

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ

INVESTMENT ACTIVITY IN THE RUSSIAN ARCTIC



Рыжова А.В.

кандидат экономических наук, научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Российского института стратегических исследований, член Экспертного совета Экспертного центра ПОРА (Проектный офис развития Арктики), e-mail: annar2@yandex.ru

Ryzhova A.V.

PhD in Economics, researcher at the Center for Social and Economic Research at the Russian Institute for Strategic Studies, Member of the expert Council of the PORA expert center (Arctic development Project office), e-mail: annar2@yandex.ru

Аннотация: В статье анализируются перспективы привлечения иностранных инвестиций в российские арктические проекты. Отмечается, что происходит активизация российско-китайского сотрудничества в Арктике. Однако китайские компании становятся всё более избирательными и соглашаются участвовать в проектах только на приемлемых для них условиях. В условиях текущего мирового экономического кризиса, который ведёт к ужесточению борьбы за привлечение финансовых ресурсов в целях освоения

Арктики, эта тенденция только усилится. Усиление американских санкций негативно сказывается на развитии кооперации с южнокорейскими фирмами.

Abstract: The article analyzes the prospects for attracting foreign investment in Russian Arctic projects. It is noted that there is an intensification of Russian-Chinese cooperation in the Arctic. However, Chinese companies are becoming more selective and agree to participate in projects only on terms acceptable to them. In the current global

economic crisis, which leads to a toughening struggle to attract financial resources for the development of the Arctic, this trend

will only intensify. The strengthening of US sanctions adversely affects the development of cooperation with South Korean firms.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ, инвестиции, Китай, Южная Корея, международное сотрудничество

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, investments, China, South Korea, international cooperation

В последние годы арктическая тематика стала одной из важнейших в политической повестке дня России. Актуальность ей обеспечили сразу несколько вновь возникших факторов. Здесь можно назвать и необходимость разведки новых месторождений, и сокращение площади льда, открывающее новые возможности в использовании Северного морского пути (СМП), и усиление противостояния России, США и их союзников, повлекшее за собой новый виток борьбы за раздел сфер влияния в мире.

Большинство международных экспертов признают Россию лидером в сфере освоения Арктики. Ведущая роль России обусловлена целым рядом факторов: на Россию приходится более 60% арктической суши и более 80% населения, проживающего выше Северного полярного круга, она контролирует около половины арктического континентального шельфа и владеет разветвлённой системой портовых сооружений и прочих инфраструктурных объектов. Однако несмотря на лидерство России в Арктическом регионе по абсолютным показателям, эксперты склонны считать, что по уровню социально-экономического развития полярных территорий Россия значительно отстаёт от других государств арктической «пятерки».

Комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ (АЗРФ), предусмотренное проектом стратегии развития АЗРФ на период до 2035 г., требует значительных капиталовложений. В условиях санкций и

мирового экономического кризиса возможности российских компаний по привлечению внешнего финансирования ограничены. Среди западных компаний только французская Total готова инвестировать в арктические проекты.

Российские компании в интересах развития АЗРФ могут привлечь средства азиатских финансовых структур или Фонда национального благосостояния (ФНБ). Первый вариант предполагает получение финансовых ресурсов под высокую процентную ставку. Кроме того, к примеру, Китай, зная, что Россия имеет слабую переговорную позицию из-за введения западных санкций, зачастую предлагает связанные кредиты, обуславливая их закупкой китайского оборудования. Это не всегда выгодно российской стороне.

Объёмы инвестиций по линии ФНБ ограничены. Средства Фонда распределяются согласно строгим критериям, и большинство заявок от нефтегазовых компаний отклоняется. В качестве положительного примера можно назвать удовлетворённую заявку от компании «Новатэк» на проект «Ямал СПГ» (кредит в размере 150 млрд руб.) [1].

Происходит снижение притока иностранных инвестиций в АЗРФ. Так, с 2012 по 2017 г. их доля в структуре финансирования инвестиционной деятельности в целом по АЗРФ сократилась более чем в два раза (с 10,1% до 4,1%) [2]. Экономические санкции привели не только к значительному сокращению объёмов финансирования и сворачиванию международно-

го сотрудничества, но и к ограничению доступа отечественных нефтегазовых компаний к технологиям шельфовой добычи. Из-за санкций многие иностранные компании были вынуждены приостановить либо существенно ограничить участие в реализации проектов на арктическом шельфе. В частности, от совместной работы с «Роснефтью» на шельфе отказались ExxonMobil, Equinor (ранее Statoil), итальянская Eni.

Оставаясь среди наших партнёров, французская Total в марте 2019 г. выкупила 10-процентную долю в проекте «Арктик СПГ-2» за 2,5 млрд долл. Патрик Пуянне (Patrick Pouyanne), главный исполнительный директор Total, отметил, что участие в «Арктик СПГ-2» вписывается в общую стратегию компании по увеличению производства и экспорта СПГ на растущий азиатский рынок. Низкая себестоимость производства СПГ является значительным преимуществом проекта. Операционные затраты на сжижение газа на «Ямал СПГ», по оценке Vygon Consulting, составляют около 2,85 долл. за MBTU. «Новатэк» обещал, что снизит затраты на сжижение газа в «Арктик СПГ-2» до 2 долл. за MBTU, что защитит проект от рисков падения цен на СПГ [3].

После введения западных санкций наблюдается увеличение российско-китайского сотрудничества в Арктике. Успешный запуск проекта «Ямал СПГ», в котором Китай обеспечил до 60% капитала, заложил благоприятную основу для дальнейшего развития партнёрства. В июле 2019 г. Китайская

национальная компания по разведке и разработке нефти и газа и Китайская национальная шельфовая нефтяная корпорация выкупили 20-процентную долю участия (по 10%) в российском проекте «Арктик СПГ-2». У китайских компаний будет самый большой пакет акций среди иностранных инвесторов. Заключение сделки повышает вероятность того, что «Новатэк» сможет получить проектное финансирование от китайских банков, если в этом будет необходимость. Кроме того, сделка подтверждает намерение Китая наращивать импорт СПГ. Проект «Арктик СПГ-2» предусматривает строительство трёх очередей по производству СПГ мощностью 6,6 млн тонн в год. Он реализуется на ресурсной базе Салмановского (Утреннего) месторождения в Ямало-Ненецком АО.

В условиях санкций российские компании «Роснефть» и «Газпром» заинтересованы в привлечении китайских фирм к совместному освоению арктического шельфа. В частности, в 2016 г. «Газпром» предлагал Китайской национальной шельфовой нефтяной корпорации участвовать в разработке нефтяных месторождений на арктическом шельфе [4]. В сентябре 2018 г. в рамках Восточного экономического форума «Роснефть» и Китайская национальная нефтегазовая корпорация обсуждали возможность сотрудничества на шельфе. Однако информации о совместных проектах пока нет.

Вопрос заключается также в том, насколько китайские компании смогут заменить западных партнёров России в работе на арктическом шельфе, особенно в плане предоставления технологий. В целом российско-китайское технологическое сотрудничество в нефтегазовом секторе активизировалось с момента введения санкций [5]. К примеру, в 2017 г. компания «Газпром геологоразведка» подписала контракт

с Китайской нефтяной сервисной компанией об аренде полупогружной плавучей буровой установки «Нанхай-8». «Газпром» с помощью этой установки намерен пробурить поисково-разведочные скважины в Карском море.

Перспективной сферой сотрудничества России и Китая в Арктике является судостроение. 7 июня 2019 г. «Новатэк», «Совкомфлот», Китайская морская судостроительная компания и Фонд Шёлкового пути заключили соглашение о создании совместного предприятия «Морской арктический транспорт». Основным направлением деятельности станет создание флота ледокольных танкеров арктического ледового класса для круглогодичной транспортировки сжиженного природного газа. Сделка позволит упростить привлечение китайских финансовых средств для строительства новых танкеров-газовозов и приведёт к более тесному сотрудничеству с китайскими партнерами (оборудование, технологии). Но часть заказов может уйти на китайские верфи.

В настоящее время безусловным лидером по производству данных судов является Южная Корея [6]. Доля китайских судостроителей на рынке судов для перевозки СПГ составляет 7%. Однако, как отметило издание China Daily в декабре 2018 г., Китай переходит к масштабному инвестированию в стремительно растущий рынок танкеров для перевозки СПГ [7]. Об успехах китайской судостроительной промышленности в этой новой высокотехнологичной отрасли говорит тот факт, что в декабре 2018 г. на китайской верфи был достроен первый в мире всесезонный арктический танкер для перевозки газового конденсата «Борис Соколов», который будет работать в проекте «Ямал СПГ».

Ещё одной перспективной сферой сотрудничества России и

Китая в Арктике является развитие Северного морского пути. В ноябре 2017 г. на 22-й встрече глав правительств председатель Китая Си Цзиньпин и премьер-министр РФ Дмитрий Медведев договорились о совместном исследовании, создании необходимой инфраструктуры и использовании СМП. Китайская сторона понимает, что разработка нефтегазовых ресурсов в Арктике должна сопровождаться развитием транспортной магистрали; к примеру, СПГ с Ямала экспортируется на азиатские и европейские рынки по СМП.

Во время Арктического форума, проходившего в Архангельске в марте 2017 г., государственная китайская компания Poly Technologies предложила планы инвестиций в строительство нового глубоководного морского торгового порта в Архангельске и железнодорожной магистрали «Белкомур» на сумму 5,5 млрд долл. В том же году эта компания выразила намерение инвестировать 300 млн долл. в развитие мощностей порта Мурманск, который может стать базой для приёма и обслуживания китайских судов. Однако пока нет фактов, подтверждающих подписание соответствующих соглашений.

Пекин не спешит принимать инвестиционные решения по строительству в АЗРФ инфраструктуры. С точки зрения ряда китайских экспертов, совместное развитие СМП – российское предложение, на которое Китай отреагировал прежде всего по стратегическим и политическим соображениям, а не по экономическим [8]. Китайские эксперты отмечают, что портовые сооружения СМП устарели и неэффективны. По их мнению, Россия не имеет достаточных средств для того, чтобы поддерживать текущий уровень обслуживания СМП, не говоря уже о том, чтобы оказывать услуги надлежащего качества в случае превращения пути в международный транзитный коридор. Для принятия китайскими компа-

ниями положительного решения об инвестициях в инфраструктуру СМП им необходимы гарантии предоставления благоприятных условий прохода их судов. Для России стремление Китая к получению исключительных прав на использование этой транспортной артерии невыгодно и небезопасно [9]. В среднесрочной перспективе участие Китая в модернизации инфраструктуры СМП будет увязываться в первую очередь с совместной реализацией российско-китайских проектов по разработке нефтегазовых месторождений («Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2»). Использование СМП будет сводиться главным образом к транспортировке партий углеводородов с мест их добычи в российской Арктике в порты Китая [10].

В целях развития российско-китайского сотрудничества в Арктике представляется важным обратить внимание на повышение конкурентоспособности российских проектов. Китай рассматривает различные варианты защиты своих интересов и выбирает среди них оптимальные. В настоящее время китайские компании рассматривают возможность осуществления добывающих проектов не только на территории российской Арктики, но и в Норвегии, Канаде [11], Гренландии. Китайские компании проявляют интерес к строительству портов в Исландии, Швеции, Норвегии. Вероятно, что в конечном итоге для реализации будут выбраны лишь некоторые проекты и обязательно — российские.

Представляется важным отметить развитие сотрудничества России и Южной Кореи в Арктике. Кооперация осуществляется в области эксплуатации СМП, в судостроении, энергетике. В июне 2018 г. «Новатэк» и Корейская газовая корпорация подписали меморандум о взаимопонимании относительно сотрудничества в сфере сжижения газа. Обсуждалась возможность участия южнокорейской

компании в проекте «Арктик СПГ-2». Впрочем, пока южнокорейские фирмы воздерживаются от прямых инвестиций в российские компании, опасаясь санкций США.

Хотя Сеул является одним из основных союзников США в Северо-Восточной Азии, Южная Корея не присоединилась к американским санкциям против России. Однако из-за ведущей роли, которую играют США в мировой финансовой системе, избежать негативного влияния санкций на экономические отношения Южной Кореи и России не удалось. Южнокорейские компании испытывают сложности в финанси-

ровании российских фирм, находящихся под санкциями, и неохотно идут на предоставление кредитов в американских долларах, что препятствует инвестиционным решениям. В целях адаптации к новым неблагоприятным рыночным условиям южнокорейские компании разработали свои стратегии снижения рисков. Во-первых, они сотрудничают с российскими предприятиями в областях, не затронутых санкциями, например предоставляют техническую поддержку при строительстве танкеров по перевозке СПГ и оказывают финансовую помощь в их приобретении. Во-вторых, решающее значение отводится пра-

Литература

1. НОВАТЭК отказался от госфинансирования для своего второго СПГ-проекта // [Электронный ресурс] URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d8cad119a79475c7503d37c> (Дата обращения: 05.06.2020)
2. Серова Н. А., Гутов С. В. Ключевые тенденции развития инвестиционных процессов в Арктической зоне РФ в 2008–2017 гг. // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 77–89. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.34.77
3. Топорков А. Конкурировать с «Новатэком» сможет только Катар // [Электронный ресурс] URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/25/748897-konkurirovats-novatekom> (Дата обращения: 14.06.2020)
4. Фадеева А. «Газпром» позвал китайскую СНООС на шельф // [Электронный ресурс] URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/09/07/655966-gazprom-kitaiskyuy-snoos> (Дата обращения: 17.06.2020)
5. Хендерсон Дж., Митрова Т. Политическая и коммерческая динамика российской стратегии экспорта газа // Оксфордский институт энергетических исследований. Документ NG 102. Сентябрь 2015. URL: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/09/NG-102.pdf> (Дата обращения: 16.06.2020)
6. Рыжова А. В. Национальные интересы Республики Корея в Арктике // Проблемы национальной стратегии. 2019. № 5 (56). С. 167–186.
7. Чжун Нань. Китай набирает обороты в сегменте отгрузки СПГ // Чайна Дэйли. 24 декабря 2018. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/24/WS5c203cc8a3107d4c3a002633.html> (Дата обращения: 25.06.2020)
8. Юнь Сунь. Северный морской путь: миф о китайско-российском сотрудничестве // Центр Стимсона, 2018. URL: <https://www.stimson.org/sites/default/files/file-attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf> (Дата обращения: 25.06.2020)
9. Петровский В. Е., Филиппова Л. В. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2018. Том 23.
10. Тодоров А. А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: Экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3 (42). С. 149–171.
11. Рыжова А. В. Арктическая политика либерального правительства Канады // Проблемы национальной стратегии. 2020. № 2 (59). С. 155–173.

вительственной поддержке совместных проектов, что влечёт за собой снижение риска санкций. Межправительственные инвестиционные фонды и экспортно-импортные торговые агентства стали ключевой платформой для безопасных финансовых операций. Так, в 2017 г. Экспортно-импортный банк Кореи подписал меморандум о взаимопонимании с Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций для финансирования совместных проектов. Тем не менее, по мнению зарубежных экспертов, в ближайшее время южнокорейские компании могут оказаться «между молотом и наковальней». С одной стороны, бизнес попадёт под давление правительства Мун Чжэ Ина, которое для достижения своих внешнеполитических целей будет побуждать фирмы наращивать кооперацию с российскими предприятиями. С другой стороны, при усилении американских санкций для южнокорейских компаний будет всё сложнее поддерживать текущий объём сотрудничества с РФ [6].

С учётом ограниченности бюджетных возможностей и дефицитности «длинных» и дешёвых кредитов значимым источником инвестиционных средств становятся накопления предприятий. Однако действие факторов северного удорожания ограничивает возможности накопления капитала. В результате прямые частные инвестиции в Арктике могут позволить себе только ресурсодобывающие компании («Роснефть», «Газпром нефть», «Восток-уголь», «Норильский никель», «Еврохим»).

В ситуации внешнего санкционного давления и относительно низких цен на нефть требования к качеству использования инвестиций возрастают. В противном случае масштабные инвестиции будут вкладываться в новые неэффективные проекты, а поддержание этих проектов «на плаву» потребует всё

новых и новых капиталовложений. Без перехода от экстенсивного роста за счёт наращивания массы используемых ресурсов к режиму интенсивного развития путём повышения эффективности, российские компании, как и экономика страны в целом, не смогут выйти из тупика консервации и технологической отсталости и обеспечения воспроизводства на низком технологическом уровне.

В сложившихся условиях целесообразна мощная и целенаправленная политика государства, ориентированная на ликвидацию

существующих узких мест в системе мер по освоению Арктического региона. В частности, было бы обоснованно обратить внимание на развитие транспортной инфраструктуры преимущественно за счёт увеличения государственных инвестиций, на создание судостроительных мощностей и разработку специализированного оборудования (производственные и буровые платформы). По мере реализации таких мер могут возникнуть объективные предпосылки повышения инвестиционного интереса в РФ и за границей к Арктическому региону России в целом, а не только к ресурсодобывающим отраслям.

Literature

1. NOVATEK refused state financing for its second LNG project // [Electronic resource] URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d8cad119a79475c7503d37c> (accessed 05.06.2020)
2. Serova N. A., Gutov S. V. Key trends of the investment development in the Arctic zone of the Russian Federation in 2008–2017. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 34, pp. 77–89. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.34.77
3. Toporkov A. Only Qatar will be able to compete with Novatek // [Electronic resource] URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/25/748897-konkurirovat-s-novatekom> (accessed 14.06.2020)
4. Fadeeva A. Gazprom calls Chinese CNOOC offshore // [Electronic resource] URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/09/07/655966-gazprom-kitaiskuyu-cnooc> (accessed 17.06.2020)
5. Henderson J. and Mitrova T. The Political and Commercial Dynamics of Russia's Gas Export Strategy // Oxford Institute for Energy Studies. Paper NG 102. Sept. 2015. URL: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/09/NG-102.pdf> (accessed 16.06.2020)
6. Ryzhova A. V. National interests of the Republic of Korea in the Arctic // *National Strategy Issues* 5 (56), 2019. P.167–186 Available from: <https://en.riss.ru/bookstore/journal/2019-2/national-strategy-issues-5-56/> (accessed 21 December 2019)
7. Zhong Nan China forays into LNG shipping segment // *China Daily*. 24 December 2018. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/24/WS5c203cc8a3107d4c3a002_633.html (accessed 25.06.2020)
8. Yun Sun The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation // The Stimson Center. 2018. URL: <https://www.stimson.org/sites/default/files/file-attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf> (accessed 25.06.2020)
9. Petrovskii V. E. and Filipova L. V. China's Arctic Development Strategy // *China in world and regional politics* Vol 23, 2018. Available from: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-kitaya-po-osvoeniyu-arktiki-i-perspektivy-rossijsko-kitayskogo-sotrudnichestva-v-regione> (Accessed 14.05.2020)
10. Todorov A. A. International transit potential of the Northern Sea Route: Economic and legal aspects // *National Strategy Issues*. 2017. № 3 (42). P. 149–171.
11. Ryzhova A. V. Arctic policy of the liberal government of Canada // *National Strategy Issues* 2 (59), 2020. P.155–173 Available from: <https://riss.ru/bookstore/journal/2020-g/2-59/> (accessed 18.06.2020)