит изнутри?

**Бон-Джин Янг:**

Спасибо, Марк. Во-первых, я хотел бы принести свои извинения. После изнурительного перелета из Сеула у меня почти пропал голос. Однако я хотел бы дополнить то, что сказал Олег, по макровопросам, касающимся Приморского края.

Он говорил о действиях, направленных на установление баланса между европейской и восточной частями страны. Я же полагаю, что для России настало время уделить большее внимание восточным районам, чем европейской части страны. Если бы Петр I жил сегодня, он бы построил третью столицу на востоке страны, а не где-либо еще, потому что на страны АТЭС приходится по меньшей мере 60% мирового ВВП. Этот факт подчеркивает значение восточных регионов для российской экономики. Как заметил Олег, необходимым и неизбежным является скорейшее совершенствование железнодорожной и портовой инфраструктуры, что будет способствовать экономическому росту и процветанию в восточных районах России.

Позвольте мне представить мою компанию, как господин Лин Вэнь представил свою. У основателя компании Hyundai был интерес к Приморскому краю и вера в сотрудничество с этой территорией еще до того, как были установлены дипломатические отношения между Россией и Кореей. Изначально он занимался там поставками и транспортировкой леса, однако это не принесло большого успеха. Его также интересовало сотрудничество с российскими партнерами в нефтегазовом бизнесе, однако неудача в лесном бизнесе охладила его амбиции, и он вышел из дела. Тем не менее, он продолжал держать во Владивостоке отель — один из самых роскошных к востоку от Урала — и теперь во Владивостоке, следуя его примеру, предприниматели открывают все новые отели. До сих пор есть во Владивостоке отель Hyundai, принадлежащий нашей компании.

Сейчас мы строим вблизи Владивостока новый завод по производству высоковольтного энергетического оборудования. Четыре года назад мы открыли в Приморском крае две фермы. Мы выкупили их у одной новозеландской компании. Я думаю, что дела идут довольно гладко, и мы хотим максимально расшириться, если губернатор позволит мне приобрести еще земли. Мы импортировали много сельскохозяйственной техники из Соединенных Штатов, и пока этот проект развивается довольно успешно.

Но я хотел бы отметить, что скорость ведения бизнеса здесь совсем другая. Можно сказать, что в Корее бизнес ведется со скоростью света, в чем и заключается суть эпохи цифровых технологий. В Корее, если вы переезжаете из пункта А в пункт Б, то, проснувшись с утра в своей постели, вы вечером уснете в ней же, но уже на новом месте. Это та скорость, которая нужна сегодня России. Мы же, например, переводили свой сельскохозяйственный офис из Владивостока в Уссурийск. У нас ушло почти два с половиной месяца на то, чтобы подключить Интернет, газ, электричество, зарегистрироваться в соответствующих государственных органах, то есть на то, чтобы офис заработал полноценно. В России скорость реализации подобных действий очень низка.

Я думаю, что управление скоростью — очень важный фактор содействия новым тенденциям в восточном регионе. В Китае, Японии и Корее скорости одинаковые, а в России все идет очень медленно. Это связано с системой налогообложения, бюрократией и всеми видами административных барьеров, касающихся процесса выдачи разрешений. Я считаю, что здесь нужны реформы как можно скорее.

**М. Клиффорд:**

Большое спасибо.

Господин Владимир Якунин. Вы управляете железнодорожной системой, которая является одной из самых впечатляющих в мире, но которой также требуется гораздо больше мощностей. Относительно замечания доктора Янга, что Вы собираетесь делать? Как скоро Вы можете это сделать? Что нужно Дальнему Востоку и Сибири?

**В. Якунин:**

Следуя примеру коллег, я тоже хочу представить нашу «малоизвестную» компанию. Она является одной из крупнейших компаний в мире. У нас работает около 1,1 миллиона человек. Мы идем по пути реформирования, у нас лучший в России

инвестиционный рейтинг с точки зрения инвестиционных агентств, это standalone rating, который позволяет привлекать денежные средства на самых выгодных условиях. Таким образом, мы можем аргументировано возразить тем экспертам, которые по-прежнему заявляют, что компании принадлежащие государству, работают менее эффективно, чем компании, принадлежащие частному бизнесу. Я думаю, что Олег в этом отношении будет вынужден со мной согласиться.

Что касается вопросов нашей дискуссии, то могу подтвердить, что развитие инфраструктуры является приоритетной проблемой. Об этом сейчас говорили Олег Дерипаска и мой друг господин Вэнь. Решение этой проблемы особенно необходимо для развития территорий Зауралья, то есть Сибири и Дальнего Востока.

Полностью соглашусь с тем, что было сейчас сказано господином Дерипаской о невозможности рассчитывать на бесконечное повышение тарифов для создания инвестиционного ресурса развития инфраструктуры. Могу сослаться на опыт развитых государств. В Соединенных Штатах Америки деньги, принадлежащие государству, составляют 54% в общем денежном обороте; в европейских странах деньги, принадлежащие государству, составляют в среднем 35—37%. В России доля этих средств достигает 27%. Когда мы говорим о выходе государства из управления экономикой, нужно иметь в виду, что за этим кроется. Меня воодушевляет заявление Президента Путина об использовании накоплений Пенсионного фонда в интересах развития инфраструктуры, создании инфраструктурных облигаций.

Очевидно, что инфраструктура должна развиваться опережающими темпами по сравнению с экономикой. Хочу пояснить этот тезис конкретным примером. В связи с изменением ситуации на глобальных экономических рынках объем грузов, которые мы перевозим в направлении дальневосточных портов, с 2007 года вырос на 32%. По расчетам наших специалистов, к 2020 году общий объем грузооборота по сети должен возрасти на 40%, а в Дальневосточном регионе — в два с половиной раза. Мы работаем с Правительством, и мы уже представили свои предложения по развитию инфраструктуры. Могу озвучить цифры этих предложений: для обеспечения потребности экономики в перевозке грузов и пассажиров на модернизацию Транссиба необходимо около 181 миллиарда рублей; на модернизацию БАМа как основной грузовой артерии — 787 миллиардов рублей.

Мы тесно сотрудничаем с нашими китайскими коллегами, ведем активную работу. Мы осознаем, что перспективой развития этих регионов является и прогресс

сотрудничества с Китаем. Недавно мы подписали специальное соглашение о создании единой логистической компании, которая будет осуществлять перевозки грузов из Китая в Европу и обратно. Это соглашение заключено с западной китайской провинцией Чунцин, Казахстаном, и немецкими компаниями. В целом мы исходим из необходимости развития сотрудничества с теми компаниями, которые инвестируют в Россию. Мне очень понравилось, что отметил господин Вэнь относительно возможности переработки угля на месте, превращение его в продукты химической продукции, у которых добавленная стоимость выше. Такая технология необходима, потому что в нынешних условиях мы должны покрыть четыре тысячи километров в одну и другую стороны для перевозки угля из Кузбасса. Это сокращает конкурентоспособность и угольной промышленности, и экономики в целом.

Необходимо расширять и наше сотрудничество с Монголией, мы недавно разговаривали об этом в Пекине в рамках государственного визита Президента Путина. Мы со своей стороны готовы к такому сотрудничеству.

Полагаю, что сегодня сотрудничество в развитии Дальневосточного региона и Сибири может представлять обоюдный интерес при осуществлении кластерных проектов с участием иностранных инвесторов. Могу привести один негативный пример. Я очень активно работал с Посольством Японии, неоднократно посещал Японию после назначения президентом компании. Мы часто вели переговоры о возможности японских инвестиций в Дальневосточный регион. В последние годы я в Японию не езжу. Почему? Мне было очевидно, что после трагедии, которая произошла с атомной электростанцией, нужно было постараться организовать сотрудничество с Россией. Как отметил господин Дерипаска, сегодня доступны угольные ресурсы. Необходимо было построить электростанцию, использовать этот уголь на месте и экспортировать из России нужную Японии электрическую энергию. Однако это не сложилось, даже при всем доброжелательном отношении российского общества, которое только усилилось в связи с трагедией.

Мне кажется, мы что-то недооцениваем и в чем-то недорабатываем. Судя по всему, органам государственного управления не хватает скорости для использования имеющихся возможностей. Развитие Дальнего Востока и Сибири практически невозможно без развития инфраструктуры, в частности, железнодорожной. Надеюсь, что предложения, которые сегодня звучали на пленарной дискуссии, и планы, сформулированные нашим правительством, действительно получат дальнейшее

развитие. Мы, безусловно, открыты для сотрудничества с бизнесом, потому что сами не производим товар, а оказываем услугу по перевозке груза. Развитие реальной экономики как России, так и всего Евразийского пространства является для нас критически важным, поскольку мы проводим именно такую политику в области транспортных коридоров.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Спасибо, господин Якунин.

У меня есть еще один вопрос по теме. Пожалуйста, ответьте коротко. Если через десять лет мы снова приедем сюда на аналогичную сессию, будет ли по-прежнему идти речь о том, что у железных дорог Сибири и Дальнего Востока недостаточная пропускная способность?

**В. Якунин:**

Если решение о выпуске инфраструктурных облигаций не будет принято, государственные инвестиции в инфраструктуру не будут добавлены, я боюсь, тогда мы будем говорить даже не о недостаточной мощности, а о совершенно других факторах.

**М. Клиффорд:**

Раз уж мы заговорили о деньгах, позвольте мне вернуться к Олегу Дерипаске. Ваши компании всегда были ориентированы во внешний мир. Ваша предпринимательская группа всегда интересовалась Китаем. Вы проводили IPO «РУСАЛа», первичное размещение акций, в Гонконге — по-моему, это была первая российская компания, разместившая свои акции на Гонконгской бирже. Если не ошибаюсь, Вы только что получили кредит от Экспортно-импортного банка Китая. Растет ли роль Китая как важного источника средств для вашей компании и для России в целом, особенно в вопросах развития Дальнего Востока и Сибири. Хорошо ли это и необходимо ли?

## **О. Дерипаска:**

Как уже говорилось, Китай, без сомнения, очень важный партнер. Сибирь важна не только для Азии, она нужна и для России. Господин Янг меня поправил, что нужно смотреть больше на Восток, но я говорил о европейской части страны. Мы будем развивать ресурсы, учитывая потенциальный спрос, который существует в Китае, в Корею, в Японии и в других странах Юго-Восточной Азии. Большая доступность ресурсов для развития нашей машиностроительной базы создает множество преимуществ для нас. Китай — это самый быстрый партнер для России.

Уровень кооперации определяется и уровнем взаимодействия между странами в политической сфере. Решение проблем, связанных с приграничными территориями, решение проблем с первой фазой нефтяных сделок и контрактов, необходимое решение газового вопроса — все это позволяет развиваться не только отношениям между Россией и Китаем, но и нашему бизнесу.

Мы стали лучше понимать друг друга. Мы лучше понимаем, что говорил президент Вэнь о необходимости строительства электростанций на российской территории. Мы можем осуществлять в Китай поставки алюминия, который тоже является энергоемким материалом, но не всегда есть необходимость передавать базовую нагрузку Китаю. Мы сможем решить множество проблем за счет строительства электростанций на российской территории, развития сырьевого потенциала и следующего этапа переработки. Мне кажется, что нужно посмотреть на развитие территории в целом, с учетом интересов всех сторон: России, Китая, Кореи и Японии. Хочу упомянуть о жителях этого региона. Сибирь — особая часть России, здесь свой характер. Сибирские войска спасли Москву во время Второй мировой войны. Развитие общей инфраструктуры важно для ускорения реализации проектов, о которых говорил господин Янг. Улучшение общей инфраструктуры предполагает развитие аэропортов, развитие вокзалов, увеличение пассажирского железнодорожного сообщения внутри территории, строительство гостиниц, модернизацию университетов и технических колледжей, повышение уровня медицинского обеспечения, решение вопросов телекоммуникаций и связи. Министерство по развитию Дальнего Востока создано для решения этих задач, также обсуждался вопрос создания корпорации, способной решить проблему недостаточности инвестиций в узких областях, составляющих социальную и бизнес-инфраструктуру. Ускорение в развитии территории невозможно без создания

социальной и бизнес-инфраструктуры. Это тоже очень важно. Мы построим дороги, порты будут построены, ситуация будет улучшена. Затем встают вопросы: сможем ли мы создать новые условия для жителей региона, обеспечить им рабочие места и тот уровень жизни, который будет привлекать туда людей, сможем ли развивать территорию с точки зрения повышения общего уровня благосостояния.

**М. Клиффорд:**

Позвольте мне вернуться к теме Китая. У меня как у гостя, который мало знаком с Россией, складывается ощущение, что есть люди, которые с тревогой относятся к взаимодействию с Китаем. Опасения вызывает и приток китайских инвестиций, и сотрудничество китайских промышленных и финансовых корпораций с такими компаниями, как Ваша, и приобретение и разработка ресурсов. Как убедить Ваших соотечественников в том, что Китай — это союзник, а не угроза?

**О. Дерипаска:**

Я как раз об этом говорил. Дело не в продаже ресурсов, а в развитии территории. Если жители Сибири увидят, что развитие осуществляется одновременно с торговлей, у них не будет никаких вопросов, они будут понимать, какие интересы представляют привлеченные инвестиции. Я не согласен с тем, что есть предубеждения против инвестиций из Китая. Возможно, это точка зрения Европы: Россия и Китай, Россия и азиатские страны обязательно должны конфликтовать. Этот распространенный взгляд не соответствует действительности. Россия и Китай, Россия и Азия никогда не будут конфликтовать. Россия и есть Азия, Азия с европейским лицом. Россия — это мост между Европой и Азией.

**М. Клиффорд:**

А теперь выслушаем мнение с китайской стороны. Господин Янг, как вы думаете, должна ли Россия бояться? Вот у вас в Китае население большое, а в России гораздо меньше. Люди, похоже, думают, что Китай может каким-то

образом прийти на Дальний Восток России и завладеть им. Следует ли им этого опасаться?

**Лин Вэнь:**

Хочу сказать, что наше взаимодействие — это не отношения борьбы, не отношения конкуренции, а отношения сотрудничества. Во-первых, Сибирь и Дальний Восток должны развиваться, людям нужна работа, а рынки для продукции Сибири и Дальнего Востока находятся в Китае, Корее, Японии.

Во-вторых, наше сотрудничество построено по принципу взаимной выгоды. Россия может получать от нас технологии, капитал для развития добывающих отраслей, строить свою добывающую промышленность, обрабатывающую промышленность. Здесь нет противоречия. С другой стороны, для бизнесмена бизнес — это бизнес.

**М. Клиффорд:**

Я согласен, что бизнес есть бизнес, но это лишь на бумаге кажется, что все так просто. Почему нужно так много времени для развития этого сотрудничества?

**Лин Вэнь:**

Китайский народ не считает, что отношения с Россией плохие, наоборот, для нас Россия — это очень хороший сосед. Как говорится, близкий сосед гораздо лучше дальнего родственника. Если спросить об отношениях Китая с Россией и Китая с Америкой, большинство китайцев ответят, что отношения с Россией важнее и лучше отношений с Америкой.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Мне просто любопытно. Может быть, Бон-Джин Янг может нам помочь? Опять-таки я думаю, что деловые отношения имеют очень важны для укрепления доверия между странами, и мне кажется, что один из способов для России и Китая укрепить доверие между собой — это усилить деловую активность и

ускорить приток инвестиций. Что можем сделать мы, и что могут сделать правительства, чтобы ускорить эти процессы, чтобы через десять лет мы не говорили о том, что до сих пор все идет очень медленно?

**Бон-Джин Янг:**

Это вопрос смены парадигмы, концепции. Правительство должно поменять концепцию мышления инвестора, направить инвестора в нужную сторону, предоставлять ему всю необходимую информацию, например, о проектах на Дальнем Востоке и в Сибири. Мы идем на Дальний Восток не грабить ресурсы, а сотрудничать ради взаимной выгоды.

Мы хотим работать в сфере гидроресурсов, поскольку считаем, что в этой области мы можем быстро добиться большого успеха. У нас есть намерение построить в этом регионе хорошие гидроэлектростанции, способные сдвинуть развитие экономики с точки, принести экономическую выгоду населению региона и качественно улучшить инфраструктуру, как транспортную, так и социальную. Люди увидят, что инвестиции несут выгоду для всех, будет достигнут психологический успех. Я считаю, это должно отразиться на отношении государства, правительства к инвесторам, на инвестиционном климате, на налоговом климате по отношению к ним. Вот что я думаю по этому поводу.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Спасибо.

Как уже было упомянуто, в первом ряду у нас сидят выдающиеся гости. Доктор Янг упоминал о своем опыте работы в Приморском крае, особенно в области сельского хозяйства. В связи с этим я хотел бы представить губернатора Приморского края Владимира Миклушевского. Он, возможно, мог бы коснуться вопроса сельского хозяйства, вопроса затронутого доктором Янгом, а также высветить потенциал в тех сферах, о которых мы еще не говорили — таких, как вопрос образования в Приморском крае.

Спасибо.

## **В. Миклушевский:**

Хочу согласиться с коллегами, которые говорили о важности развития инфраструктуры, особенно транспортной инфраструктуры. У Приморья есть предметы гордости в этой сфере. В развитие инфраструктуры Приморья за последние годы вложено много государственных инвестиций, инвестиций из федерального бюджета. Это дает нам основание смотреть в будущее с оптимизмом.

Хочу также сказать о другой сфере инфраструктуры — инфраструктуре человеческого капитала, инфраструктуре образования и науки. Считаю, что динамичное и поступательное развитие в современной экономике невозможно без развития этого сегмента инфраструктуры. В этом смысле Приморью тоже повезло: создан Дальневосточный федеральный университет, который представляет собой серьезную точку роста экономики Приморья и Дальнего Востока. Стратегия развития Федерального университета предполагает экспорт образовательных услуг, для которого мы рассматриваем рынки Китая, Индонезии, Вьетнама.

Хотел бы остановиться еще на одном очень важном аспекте. Полагаю, что будущее Дальнего Востока за развитием высоких технологий. Развитие высоких технологий невозможно без образования и науки, без их тесного слияния. Сейчас везде в мире создаются центры на базе университетов, научные круги взаимодействуют с крупными высокотехнологичными корпорациями. Мы движемся в этом тренде: такой центр создается на базе Дальневосточного федерального университета совместно с «Объединенной судостроительной корпорацией».

Еще один важный аспект. На мой взгляд, он не всегда лежит на поверхности. Население Дальнего Востока сейчас не очень большое. Необходимо решать задачи предотвращения оттока населения и увеличения населения. Помимо этого нужно создать систему быстрой переподготовки под имеющиеся потребности, которая позволит рынку труда адекватно реагировать на технологические изменения, которые появляются в производстве. Важно, чтобы изменения в образовании успевали, или даже шли впереди тех изменений, которые идут в промышленном производстве.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Спасибо. Вы упомянули иностранных студентов. Занимаетесь ли Вы активным набором студентов из Индонезии, Китая или других стран Восточной Азии?

**В. Миклушевский:**

Речь идет о том, что Федеральный университет сотрудничает с ведущими вузами, которые входят в «Топ-100», разрабатывает и внедряет англоязычные программы, которые будут ориентированы и на иностранцев, и на российских студентов.

**М. Клиффорд:**

Я знаю, что здесь присутствует Вадим Швецов, генеральный директор «Соллерс» — компании, также занимающейся производством. В частности, они наладили автомобильное производство во Владивостоке совместно с SsangYong, Mazda, а вскоре договорятся и с другими японскими автопроизводителями. Может быть, Вы скажете несколько слов о состоянии обрабатывающей и производственной индустрии в этом регионе?

**В. Швецов:**

Владимир Иванович приводил негативный пример работы с Японией, я же хочу привести позитивный пример. Мы за полтора года создали два совместных предприятия по производству автомобилей с компанией Mazda, еще одно совместное предприятие по производству автомобилей Toyota мы создали с компанией Mitsui. Общий план производства этих предприятий составляет 100 тысяч автомобилей. К этому нужно добавить мощности нашего производства Sollers, на котором выпускался Ssangyong. Общий объем составит больше 150 тысяч автомобилей. Это первый пример создания общего кластера на Дальнем Востоке, объединивший усилия трех компаний. Это для нас первая ласточка. Это commitment, который японские компании делают России. Этого бы никогда не случилось, если бы мы не продемонстрировали, как можно создавать автомобильные мощности на Дальнем Востоке. Приведу пример. Когда мы начинали строить завод, инвестиционное строительство на Дальнем Востоке стоило 2000 евро за квадратный метр, когда мы заканчивали строительство — 1300, а в России — 1100. Этот пример

демонстрирует, что Дальний Восток бросает большой вызов в сфере инфраструктуры. Признавая это, необходимо работать, прикладывать определенные усилия, выбирать подходящих партнеров, для сдвига ситуации с мертвой точки.

Подчеркну еще один аспект работы в Приморье. Я считаю, что Приморье — лучший вход на растущий российский рынок для японского бизнеса. Почему? Во-первых, японские компании сейчас теряют свою долю рынка, хотя имели довольно большую долю, особенно в электронике. Во-вторых, принятая в японских кругах политика создания основных производственных мощностей в Японии на сегодняшний день не работает. Президент Toyota сказал о двух приоритетах своей компании: гибридном автомобиле и работе на быстрорастущих рынках. В этом большая возможность заниматься интеллектуальными индустриями для Дальнего Востока.

Я согласен с Владимиром Миклушевским, что будущее Владивостока за интеллектом. В Приморье нужно создавать по-настоящему интеллектуальные индустрии. Хороший пример создания таких производств — Таиланд. В Таиланде работают более 500 японских компаний. Туда тоже первыми пришли Toyota, Nissan и Suzuki, затем было создано еще несколько компаний. На рынок Таиланда пришли около 200 компаний-поставщиков, пришли электронщики, а потом и представители других сфер, в том числе логистические операторы. Сейчас Таиланд работает не только для внутреннего рынка, но и на экспорт.

Очень часто слышу предложения сразу строить экспортноориентированные предприятия. Так не бывает. Сначала компания должна показать свою конкурентоспособность, умение работать для домашнего рынка. Однако экспортная ориентированность этих предприятий — задача недалекого будущего.

Важной задачей является создание специальных индустриальных парков, которые представляют собой понятную и привычную модель для иностранных инвесторов.

Социальная инфраструктура — еще один фактор, который очень важен для иностранных инвесторов. Для представителей японских компаний очень важно, где они живут, что едят, это жизнь, и они хотят проживать её, не испытывая трудностей.

Основная идея, которую мы предлагаем на Дальнем Востоке, — реализация индустриальных кластеров. Это успешный старт с хорошим мультипликатором в автомобильной промышленности и в производстве автокомпонентов. Затем необходимо обратить внимание на электронику другие сферы промышленности.

Считаю, что для японцев это один из последних шансов войти на быстрорастущий рынок России.

Спасибо.

**М. Клиффорд:**

Большое спасибо за Ваши интересные мысли, особенно за параллель с Таиландом, страной с населением 70 миллионов человек, большинство из которых проживают достаточно близко к Бангкоку, где находятся японские компании. Есть ли на Дальнем Востоке те квалифицированные специалисты и те трудовые ресурсы, которые необходимы для реализации стратегии, о которой Вы говорили?

**В. Швецов:**

Да, это одна из больших проблем. Считаю, что сейчас у Владивостока есть значительный потенциал. Сейчас во Владивостоке проводится строительство объектов саммита «АТЭС Владивосток-2012». Эта стройка сама по себе привлекла большой потенциал. Если сейчас его не использовать, он не будет реализован. Нужно продолжить дело АТЭСа и закрепить тех людей, которые приехали работать на проект. У нас есть шанс закрепить их, если предоставить им соответствующие их навыкам и квалификации рабочие места.

Более фундаментальные, системные вещи, конечно, строятся дольше. Это и нормальное образование, и начало комплексного обучения, и перспективные рабочие места. Необходимо разрабатывать более долгие программы, здесь без трудовой миграции проблему не решить. Это должна быть системная комплексная задача для Дальнего Востока, которую нужно решать.

**М. Клиффорд:**

Простите меня за прямоту, но различия между рынками, по сравнению с основной частью России, колоссальные. Куда вы продаете автомобили? В Китай? В европейскую часть России? Где находится рынок, и есть ли инфраструктура для его развития?

**В. Швецов:**

Полтора года назад на пресс-конференции во Владивостоке, посвященной запуску производства корейского бренда SsangYong, все корреспонденты сказали мне, что ни одной машины этого бренда я во Владивостоке не продам. Сейчас мы продаем уже 7% от общего выпуска во Владивостоке. Дорогу осилит идущий. Если эффективно работать с населением, можно продавать автомобили. Население Приморья одно из самых автомобилизированных в России, обычно в семье два автомобиля, но достаточно старых. Рынок замены автомобиля достаточно емкий. Восточная Сибирь и Западная Сибирь развиваются невероятными темпами с точки зрения потребления. Центральная часть региона уже не развивается, там рынок достаточно насыщенный, но Восточная и Западная Сибирь и Владивосток увеличивают потребление. Рынок движется к нам. Мы сделали оценки с компанией Toyota, совместно с которой мы запускаем с ней Prado. В соответствии с нашими исследованиями рынка все производство Prado будет продано в Восточной и Западной Сибири, до Урала. Поэтому рынки двигаются к нам. Это перспективный проект, инфраструктурный проект, который позволяет образовывать новые рынки.

**М. Клиффорд:**

Здесь, кажется, присутствует Андрей Слепнев. Вы являетесь членом коллегии, министром по торговле Евразийской экономической комиссии. Вы слышали, что говорили другие ораторы. Какие замечания Вы бы хотели бы сделать по теме ускорения развития Сибири и Дальнего Востока?

**А. Слепнев:**

Спасибо большое.

Сегодня интересный день, в первой половине мы обсуждали интеграционный аспект на двух пленарных сессиях, сначала в рамках диалога промышленников и предпринимателей России и ЕС, затем у нас был круглый стол по Евразийской интеграции. На обеих дискуссиях задавался вопрос относительно векторов, приоритетов Евразийского союза. На Восток? Или на Запад? С ЕС или с растущим азиатским регионом?

Мы подтверждаем, что формирование полноценной сети контактов и взаимодействия между Евразийским регионом и Азиатским регионом — это необходимый элемент инфраструктуры будущего сотрудничества. Мы знаем особенности работы в Тихоокеанском регионе. Эта работа основана на сети соглашений о свободной торговле, это фактическое положение дел на сегодняшний день. Лидеры трех наших государств уже приняли решение о переходе к практическим шагам, к формированию режима свободной торговли со странами региона, не со всеми сразу, а в определенной последовательности.

В связи с этим возникает ряд интересных наблюдений. Во-первых, регион уже довольно давно работает в режиме открытых рынков, и нашим производителям будет достаточно сложно войти на эти рынки. Рынки уже заняты. Во-первых, мы осознаем, что при имеющихся возможностях сделать вклад в развитие региона и реализовать взаимовыгодные проекты остаются вопросы с электрогенерацией, инфраструктурой, железными дорогами и с авиационной техникой. Это те сферы, где высока доля решений государств, на рынки которых идут поставки. Нам необходимо реализовывать совместные проекты по комплексному развитию отношений со странами региона, важной, но не единственной частью которых будет соглашение о свободной торговле. Необходимы и конкретные соглашения, обеспечивающие баланс выгод, который будет рассчитываться по широкой палитре, в том числе, и по взаимным инвестициям, и по взаимным поставкам, и по взаимному участию в разработке ресурсов, и так далее.

Определенный консенсус о широком подходе к выходу в регион уже достигнут. Мы в ближайшее время сделаем заявление о тех странах-партнерах, с которыми начнем реализовывать подобные проекты. Предварительная работа в этом отношении уже ведется.

Я еще раз хотел бы обратить внимание на очень важный, необходимый элемент инфраструктуры, сотрудничества и построения действительно полноценного диалога между двумя регионами. Для этого нужно высказать отдельные замечания по двум конкретным вопросам. Исключительно важен вопрос сотрудничества в инновационной сфере, в сфере технологий и разработок. Россия в этом году председательствует в АТЭС и представляет инициативу, которую поддерживают все страны Евразийского экономического сообщества. Это инициатива по большей согласованности, координации технического регулирования для предотвращения

возникновения барьеров между региональными группировками. Такая проблема сегодня действительно существует. Европейский союз разрабатывает и углубляет свое регулирование, такая же работа идет в нашем объединении, в других структурах, в АТЭС и в АСЕАН. Важно, чтобы новые барьеры, которые могут быть гораздо более труднопреодолимыми, чем даже барьеры между странами самими по себе, не возникли между интеграционными объединениями по мере углубления стандартов процессов интеграции. Координация и сотрудничество приобретают особую важность.

Еще одно перспективное направление, помимо упомянутых природных ресурсов, — проекты в сфере сельского хозяйства, инвестиции в сельскохозяйственное производство на Дальнем Востоке. Это сфера, способная дать огромный эффект и для бизнеса, и для диверсификации, и для продовольственной и социальной безопасности региона.

Спасибо.

#### **М. Клиффорд:**

Большое спасибо. Область, которую мы пока не обсудили, — это природный газ. В России находятся крупнейшие в мире запасы природного газа. Я знаю, что основатель компании Hyundai господин Чон Чжу Ен был очень заинтересован в его разработке для такой энергетически бедной страны, как Корея. Бон-Джин, каков Ваш прогноз по газу?

#### **Бон-Джин Янг:**

Признаюсь, я намеренно подчеркнул, насколько важна скорость. Если посмотреть на рынок, то из-за переизбытка сланцевого газа в Соединенных Штатах, цена на газ упала там до двух долларов за миллион британских тепловых единиц (БТЕ). С другой стороны, в Японии это почти 20 долларов за миллион БТЕ, то есть почти в десять раз дороже, чем в Соединенных Штатах. Поэтому можно сказать, что до сих пор у Соединенных Штатов были только терминалы для импорта энергии в районе Залива, а теперь к ним добавляются терминалы экспорта. Поэтому в некотором роде вы конкурируете. В конечном

итоге России придется конкурировать с Соединенными Штатами в поставках газа в Восточную Азию. Если вы отложите строительство трубопровода в Южную Корею через Северную Корею, то потеряете возможность продавать свои нефть и газ. Поэтому мне кажется очевидным, что нужно действовать быстро, чтобы не упустить те возможности, которые у вас есть.

Если не ошибаюсь, Южная Корея импортирует одного только угольного газа 35 миллионов тонн в год, и цены на газовые ресурсы Восточной Сибири должны быть очень благоприятными. Поэтому я считаю, что вам надо поспешить, чтобы успешно вести конкуренцию на азиатском рынке. Это также позволит стабилизировать политическую и дипломатическую ситуацию на Дальнем Востоке. Так что у вас много причин для того, чтобы с выгодой для себя использовать нынешнюю ситуацию.

**М. Клиффорд:**

А что, по Вашему мнению, думает об этом трубопроводе Северная Корея?

**Бон-Джин Янг:**

Они будут ему только рады, потому что это поможет одновременно России, Северной Корее и Южной Корее. А если у вас есть трубопровод, проходящий через Северную Корею, то он в конечном итоге может также выйти на японский рынок, ведь после аварии на «Фукусиме» Япония отказалась от атомных электростанций, и теперь они должны увеличить мощности своих тепловых электростанций за счет сжигания газа. Россия не должна упустить возможность вывести газ Восточной Сибири на рынок.

**М. Клиффорд:**

Господин Дерипаска, если такой разговор повторится у нас через десять лет, будем ли мы все еще сожалеть о том, что так медленно продвигаются дела, или Вы думаете, что процесс действительно набирает скорость?

## **О. Дерипаска:**

Я уверен, что ситуация будет иной. Мы сейчас можем суммарно оценить восточносибирский ВВП, ВВП Дальнего Востока в 280—300 миллиардов долларов. Мы сможем удвоить ВВП за 10 лет. Часто отмечают, что через 15 лет Восточная Сибирь и Дальний Восток войдут в мировую двадцатку по объемам производимого продукта. Партнерство и совместные программы развития, инфраструктуры, совместные программы развития определенных технологий очень важны.

Вместе с Китаем мы будем развивать технологии энергопередачи на большие расстояния, используя высоковольтные линии как переменного, так и постоянного токов. Это будет большой прогресс для нас в отношениях с Азией. Возникнет энергомост, который свяжет Северную и Южную Корею, Японию. Мы уверены, что на базе этих технологий мы свяжем Сибирь с Уралом и с европейской частью России, обеспечим оптимальное использование энергоресурсов на всем протяжении нашего евроазиатского пространства.

Я считаю, что важен человеческий фактор. Жители региона ждут перемен. В выступлении нашего президента в парламенте это был второй заданный вопрос после обсуждения демографии. Важно распределить ресурсы, установить приоритеты. Невозможно сделать сразу все. При этом есть направления, которые уже понятны, в которых нужно действовать. В процессе развития у мелкого и среднего бизнеса появятся возможности, возникнут те кластеры, о которых тут говорилось, возникнут совместные предприятия, которые будут создавать необходимые компоненты, чтобы удешевить производство. Одно из наших уникальных преимуществ — наличие компетентных людей. Мы все работаем в так называемых странах третьего мира, в Африке, в Америке, в Латинской Америке. Мы понимаем, насколько тяжело обеспечивать инфраструктуру, сервисные функции. Я хочу сказать, что в любом маленьком городе в Сибири вы легко можете поддерживать сервисную функцию достаточно сложной компетенции, потому что есть люди, есть практика. Мы так жили, это было одно из преимуществ Советского Союза — почти каждое предприятие имело собственную инфраструктурную базу, что с одной стороны, снижало эффективность, с другой стороны, развивало людей. Поэтому потенциал есть. Я уверен, что за 10 лет мы его сможем реализовать, а за 15 лет Сибирь совершит прорыв, который позволит нам сравняться со странами, с которыми мы соседствуем.

### **М. Клиффорд:**

А как быстро может развиваться торговля между Китаем и Россией? Она очень мала, если учесть размеры экономик обеих стран.

### **О. Дерипаска:**

Это зависит от многих факторов. Есть ресурсный сектор, вопросы инвестирования, вопросы производства продукции со сложной стоимостью. Ресурсы — это инфраструктура. Сможем ли мы за восемь лет удвоить свой экспортный потенциал? Мне кажется, сможем. Вопрос заключается в инвестициях и определении приоритетных продуктов.

Приоритетами должны стать LNG, газ по трубам, объемы электроэнергии, количество энергомоств, объем полуфабрикатов, которые будут производиться на российской территории. Глубина переработки тоже важна.

Мы должны понимать, что у нас с Азией еще и общая внешняя среда, я имею в виду среду обитания. Мы должны использовать потенциал Сибири. Это потенциал водных ресурсов, это потенциал, связанный с той территорией, которая находится еще в первозданном состоянии, это большой кластер для развития туристических услуг. Это легкие Азии, в будущем — и водный источник Азии, без которого Азия уже не сможет прожить.

Вопросы в каждом из этих направлений невозможно решить на частном уровне. Правительство должно координировать деятельность в этих направлениях, крупные естественные монополии должны взаимодействовать друг с другом. Например, сотрудничать между собой могут «Российские железные дороги» и Китайские железные дороги, PAO «ЕЭС России» и China State, российские крупные производители «ЕвроСибЭнерго», «РусГидро», China Yangtze Power, российские производители машиностроительной продукции, корейские, китайские компании. Мы договариваемся о бизнес-условиях, нас нельзя торопить. Нужно обсуждать вопросы цен, вопросы условий, вопросы того, насколько быстро мы узнаем друг друга. Но я уверен, что за 10 лет мы сможем удвоить объем регионального продукта, я затрудняюсь определить объем экспорта, но потенциал развития, безусловно, лежит в этом направлении.

**Бон-Джин Янг:**

Что касается показателей, то торговля между Россией и Кореей в 1992 году составляла всего 190 миллионов долларов США. К 2010 году она увеличилась до 17,6 миллиардов долларов США, то есть почти в 92 раза. В прошлом году она составила более 20 миллиардов долларов США. Торговля между двумя странами растет бурными темпами, однако прямое инвестирование между ними пребывает в полном застое. В 1993 году Корея инвестировала в Россию всего три миллиона долларов США. Сегодня инвестирование по-прежнему недостаточное: в 2010 году оно составляло всего 320 миллионов долларов США. Со своей стороны, Россия до сих пор инвестировала в Южную Корею только 41 миллион долларов США.

Как мы видим, несмотря на то, что объем торговли стремительно растет, потока капитала между двумя странами практически не существует из-за отсутствия информации, языкового барьера, а также некоторых бюрократических препятствий, преодолеть которые очень и очень нелегко. Я думаю, что ситуация должна измениться в самом ближайшем будущем.

**М. Клиффорд:**

Очень интересно.

Господа Лин Вэнь и Чжан Чэн, может быть, вы могли бы высказать свои замечания по развитию торговли и развитию инвестиций? Как вы думаете, увидим ли мы такого рода рост в торговле и увидим ли мы еще больший рост инвестиций?

**Лин Вэнь:**

У нас есть с собой данные по объему торговли между Дальним Востоком России и Китаем. В прошлом году общий объем торговли был равен 8,46 миллиарда долларов США, что означает рост на 21% по сравнению с предыдущим годом, из них импорт из Китая на Дальний Восток составил 4,29

миллиарда долларов США. Темпы роста составили 9,7%. А экспорт в Китай составил 4,17 миллиарда долларов США. Темпы роста составили 35,6%.

При этом Китай является второй по объему экономикой мира. Так что мы думаем, что для России Китай должен быть целевой страной с огромным потенциалом.

**Чжан Чэн:**

В будущем развитие Дальнего Востока повлечет увеличение инвестиций Китая в этом районе, особенно прямых инвестиций. Это будет абсолютно необходимой тенденцией.

Спасибо.

**Лин Вэнь:**

Я так же хочу высказать одну мысль. С тех пор, как Путин встал у руля, Китай и Россия говорят о многих проектах, в каком-то из годов было 202 проекта. К сожалению, осуществлены лишь немногие из них.

Думаю, что если мы не будем вновь лишь говорить в рамках Форума о возможностях сотрудничества, а использовать что-то реальное, лучше всего приводить пример успешного сотрудничества. Я надеюсь, мы будем работать с господином Якуниным, с «РУСАЛом», надеюсь, что наше сотрудничество будет реальным.

На будущий год, когда мы будем участвовать в следующем Форуме, мы расскажем вам об успешных проектах нашего сотрудничества. Мы покажем, что у нас хватает силы воли на то, чтобы осуществить такое сотрудничество.

**В. Якунин:**

Мне кажется, что мы начинаем уходить немного в сторону от темы нашей дискуссии. Мы говорим о проблемах и возможностях развития дальневосточной экономики, и я хотел бы подчеркнуть, что рассматривать развитие инфраструктуры исключительно с точки зрения транспортировки грузов и пассажиров не совсем правильно, потому что развитие инфраструктуры представляет возможности колоссального объема инвестиционных проектов. В этом заинтересованы китайские банки, в этом

заинтересованы южно-корейские банки. Мне кажется, эту возможность развития экономики Дальнего Востока и Сибири нельзя забывать.

Более того, я полагаю, что развитие инфраструктуры, например, проект строительства железной дороги до порта Раджина, Транскорейской железной дороги, радикально изменят экономическую ситуацию в этом регионе. Сегодня есть трудности в развитии бизнес-сотрудничества России и Южной Кореи, потому что его пока что можно осуществлять только через порты. Портовая инфраструктура тоже требует развития. Возникновение прямого сообщения через Транскорейскую железную дорогу положительно повлияло бы и на развитие российского Дальнего Востока, и на развитие Северной Кореи, и на развитие Южной Кореи.

Конечно, необходимы и желание бизнес-кругов осуществлять сотрудничество, и надлежащая политическая поддержка на уровне правительств государств, о которых мы только что говорили.

Возможное направление сотрудничества — подписание межправительственного соглашения соответствующего масштаба, для обеспечения бизнесу соответствующей политической поддержки, чтобы мы могли реализовывать в рамках этих документов уже наши конкретные бизнес-проекты. Без такой поддержки это будут в значительной степени упражнения в области теоретической экономики.

#### **М. Клиффорд:**

Большое спасибо. У нас есть еще пара минут до окончания сессии. Мне сообщили, что Александр Левинталь, заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе, хотел бы высказать свои комментарии. Прошу Вас.

#### **А. Левинталь:**

Добрый день, уважаемые участники дискуссии.

Я присоединился к обсуждению, потому что мне кажется, что необходимо добавить существенные моменты для реального развития Дальнего Востока. Тут говорилось, что нужны доверие, политическая воля, работа. С этим я полностью согласен. Это необходимые, но все же недостаточные факторы для развития Дальнего Востока России.

Большие пространства, транспортная неустроенность, высокие тарифы на электроэнергию, транспорт и так далее — вот сегодняшние реалии. Люди продолжают уезжать с Дальнего Востока, номинальная зарплата здесь выше, чем в среднем по России, но с учетом паритета покупательной способности она ниже. Требуется создание комплекса особых условий для решения задач на Дальнем Востоке, не потому что это регион депрессивный, а потому что России, если она хочет быть великой державой и не упустить своего шанса с учетом бурного развития Азиатско-Тихоокеанского региона, нужен действительно развитый модуль, который бы обеспечивал сочленение России. Вхождение в АТР — это задача не Дальнего Востока, это задача России.

Поэтому помимо логистики, которая нужна, необходимо развитие комплекса перерабатывающих производств. Для этого нужны инвестиции, для привлечения инвестиций необходимо создание особых условий. Об этих особых условиях, к сожалению, никто сегодня не говорил. Эти особые условия должны быть созданы в двух направлениях. Прежде всего, это особые условия, отличные от российских как в привлечении инвестиций, так и в условиях хозяйствования. То есть различные преференции, правила игры, которые привлекли бы сюда частный капитал.

Вы спрашивали, боимся ли мы китайских инвестиций. Нет, не боимся, потому что на Дальнем Востоке их просто нет, их сегодня меньше 1%. Это статистика. Китайские инвестиции есть в Москве, Санкт-Петербурге, в других регионах, но на Дальнем Востоке китайских инвестиций практически нет. Как нет, к сожалению, и корейских инвестиций. Есть разработка крупных проектов, но нет инвестиций. Япония инвестирует только в Сахалинские шельфовые проекты. Почему? Очевидно дело не только в японских, корейских и китайских решениях, а дело и в дальневосточной среде, которая не привлекает эти инвестиции. Я приведу последний пример. В прошлом году Дальний Восток России получил триллион рублей из десяти триллионов инвестиций, которые вложила Россия. То есть 10% инвестиций России. Это прекрасный показатель, доля населения региона составляет 4,4% от населения России. Но если мы не будем рассматривать АТЭС, строительство газопровода, нефтепровода, на частные инвестиции приходится очень маленькая доля. Это к вопросу об особых условиях. Сегодня политическая воля есть: впервые в истории страны организовано Министерство по развитию Дальнего Востока. Необходимо принять закон о развитии Дальнего Востока и Восточной Сибири с особыми

условиями. Только в этом случае мы сможем прийти и сказать: проблема начала решаться. Если этого не будет, то никакие волеизъявления без особых условий не приведут ни к закреплению населения, ни к привлечению частных инвестиций. Вот это я хотел бы отметить в дополнение к дискуссии.

**М. Клиффорд:**

Хорошо. Я думаю, что это станет отличным, очень оптимистичным и реалистичным концом нашей — надеюсь, вы со мной согласитесь — чрезвычайно интересной сессии. Я думаю, вкратце суммировать сказанное можно так: политическая воля есть — по крайней мере, в России. Бизнес играет очень и очень важную роль в укреплении доверия между этими очень значимыми соседними странами. Нам нужны скорость, нам нужны инвестиции, нам нужны люди, и нам просто нужно делать свое дело. Поэтому надеюсь, что, к тому моменту, когда мы вернемся сюда в следующий раз, мы добьемся большого прогресса.

Благодарю вас всех за замечательную дискуссию. Спасибо.