



ТИХООКЕАНСКАЯ  
ИНВЕСТИЦИОННАЯ  
ГРУППА

# Стратегический экономический обзор

(информация и дайджест концепций)

№2  
(45)

11.01.2016 – 17.01.2016

ISSN 2413-273X

Президент: С.М. Дарькин

Председатель Экспертного совета: В.Л. Квинт

## Оглавление

Региональные тенденции .....	1
Снижение китайского рынка акций превысило 5% .....	2
Киев получил льготный тариф на перевозки из Китая .....	2
ДФО .....	3
Министр А. Галушка: «Нам есть что предложить иностранным инвесторам» .....	3
О перспективах сотрудничества России и Китая в дальневосточных ТОРах .....	5
Программу развития Дальнего Востока сократят на 40% .....	5
Опубликованы предложения в Госпрограмму экономического и социального развития Дальнего Востока .....	6
Для индивидуальных предпринимателей на Дальнем Востоке введены двухлетние "налоговые каникулы" .....	7
Еврейская АО .....	8
Подрядчик из КНР отказался от строительства российской части моста в ЕАО .....	8
Камчатский край .....	8
Инвестор планирует вложить в первый проект ТОР «Камчатка» порядка 280 млн рублей .....	8
Приморский край .....	9
Порт Восточный стал самым крупным угольным портом России .....	9
В Приморье в ТОР «Надеждинская» появился первый неакорный инвестор .....	9
«Радиоприбор» в Приморье возможно передадут госкорпорации .....	11
Республика Саха (Якутия) .....	11
ОАО РЖД готово завершить строительство железной дороги Беркакит – Томмот – Нижний Бестях .....	11
Китайская госкомпания интересуется российской нефтяной компанией .....	12
Сахалинская область .....	12
Агентство по рыболовству планирует включить в «Рыбную биржу» иностранные компании .....	12
В Долинском районе планируют построить завод металлопроката .....	14
Более 1000 туристов планируют привлечь на Итуруп в этом году .....	14
Арктика .....	15
США: «Основные пункты стратегии США в освоении Арктики. Разработка морских нефтегазовых ресурсов» .....	16

## Региональные тенденции

Динамика внешнеторговой деятельности, экономического, технологического и социального развития России на сегодняшний день и в перспективе в значительной степени определяется экономическим развитием стран Азиатско – Тихоокеанского региона, особенно Китая, Индии и растущим влиянием Южной Кореи. По прогнозам экспертов, именно экономика стран АТР к 2020 году может составить около 1/4, а к 2030 году – около 1/3 мирового ВВП. Реализация этих прогнозов будет означать образование нового глобально-регионального центра экономической и финансовой мощи, что приведет к кардинальной трансформации глобального рынка, мирохозяйственных связей и грузопотоков. Расширение транспортно – логистических коридоров, наряду с улучшением уже существующих путей сообщения, со временем, способно привести к либерализации торговли и инвестиций в макрорегионе и дать субъектам ДФО ряд преимуществ стратегического характера.

Прошедшая неделя характеризовалась особенным вниманием СМИ к текущему состоянию и перспективам развития транснациональных направлений железнодорожного транспорта.

России нужно выработать стратегический ответ и траекторию транспортной стратегии в связи с получением Украиной льготного тарифа на грузоперевозки из Китая по Транскаспийскому международному транспортному маршруту. Данный транспортный коридор соединяет Китай, Турцию и Европу. Он был создан с целью обеспечить транспортную связь между Китаем и Европой в обход России, через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. По планам, единая тарифная политика для грузоперевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту будет согласована между четырьмя странами к середине февраля текущего

года. По данным информационных агентств, Украина уже давно изучала возможность участия в грузоперевозках по данному маршруту. По оценкам аналитиков, это будет способствовать участию Украины совместно с Казахстаном в реализации масштабного логистического проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Вместе с тем нужно понимать, что данный проект реализует лишь один из нескольких маршрутов Шелкового пути. Как минимум два из ныне разрабатываемых могут пройти и через территорию России. Но это требует непрерывного стратегического мониторинга и международной мотивации стран - участников.

Однако тема грузоперевозок не обошла стороной российский Дальний Восток.

ОАО «Российские железные дороги» поддержало власти Якутии в намерении завершить строительство пускового комплекса Беркакит – Томмот – Нижний Бестях. «Ситуация по строительству железной дороги Беркакит – Томмот – Нижний Бестях пока сложная. Тем не менее, мы добились включения 1,9 млрд рублей в федеральный бюджет 2016 года», — сообщил на встрече с представителями СМИ министр транспорта и дорожного хозяйства Якутии Семен Винокуров. В настоящее время региональные власти ведут работу по освоению этих средств с Минтранспортом России и Федеральным агентством железнодорожного транспорта.

На данном этапе ОАО «РЖД» сейчас реализует сразу несколько проектов, которые помогут в развитии транспортного и транзитного потенциала восточных регионов. Это транспортные коридоры Приморье-1 и Приморье-2, которые требуют усиления железнодорожной инфраструктуры, а также подготовка к перевозкам через первый железнодорожный мост с Китаем в районе Нижнеленинское – Тундзян, который должен быть построен к 2017 году (информация о текущем состоянии и пробле-

мах в реализации проекта приведена на стр. 8 Стратегического экономического обзора, - прим. ред.), и главное – завершение в 2018 году проекта модернизации БАМа и Транссиба. Это один из ключевых проектов развития транспортной отрасли макрорегиона и улучшения экономических связей России с государствами АТР, а также ДФО с другими регионами России.

### Снижение китайского рынка акций превысило 5%

- **Отрасль:** Финансы
- **Субъект:** Власти Китая, рынок акций КНР
- **Объект:** Количественные показатели биржевых торгов
- **Предмет:** Снижение фондовых индексов

Китайский рынок акций в первой декаде января усилил снижение и продолжил тенденцию, в результате которой рынок “рухнул” на 10% на прошлой неделе, сообщает информационное агентство Bloomberg.

Фондовый индекс Shanghai Composite “упал” в ходе торгов на 5,3%, до самого низкого значения почти за 4 года. Индикатор акций китайских компаний, торгующихся в Гонконге (Hang Seng China Enterprises, - прим. ред.) опустился на 3,8%, до минимума с 2011 г.

Падение Shanghai Composite с начала 2016 г. уже составляет 16%, динамика этого индикатора является наихудшей среди основных 93 глобальных фондовых индексов, отслеживаемых Bloomberg.

По данным аналитиков Bloomberg, сигналов правительственных интервенций на фондовом рынке Китая не наблюдается. На прошлой неделе, по их словам, государственные фонды покупали акции с целью поддержки рынка, как минимум, в течение двух сессий.

Торги на фондовом рынке Китая на прошлой неделе дважды прерывались в связи с тем, что падение индексов достигало 7%. Такое снижение спровоцировало запуск нового механизма прерывания торгов, введенного ранее регулятором рынка акций.

**11.01.2016/ [rbc.ru/](http://rbc.ru/) [interfax.ru/](http://interfax.ru/)**

### Киев получил льготный тариф на перевозку из Китая

- **Отрасль:** Логистика
- **Субъект:** Главы ж/д корпораций Азербайджана, Казахстана, Грузии и Украины
- **Объект:** Транскаспийский международный транспортный маршрут
- **Предмет:** Установление конкурентоспособных, льготных тарифов на грузоперевозки

В Баку представители Азербайджана, Казахстана, Грузии и Украины подписали протокол об установлении конкурентоспособных льготных тарифов на грузоперевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту. Об этом говорится в сообщении администрации морских портов Украины. Протокол подписали главы ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавид Гурбанов, «Казахстанские железные дороги» Аскар Мамин, «Грузинские железные дороги» Мамука Бахтадзе и исполняющий обязанности председателя правления АО «Украинская железная дорога» Александр Завгородний. По словам Гурбанова, единая тарифная политика для грузоперевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту будет согласована между четырьмя странами к середине февраля текущего года.

По данным экспертов, Украина довольно давно изучала возможность присоединения к этому маршруту. В ноябре 2015 г. в Киеве сообщили об изучении возможности присоединения к Транскаспийскому международному транспортному

маршруту. Тогда же прошла презентация возможностей этого коридора, в частности его альтернативного прохождения по территории Украины. В итоге 15 января 2016 г. из порта в Ильичевске (Одесская область Украины) отправился первый пробный контейнерный поезд по маршруту Украина — Грузия — Азербайджан — Казахстан — Китай. Отмечалось, что организация курсирования поезда по маршруту Европа — Украина — Грузия — Азербайджан — Казахстан — Китай (через Черное и Каспийское моря, - прим. ред.) и обратно будет способствовать участию Украины совместно с Казахстаном в реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» для реализации договоренностей, достигнутых в ходе официального визита президента Украины в Республику Казахстан.

**14.01.2016/ [rbc.ru/](http://rbc.ru/) [rbc.ru/](http://rbc.ru/)**

## ДФО

### Министр А. Галушка: «Нам есть что предложить иностранным инвесторам»

- **Субъект:** Власти РФ, Минвостокразвития
- **Объект:** Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока
- **Предмет:** Российский «дальневосточный пакет» на форуме в Давосе

Новость о том, что российскую делегацию в Давосе возглавит вице-премьер Правительства, полпред Президента в ДФО Юрий Трутнев, для многих экспертов стала сюрпризом. Что связало Дальний Восток и форум в Альпах, корреспондент издания «Огонек» Алексей Ефимов выяснял у главы Минвостокразвития России Александра Галушки.

**Вопрос:** У российского участия в Давосе сложился особый формат: презентация некоего вектора, на который делает ставку Москва в экономической политике. В январе 2016-го этот вектор, если судить

по назначению главы делегации, не только экономический, но и географический тоже — Россия представляет мировому форуму деловой элиты программу развития Дальнего Востока. Нельзя не вспомнить: осенью во Владивостоке проходил первый Восточный экономический форум, на котором уже были представлены проекты развития региона. А тут — Давос. Нам просто нечего больше предложить?

**А. Галушка:** Наоборот, есть что предложить. Восточный экономический форум (2015 г., - прим. ред.) прошел заинтересованно и результативно. Мы встретили действенный интерес со стороны и российского, и зарубежного бизнеса к тем экономическим условиям, которые созданы сегодня на Дальнем Востоке. В том числе в контексте интеграции с экономиками стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Подписано соглашений на общую сумму 1,8 трлн рублей. Кстати, многие участники давосского форума приняли участие в Восточном экономическом форуме, и у нас запланированы встречи, что называется, в развитие деловых отношений.

**Вопрос:** Если говорить о Дальнем Востоке как бизнес-проекте: что входит в российский «презентационный пакет»?

**А. Галушка:** Наше предложение включает конкретный набор мер, максимальным образом направленных на снижение рисков и обеспечение хорошей доходности инвестиций. На Дальнем Востоке мы готовы предоставить инвестору взаимодействие через "одно окно", быстрые сроки прохождения административных процедур, включая получение разрешительной документации. При этом любая проверка предприятия контрольными органами проводится только с согласия Минвостокразвития России. А если возникнет спор с контролирующими органами, интересы инвестора — российского, индийского, корейского, любого — в суде

может защищать государственная Корпорация развития Дальнего Востока — компания со 100-процентным участием правительства России. Далее. Предоставляется режим свободной таможенной зоны: не взимаются ввозные и вывозные таможенные пошлины, таможенные процедуры — быстрые и удобные. Первые 5 лет реализации инвестпроекта не платятся налоги на прибыль, имущество, землю. Первые десять лет страховые взносы на фонд оплаты труда снижаются с 30% до 7,6%.

Не взимается НДС за импорт для переработки. До 60% — скидки за пользование землей и обеспечение инфраструктурой. И, наконец, возможность софинансирования инвестпроекта суверенным Фондом развития Дальнего Востока на длительный срок под 10,5% годовых в рублях. Все, что я перечислил, это действующие нормы российского законодательства, принятые в 2015 году.

**Вопрос:** В период пиковых значений мирового кризиса конкуренция предложений инвесторам чрезвычайно остра. С кем нам предстоит "тягаться", в чем наши преимущества? Остаются ли "слабые звенья"?

**А. Галушка:** Предложенные условия инвестирования и ведения бизнеса конкурентоспособны на глобальном уровне. Все меры базируются на лучших международных практиках построения особых экономических зон. Если говорить об азиатском регионе, у современного международного инвестора широкий выбор, где вкладывать деньги. Особые экономические зоны в той или иной форме есть в Китае, в Корее, в Японии, в других странах. Базовые условия, созданные на российских дальневосточных территориях опережающего развития, конкурентны по сравнению с условиями других ОЭЗ по налоговому бремени, по стоимости электроэнергии, газа и воды, по срокам получения разрешительной документации и подключения к электросети. Но самое главное — наш Дальний Восток совершенно

уникален в плане богатства природного потенциала и транспортно-логистического удобства для реализации самого широкого спектра инвестиционных проектов. Слабые звенья есть. Бывает, мы сталкиваемся с определенным недоверием со стороны инвесторов. И действительно — ведь мы только начали. Новые механизмы экономического развития Дальнего Востока заработали в 2015 году, первые заявки на территории опережающего развития мы стали получать с августа. По состоянию на конец года новые механизмы развития Дальнего Востока дают свыше 988,51 млрд рублей инвестиций в экономику, почти триллион рублей, и это только за первый год работы. Из них 913,7 млрд — частные средства, и 74,8 млрд — бюджетные, то есть соотношение составляет 12 рублей частных инвестиций к 1 бюджетному рублю.

**Вопрос:** На чей отклик мы рассчитываем, и кто нам интересен в первую очередь: партнер в освоении сырьевых месторождений, отраслевой инвестор, арендатор таможенных площадей или резидент технопарков? Можно ли расставить приоритеты в наших ожиданиях?

**А. Галушка:** Суть наших приоритетов утверждена Правительством в методике отбора инвестиционных проектов. Те проекты, которые дают больше добавленной стоимости, больше налогов, больше частных инвестиций на 1 рубль бюджетных средств, те и имеют более высокий приоритет. Потому что чем больше добавленной стоимости, тем выше уровень технологий. Если проект связан с ресурсами, то тем выше степень переработки ресурсов. Опять же, чем выше добавленная стоимость, тем более высокопроизводительные (а потому и более высокооплачиваемые) рабочие места. Больше налогов — очевидно больше возможностей финансировать социальную сферу, повышать качество жизни населения. Поэтому для нас приоритеты -

это чисто экономическая математика, которая выражает ясный государственный интерес к развитию Дальнего Востока, понятный каждому человеку.

**18.01.2016/ [minvostokrazvitia.ru/](http://minvostokrazvitia.ru/)**

## О перспективах сотрудничества России и Китая в дальневосточных ТОРах

- **Субъект:** Россия, Китай
- **Объект:** Российский Дальний Восток
- **Предмет:** Перспективы российско-китайского сотрудничества

Одним из самых перспективных направлений для активизации китайско-российского сотрудничества является привлечение китайских капиталов и производств в создание территорий опережающего развития (ТОРов) на российском Дальнем Востоке. Такое мнение высказал эксперт по Китаю, руководитель Школы востоковедения Высшей школы экономики Алексей Маслов.

«Это даёт заметные послабления по налогам вплоть до полного освобождения, упрощение процедуры регистрации предприятий и всяческую поддержку со стороны российских властей как по производству, так и по дистрибуции продукции», – отметил российский эксперт в интервью.

По его мнению, этот нереализованный потенциал будет реализовываться не за один год, а в течение ближайших 5-6 лет. Он напомнил, что в ТОРе в Приамурье, который уже активно работает, есть уже несколько подписанных контрактов, например, контракт по строительству нефтеперерабатывающего завода и строительству моста через реку Амур. «Второй вариант, в котором заинтересованы обе стороны, это взаимодействие в области инфраструктуры, то есть развитие сети скоростных дорог, основанных на современных технологиях», – сказал А. Маслов.

Отмечая резкий “обвал” двустороннего товарооборота в 2015 году, эксперт заявил, что идёт “переломный” момент, потому что, с одной стороны, торговый оборот действительно заметно “упал” и продолжает “падать”, с другой стороны, снижается не только товарооборот в абсолютных цифрах, но меняется и структура торгового баланса.

«Россия сейчас пытается уйти от так называемого “сырьевого проклятья” и увеличить взаимодействие в области совместных проектов, например, совместных производств», – сказал российский эксперт. Маслов считает, что Россия и Китай в международной экономической области сотрудничают очень хорошо, несмотря на падение товарооборота между двумя странами.

**16.01.2016, 17:15/ [blagoveshensk.ru/ russian.news.cn/](http://blagoveshensk.ru/russian.news.cn/)**

## Программу развития Дальнего Востока сократят на 40%

- **Субъект:** Минвостокразвития РФ
- **Объект:** Госпрограмма развития Дальнего Востока и Байкальского региона в 2014–2025 годах
- **Предмет:** Изменение госпрограммы

Минвостокразвития предлагает сократить расходы по программе развития Дальнего Востока на 40% в 2016 г., подогнав ее таким образом под экономические реалии страны. Об этом пишут «Ведомости» со ссылкой на проект измененной Госпрограммы развития Дальнего Востока и Байкальского региона в 2014–2025 гг.

Новая версия программы концентрирует имеющиеся ресурсы на развитии инфраструктуры, в частности на вводе новых дорог (141 км в 2016 году против 112 км в предыдущей версии программы, - прим. ред.), а также на привлечении трудовых ресурсов в регион и росте инвестпривлекательности

Дальнего Востока. Общий объем уточненной госпрограммы составит 508 млрд руб. При этом ведомство намерено привлечь около 715 млрд руб. «частных» инвестиций — от 27 министерств и госкорпораций. В планах Минвостокразвития создать в регионе 407 тыс. новых рабочих мест, а также привлечь в регион около 500 тыс. новых жителей.

**14.01.2016, 08:35/ [gazeta.ru/](http://gazeta.ru/)**

### Опубликованы предложения в Госпрограмму экономического и социального развития Дальнего Востока

- **Субъект:** Минвостокразвития РФ
- **Объект:** Госпрограмма экономического и социального развития ДВ
- **Предмет:** Публикация актуальных предложений по улучшению программы

Проект нормативного акта о внесении изменений в госпрограмму «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» находится на стадии общественного обсуждения и может быть доступен читателю Стратегического экономического обзора на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Срок утверждения новой редакции Госпрограммы – I квартал 2016 г.

Редакция Госпрограммы разработана с целью реализации новой модели экономического и социального развития Дальнего Востока, основанной на экспорте в страны Азиатско-Тихоокеанского региона готовых товаров (включая работы, услуги, - прим. ред.), производимых на территории ДФО, создании конкурентоспособного инвестиционного климата, привлечении прямых инвестиций, в том числе иностранных, росте деловой активности, развитии малого и среднего предпринимательства, создании конкурентоспособных территорий опережающего развития.

Новая редакция Госпрограммы предусматривает формирование комплексного программно-целевого инструментария реализации государственной политики на Дальнем Востоке, включающего 5 подпрограмм и 3 федерально – целевые программы (ФЦП). Кроме того, в ней консолидируется информация о реализуемых на Дальнем Востоке мероприятиях и показателях 27 "отраслевых" государственных программ РФ, а также планов развития и инвестиционных программ государственных компаний, корпораций и организаций с государственным участием.

### **В структуре Госпрограммы предусматриваются:**

- подпрограмма по созданию территорий опережающего экономического и социального развития (ТОР);
- подпрограмма по поддержке реализации инвестиционных проектов в ДФО;
- подпрограмма по поддержке реализации инвестиционных проектов в Байкальском регионе;
- подпрограмма по повышению инвестиционной привлекательности Дальнего Востока;
- подпрограмма, обеспечивающая реализацию Госпрограммы и прочих мероприятий в области сбалансированного территориального развития;
- ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года";
- ФЦП "Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007 - 2015 годы", которая завершается в 2015 году;
- ФЦП "Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2016 - 2025 годы".

В предлагаемой редакции изменены целевые индикаторы и показатели Программы по учету численности постоянного населения Дальнего Востока и Байкальского региона. Ожидается, что численности населения к 2025 г. до 11,2 миллиона человек. План

увеличен с учетом прогнозов по созданию в регионе новых рабочих мест, в частности, в сети территорий опережающего развития, в зоне свободных портов, на новых предприятиях, которые будут строиться инвесторами. Также приведена в соответствие с бюджетом стоимость федеральной программы. Прогнозная потребность в финансировании мероприятий госпрограммы за счет средств федерального бюджета в 2016-2025 годах оценивается в 508,14 миллиарда рублей. Вышеуказанный объем бюджетных ассигнований не учитывает средства, которые должны быть направлены на развитие Дальнего Востока в рамках «отраслевых» государственных программ РФ. По решению Президента мероприятия по развитию и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей вместе с объемами бюджетного финансирования были переданы из ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» в госпрограмму «Развитие транспортной системы». Соответствующие корректировки обеих госпрограмм должны быть утверждены Правительством в 1 квартале 2016 года. Финансирование мероприятий по развитию и модернизации БАМа и Транссиба с 2015 года ведется в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы».

**14.01.2016/ minvostokrazvitia.ru/**

### Для индивидуальных предпринимателей на Дальнем Востоке введены двухлетние "налоговые каникулы"

- **Субъект:** Минвостокразвития РФ
- **Объект:** Налоги, предпринимательская деятельность
- **Предмет:** Установление "налоговых каникул" для ИП

В 2015 г. все 9 субъектов ДФО по предложению Минвостокразвития России приняли региональные

законы об установлении налоговой ставки в размере 0 % для первых зарегистрированных налогоплательщиков – индивидуальных предпринимателей (ИП), осуществляющих предпринимательскую деятельность в производственной, социальной и научной сфере.

Александр Галушка: «Установление «налоговых каникул» для ИП – это правильная мера по поддержке предпринимательской инициативы, а также по увеличению количества занятых в секторе малого и среднего предпринимательства».

«Налоговые каникулы» предоставляются на первые 2 года деятельности индивидуальных предпринимателей и будут распространяться как на впервые зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей, так и на перешедших на упрощенную или патентную систему налогообложения. При этом субъекты РФ вправе устанавливать ограничения на применение налоговой ставки в размере 0 %, например, в виде предельного размера доходов индивидуальных предпринимателей, средней численности работников, отдельных видов предпринимательской деятельности или нарушений за налоговый период, которые являются основанием для утраты права на применение указанной налоговой ставки.

Например, в Камчатском крае налоговая ставка в размере 0 % применяется индивидуальными предпринимателями при условии, что средняя численность работников, привлеченных ими в налоговом периоде при осуществлении всех видов предпринимательской деятельности, не превышает 10 человек. В Приморском крае определены конкретные виды предпринимательской деятельности в социальной и научной сферах, в отношении которых устанавливается налоговая ставка в размере 0 процентов при применении упрощенной системы налогообложения.

**14.01.2016/ minvostokrazvitia.ru/**

## Еврейская АО

### Подрядчик из КНР отказался от строительства российской части моста в ЕАО

- **Отрасль:** Логистика (железные дороги)
- **Субъект:** Россия, Китай
- **Объект:** Железнодорожный мостовой переход «Нижнеленинское (Россия) — Тунцзян (КНР)»
- **Предмет:** Трудности в реализации проекта

Строители из Китая не соглашаются строить российскую часть железнодорожного мостового перехода «Нижнеленинское (Россия) — Тунцзян (КНР)» в ЕАО. Переговоры с компанией из Китая зашли в тупик, и теперь необходимо быстро найти российских строителей, чтобы сдать объект в срок.

«Я был около месяца назад на этом объекте. На данный момент там ведутся подготовительные, предмостовые работы. С китайской стороны тоже идут предмостовые работы, там сейчас строят съезд с моста. Сам мост с их стороны уже готов на 75 %», — отметил губернатор Еврейской АО Александр Левинталь.

Губернатор добавил, что если решение о подрядчике будет принято в феврале 2016 г., то в марте-апреле уже начнутся работы. В среднем, по его оценке, строительство займёт 2 года.

«Насколько мне известно, в начале февраля пройдёт совет директоров Фонда развития Дальнего Востока, на котором могут окончательно определиться, кто будет подрядчиком. И если это произойдёт, то начнётся строительство самого моста», — отметил губернатор ЕАО.

Общая стоимость проекта, который реализуется в партнёрстве с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и Китайской Инвестиционной Корпорацией (СIC), оценивается в 10 миллиардов рублей, из которых инвестиции ФРДВ составят 2,5 миллиарда.

Пропускная способность моста оценивается в 20 миллионов тонн в год при общей протяжённости моста 2,2 километра (российская часть составляет 310 метров).

Символический камень в основание будущей переправы представители властей России и Китая заложили в феврале 2014 года. Тогда же прежний губернатор ЕАО Александр Винников заявлял, что строительство моста между посёлком Нижнеленинское и китайским городом Тунцзян начнётся в конце февраля 2015 г. По первоначальным срокам его должны были сдать в конце 2016 г. Подрядчиком по строительству китайской части моста выступает China Civil Engineering Construction Company.

**15.01.2016, 09:44/ dp.media/**

## Камчатский край

### Инвестор планирует вложить в первый проект TOP «Камчатка» порядка 280 млн рублей

- **Отрасль:** Строительство
- **Субъект:** АО «Корпорация развития Дальнего Востока», ООО «Красноярск»
- **Объект:** Комплекс по хранению и складированию нефтепродуктов
- **Предмет:** Планы по реализации проекта

Комплекс по хранению и складированию нефтепродуктов емкостью 18 тыс. тонн построит первый официальный резидент TOP на Камчатке. Инвестиционное соглашение заключено между «Корпорацией развития Дальнего Востока» и компанией «Красноярск».

«В данный проект инвестор планирует вложить около 280 млн руб. Срок реализации — порядка двух лет. Для реализации проекта имеются необходимые земельные участки, энергетическая и транспортная инфраструктура», — сказал министр эконо-

мического развития, предпринимательства и торговли Камчатского края Дмитрий Коростелев. По его словам, комплекс будет специализироваться на хранении и заправке топливом морских судов, а также любых наземных транспортных средств.

В рамках реализации инвестпроекта будет создано до 30 рабочих мест. В течение 10 лет с момента ввода в эксплуатацию комплекса налоговые отчисления в бюджеты всех уровней составят около 900 млн руб.

«Полагаем, что этот проект позволит не только улучшить деловую активность на территории края, но и поможет увеличить в регионе конкуренцию в сфере сбыта нефтепродуктов, что для Камчатки является весьма актуальным», — отметил министр.

Сейчас на Камчатке доставкой и хранением нефтепродуктов фактически занимается одно предприятие — «Камчатнефтепродукт».

На начало 2016 года в «Корпорации развития Дальнего Востока» находятся 12 заявок от потенциальных резидентов ТОР «Камчатка» на общую сумму 18 млрд руб. Ещё не менее 10 инициаторов проектов планируют направить свои документы для заключения соглашений с управляющей компанией в ближайшее время.

**13.01.2016, 03:35/ dp.media/**

## Приморский край

### Порт Восточный стал самым крупным угольным портом России

- **Отрасль:** Логистика (порты ДФО)
- **Субъект:** АО «Восточный Порт»
- **Объект:** Грузооборот компании
- **Предмет:** Итоги 2015 года

По итогам 2015 года АО «Восточный Порт» удалось не только удержать позицию крупнейшего угольного порта России, но и превзойти собственные результаты предыдущего года.

Грузооборот стивидорной компании «Восточный Порт» за декабрь 2015 г. составил 1 миллион 939,3 тысяч тонн каменного угля. Рост грузооборота по отношению к последнему месяцу 2014 г. равен 26,8%.

Всего за двенадцать месяцев 2015 г. производственными комплексами АО «Восточный Порт» было переработано 22 миллиона 769,8 тысяч тонн угольной продукции. Производственный показатель 2014 г. за аналогичный период времени превышен на 929 832,61 тонн груза.

«Добиться столь высоких показателей стало возможно благодаря целому ряду мер, принятых в 2015 г. Покупка новой перегрузочной техники, ключевые изменения в логистике грузов и ряд грамотных управленческих решений вкупе дали отменный результат и позволили нам подтвердить статус крупнейшего угольного терминала страны» - отметил Анатолий Лазарев, управляющий директор АО «Восточный Порт».

**12.01.2016, 17:40/ deita.ru/**

### В Приморье в ТОР «Надеждинская» появился первый неакорный инвестор

- **Отрасль:** Переработка и утилизация промотходов в готовую продукцию
- **Субъект:** АО «Корпорация развития Дальнего Востока», ООО «ЭкоСтар Фэктори»
- **Объект:** ТОР «Надеждинская»
- **Предмет:** Включение ООО «ЭкоСтар Фэктори» в ТОР

В последние дни прошедшего года АО «Корпорация развития Дальнего Востока» подписала соглашение с очередным резидентом - компанией ООО «ЭкоСтар Фэктори» (входит в группу компаний «ЭкоСтар Технолоджи», - прим. ред.) - о включении в ТОР «Надеждинская».

Напомним, что до этого момента были определены только якорные инвесторы. Основной вид деятельности нового резидента - переработка и утилизация промотходов в готовую продукцию.

В соответствии с инвестиционным интересом территория опережающего развития «Надеждинская» создается на территории одноименного района Приморского края, на земельных участках площадью 806 га и будет специализироваться на развитии транспортно-логистических услуг, перерабатывающей промышленности и др.

В ТОР устанавливается режим осуществления предпринимательской и иной деятельности с благоприятными условиями для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного экономического и социального развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения. В ТОРе устанавливается особый налоговый режим, способствующий привлечению инвестиций:

- начисления на фонд оплаты труда (ФОТ) 7,6% (ПФР - 6%, ФОСС - 1,5%, ФОМС - 0,1%) в течение 10 лет;
- ускоренная процедура возмещения НДС (в течение 10 дней);
- в соответствии с законодательством субъекта освобождение или снижение ставки налогов на имущество, землю;
- понижающий коэффициент НДПИ (0-0,8) в течение 10 лет, далее применяется коэффициент 1;
- налог на прибыль первые 5 лет после получения первой прибыли от 0% до 5%, последующие 5 лет - от 10%;
- земельный налог 0% в течение 3-х лет и др.

Что касается изначальных официальных планов по приморским ТОРам, то в ТОР «Надеждинская» планировалось создать мультимодальный транспортно-логистический комплекс. Его инфраструктура будет формироваться с 2015 по 2017 гг. Всего на инфраструктурные проекты планируется потратить 3,972 млрд руб. государственных средств, в том

числе 1,986 млрд из бюджета края. Площадь ТОРа «Надеждинская» составит 807 гектаров. Площадка ТОР позволит разместить не менее 30 резидентов. В сумме якорные инвесторы планируют инвестировать в проекты ТОР 6,7 млрд рублей. ТОР «Михайловская» специализируется на размещении крупных сельскохозяйственных производств и центров глубокой переработки и логистики сельхозпродукции. «Михайловская» расположится в трех муниципальных районах: Михайловском, Спасском, Черниговском. Общая территория ТОР составит 3 тыс. гектаров. Предполагается, что частные инвестиции первых резидентов составят 39 млрд руб. 4,4 млрд составят бюджетные средства.

Дорабатывается и концепция ТОР «Остров Русский» как технико-внедренческого, научно-образовательного и туристско-рекреационного центра России в АТР. Стоит добавить, что в Приморье возможно появление еще нескольких ТОРов. В общей сложности край уже подал 5 заявок на создание ТОРов: «Надеждинский», «Михайловский», «Остров Русский», «Зарубино», «Нефтехимический». Сейчас специалисты готовят шестую - проект строительства судовой верфи на базе ОАО «Дальневосточный завод «Звезда» в Большом Камне. Еще одной площадкой может стать рыбный кластер в бухте Суходол Шкотовского района. По некоторым сведениям, местными властями активно разрабатываются планы и по созданию туристической ТОР в городе Арсеньеве.

**15.01.2016, 09:05/ [zrpress.ru/](http://zrpress.ru/)**

## «Радиоприбор» в Приморье возможно передадут госкорпорации

- **Отрасль:** Оборонно – промышленный комплекс
- **Субъект:** Власти Приморского края, Дубненский машиностроительный завод имени Н.П. Федорова
- **Объект:** ОАО «Радиоприбор»
- **Предмет:** Возможное поглощение «Радиоприбора» государственной корпорацией

Руководство Приморского края предложило крупнейшему предприятию оборонно-промышленного комплекса России – Дубненскому машиностроительному заводу имени Н.П. Федорова – подключиться к решению судьбы ОАО «Радиоприбор».

По словам первого вице-губернатора Приморья Василия Усольцева, краевые власти предложили свой вариант вывода «Радиоприбора» из бедственного положения и стабилизации финансово-экономической ситуации.

«Мы направили в Минпромторг России предложение о целесообразности поглощения «Радиоприбора» государственной корпорацией «Ростех» или крупнейшим машиностроительным предприятием – Дубненским машиностроительным заводом имени Н.П. Федорова (ДМЗ), входящим в состав ОАО «Концерн Радиотехнические и информационные системы» АФК «Система». «ДМЗ» подтвердил свою заинтересованность в реализации данного предложения. В конце января 2016 г. состоится заседание рабочей группы по утверждению соответствующей дорожной карты», – обозначил первый вице-губернатор.

Отметим, с момента возникновения сложной финансовой ситуации на «Радиоприборе» в конце 2014 г. власти Приморья неоднократно оказывали поддержку предприятию в рамках своих полномочий. Так, ранее удалось достигнуть договоренности с ресурсоснабжающими организациями об отсрочке выплат долгов за электричество, отопление

и водоснабжение, а также о рассрочке выплат налогов.

В декабре минувшего года администрация инициировала проведение на предприятии совещания под председательством представителя военно-промышленной комиссии.

**Справка:** Основное направление деятельности ОАО «Радиоприбор» – производство изделий радиоэлектроники для нужд Минобороны России.

**15.01.2016, 16:17/ deita.ru/**

## Республика Саха (Якутия)

### ОАО РЖД готово завершить строительство железной дороги Беркакит - Томмот - Нижний Бестях

- **Отрасль:** Логистика (железные дороги)
- **Субъект:** ОАО «Российские железные дороги»
- **Объект:** Железная дорога Беркакит – Томмот – Нижний Бестях
- **Предмет:** РЖД готовы взять функции заказчика по достройке объекта

ОАО «Российские железные дороги» поддержало Якутию в намерении завершить строительство пускового комплекса Беркакит – Томмот – Нижний Бестях.

«Ситуация по строительству железной дороги Беркакит – Томмот – Нижний Бестях пока сложная. Тем не менее, мы добились включения 1,9 млрд рублей в федеральный бюджет 2016 года», — сообщил на встрече с представителями СМИ министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха Винокуров.

В настоящее время региональные власти ведут работу по освоению этих средств с Министерством транспорта России и Федеральным агентством железнодорожного транспорта. Предстоит завершить

строительство железнодорожной станции Нижний Бестях, при этом линейная часть находится в высокой готовности, отметил министр.

По словам Семена Винокурова, мнение властей Якутии разделяет компания «Российские железные дороги», которая готова взять функции заказчика по достройке объекта. «Этот вопрос должен быть рассмотрен после проведения оценки реальной стоимости работ, подлежащих выполнению для ввода объекта в эксплуатацию, и принятия решения о предоставлении компании поддержки в лице федерального бюджета в полном объеме», — сказал Винокуров.

Глава министерства уточнил, что в федеральный центр направлено письмо за подписью главы Якутии Егора Борисова о необходимости проведения согласительного совещания для выработки окончательного решения.

Отметим, строительство пускового комплекса железной дороги Беркамит – Томмот – Нижний Бестях было начато в 1985 году.

**15.01.2016, 23:27/ sakhalife.ru/**

### Китайская госкомпания интересуется российской нефтяной компанией

- **Отрасль:** Добыча ПИ (углеводороды)
- **Субъект:** ОАО «НК «Роснефть»
- **Объект:** ООО «Таас-Юрях нефтегазодобыча»
- **Предмет:** Возможная покупка акций российской компании

Некая китайская госкомпания может купить у «Роснефти» долю в ООО «Таас-Юрях нефтегазодобыча» вместе с фондом Skyland Petroleum Group (SPG), рассказал Bloomberg президент SPG Дэвид Робсон. «Мы нашли хорошего партнера — крупную китайскую госкомпанию, которая до сих пор не работала в России», — рассказал Робсон. Название

компании Робсон не раскрыл, отказался от комментариев и представитель «Роснефти».

По словам Робсона, новый партнер может получить две трети из пакета в 29%, о покупке которого SPG предварительно договорился с «Роснефтью» в июне прошлого года. Сумма сделки, по словам Робсона, равнозначна цене, по которой в 2015 г. долю в «Таас-Юрях нефтегазодобыче» купила британская BP. Тогда компания заплатила \$750 млн за 20%, SPG вместе с китайским партнером планируют заплатить \$1,1 млрд за 29%.

«Таас-Юрях нефтегазодобыча» разрабатывает одно из крупнейших месторождений Восточной Сибири — Среднеботуобинское. Месторождение находится в Якутии. Добыча нефти на месторождении началась в октябре 2013 г. и сейчас составляет около 1 млн т в год, а после 2017 г. по плану «Роснефти» на нем будет добываться больше 5 млн т в год. Нефть со Среднеботуобинского пойдет на нефтеперерабатывающие и нефтехимические предприятия «Роснефти» на Дальнем Востоке, а также в КНР на проектируемый Тяньцзиньский НПЗ.

**12.01.2016/ dp.media/**

### Сахалинская область

#### Агентство по рыболовству планирует включить в «Рыбную биржу» иностранные компании

- **Отрасль:** Рыбопромышленный комплекс
- **Субъект:** Власти Сахалинской области
- **Объект:** «Рыбная биржа»
- **Предмет:** Возможное участие иностранных компаний в электронных торгах

Региональные власти хотят предоставить иностранным компаниям возможность участвовать в электронных торгах «Рыбной биржи». Об этом сказал

Сергей Диденко, исполняющий обязанности руководителя агентства по рыболовству Сахалинской области.

«Считаем необходимым предоставить возможность участвовать в торгах иностранным компаниям – нерезидентам РФ. Тогда сделки по продаже рыбопродукции будут совершаться на территории нашей страны, в соответствии с нормами отечественного законодательства. Это очень выгодно для бюджета региона и России в целом», - сказал Сергей Диденко.

Региональное агентство по рыболовству по поручению губернатора Олега Кожемяко подготовило проект соглашения, которое предполагается в ближайшее время заключить с местными рыбопромышленными компаниями. Власти окажут социально-ориентированным предприятиям помощь в получении различных мер государственной поддержки. Речь идет о субсидировании процентных ставок по кредитам, налоговых преференциях, содействии в приобретении оборудования за счет лизинговых схем и многом другом. А рыбопромышленные предприятия, в свою очередь, возьмут на себя обязательство реализовывать половину уловов на так называемой рыбной бирже.

«Продажа и покупка рыбопродукции на электронной площадке ведется открыто. Видно, по какой цене выставлен товар, как она меняется - растет или падает. Известно, сколько заплатил покупатель. И можно легко проследить, какую сумму будут просить за этот товар уже в магазине. Все это дает возможность властям прямо или косвенно влиять на ценообразование в интересах населения. В ином случае процесс ценообразования остается в тайне. И получается иногда, что рыба, купленная у рыбопромышленника по одной цене, в магазине или на рынке оказывается в два-три раза дороже. А платит за все это рядовой покупатель», - подчеркнул Сергей Диденко.

Начинание областных властей по созданию рыбной биржи поддержали участники заседания Президиума Государственного совета 19 октября 2015 года. На нем рассматривались вопросы, связанные с развитием рыбохозяйственного комплекса.

Областные власти совместно со Сбербанком упрощают процедуру проведения торгов на электронной площадке, ведут работу по уменьшению суммы обеспечительного платежа, который должен внести участник, выставяющий свой товар на продажу.

Также на базе Корсаковского порта создается полноценный рыбный кластер. Он будет включать в себя логистический центр, большие холодильные мощности, складские помещения, а также грузопассажирский терминал, то есть всю инфраструктуру, необходимую для нормальной работы рыбной биржи.

«Благодаря этому мы сможем, в частности, повысить качество продукции. Сегодня рыбопромышленник замораживает рыбу крупными блоками и отправляет торгующей организации. Там рыбу размораживают, проводят фасовку, снова замораживают. И направляют в магазины. Естественно, вся эта многократная заморозка - разморозка качество продукции не улучшает. Мы же организуем в соответствии с требованиями торговли разделку и фасовку рыбы, добытой у наших берегов, непосредственно в Корсаковском порту. Здесь же ее заморозят и отправят торговым организациям. А оттуда продукция сразу пойдет в магазины. Покупатель принесет домой сахалинскую рыбу, разморозит ее, и получит максимально свежий продукт», - подвел итог Диденко.

**15.01.2016/ [tia-ostrova.ru/](http://tia-ostrova.ru/)**

## В Долинском районе планируют построить завод металлопроката

- **Отрасль:** Переработка ПИ (железная руда)
- **Субъект:** Власти Сахалинской области, предстатели бизнес - сообщества
- **Объект:** Завод листового металлопроката
- **Предмет:** Планы по реализации инвестпроекта

В планах на 2016-ый - пуск первого на острове завода листового металлопроката.

О создании нового производства еще в конце прошлого года с бизнесменами договорился губернатор Олег Кожемяко. Тогда он побывал в цехах российско-китайской машиностроительной корпорации «Мульти-Бэст» в городе Далянь. А сегодня ее владелец, россиянин Алексей Протопопов знакомится с Сахалином. Как сообщил бизнесмен, кровельные листы, уголки и трубы он готов изготавливать любых размеров и в больших объемах.

«Мы сами проектируем и создаем новые производства с нуля в конкретных условиях. Конкурируем на мировых рынках, известны в России. Полностью самодостаточны - есть свой научно-прикладной центр, свои технологии и ноу-хау. Русский инжиниринг китайскими руками - алгоритм нашей работы», - отметил Алексей Протопопов.

На Сахалине компания рассматривает сразу несколько площадок под завод. Одна из основных - в Сосновке Долинского района. Недалеко от железной дороги, газопровода и подстанции. В проект готовы вложиться и сам бизнесмен, и корпорация развития Сахалина - для нее это первый стратегический проект.

«Главная задача - организовать собственное производство металлопроката, в том числе кровельного железа, уголков, труб для нужд Сахалинской области», - сказал губернатор Олег Кожемяко. «Делать оцинковку, покраску металла, штамповку. Не зависеть от импорта. Добиться лучшего качества и

более низких цен на продукцию - привозная из соседних государств сейчас одновременно и дорогая и неприемлемого качества. Чтобы, скажем, можно было давать гарантии на отремонтированные крыши не менее 25 лет. Проект очень нужен области - в этом году надо сделать все, чтобы завод заработал и начался выпуск металлопроката», - добавил он.

В целом, по словам губернатора, новое производство - а у него могут появиться отделения в других районах - даст региону целую серию выгод. Дешевле будет строить и жилье, и промышленные, спортивные объекты, даже теплицы для овощей. Появятся новые рабочие места и налоги. Не исключено, в дальнейшем излишки продукции у Сахалина будут закупать другие дальневосточные регионы, т.к. потребность области в металле небольшая, всего 15 тысяч тонн.

Уже есть предварительные договоренности и с поставщиками сырья. Горячекатаные рулоны на остров доставит российский гигант «Мечел». Главное, в самые ближайшие дни определиться с площадкой под новый завод. Уточнить детали проекта и перейти к строительству.

**14.01.2016/ [tia-ostrova.ru/](http://tia-ostrova.ru/)**

## Более 1000 туристов планируют привлечь на Итуруп в этом году

- **Отрасль:** Туризм
- **Субъект:** Туристическое агентство АО «Гидрострой»
- **Объект:** о. Итуруп
- **Предмет:** Увеличение турпотока

Туристическое агентство на Итурупе активно привлекает внимание туристов. С момента образования (1 декабря 2015г., - прим. ред.) в организацию поступило более 200 звонков от сахалинцев, мечтающих познать красоты острова и поправить свое

здоровье в горячих источниках. В этом году новогодние каникулы в Курильске провели десять ценителей активного отдыха. Среди них были не только сахалинцы, но и один житель Канады. В 2016 г. агентство планирует привлечь на самый крупный остров Курильской гряды около 1000 туристов.

Как сообщила управляющая туристско-гостиничным комплексом АО «Гидрострой» Марина Евгенова, раньше туристы приезжали на остров “дикарями” и самостоятельно пытались организовать себе досуг – сами оформляли билеты, искали транспорт и людей, которые могли бы сопровождать их по местным достопримечательностям. «Это было крайне неудобно, поскольку многие из них даже и не знали, куда и к кому обратиться, чтобы заказать катер летом или взять напрокат лыжи зимой. Теперь у людей есть возможность получить квалифицированную системную гарантированную услугу – в одном месте они могут заказать билеты, экскурсию, номер в гостинице и т.д.», - подчеркнула М. Евгенова.

Она также отметила, что, помимо посещения целебных источников, организуется насыщенная экскурсионная программа – поездки на снегоходах к подножию вулкана Баранский, купание в реке Кипящей, лыжные прогулки к водопаду, экскурсии на рыбозаводный завод, поездки на осмотр лавовых скал вулкана Богдан Хмельницкий, восхождение на него с последующим спуском на сноуборде и многое другое.

На Итурупе находится специальный туристический центр, где есть все необходимое оборудование, предоставляемое в прокат, – костюмы, лыжи, ботинки и другое лыжное снаряжение. Летом в аренду сдаются палатки, спальные мешки, коврики, туристическая посуда и т. д. Из транспорта имеются четыре джипа, два микроавтобуса, две яхты, два снегохода и другая техника. Туристов расселяют в гостинице на 38 номеров (71 место).

Первоначально деятельность агентства была рассчитана на жителей Сахалина, но уже сейчас организация начинает сотрудничать с российскими компаниями, которые смогут поспособствовать привлечению на Итуруп иностранных туристов. Также в ближайшем будущем о существовании агентства смогут узнать жители Приморья и Хабаровского края.

**11.01.2016, 16:56/ skr.su/**

## Арктика

Данная статья продолжает серию публикаций, посвященных текущему состоянию разработки континентального шельфа Арктики приарктическими государствами — Россией, США, Канадой, Данией и Норвегией. Анализируются основные проблемы, с которыми сталкиваются нефтегазовые компании при осуществлении инвестиционных проектов, и наиболее значимые факторы, влияющие на их деятельность. В этом номере Стратегического экономического обзора авторы предлагают читателю ознакомиться с основными историческими событиями программы Норвегии по разработке месторождений и осуществлению морских нефтегазовых проектов в масштабах реализации комплексной стратегии арктического развития.

## США: «Основные пункты стратегии США в освоении Арктики. Разработка морских нефтегазовых ресурсов»

- **Субъект:** Власти США, транснациональные компании по разведке и добыче ПИ
- **Объект:** Реализация комплексной стратегии арктического развития
- **Предмет:** Разработка месторождений и осуществление морских нефтегазовых проектов

В настоящее время на арктическом континентальном шельфе США ведется добыча только нефти и только в море Бофорта. При этом добыча осуществляется либо с материковой части с помощью горизонтального бурения, либо с искусственных островов, сооруженных на небольших глубинах (до 10 м, - прим. ред.). Морские платформы в море Бофорта на данный момент не используются.

В целом уровень добычи остается достаточно низким. Так, среднесуточная добыча составляет: на месторождении «Endicott» – около 5 тыс. баррелей, на «Point McIntyre» – 18 тыс. баррелей, на «Nikaitchuq» – 25 тыс. баррелей нефти. Все морские нефтяные проекты в море Бофорта осуществляются на удалении не более 10 миль от побережья. По Трансальяскинскому нефтепроводу (пропускная мощность нефтепровода – более 2,1 млн баррелей в день, - прим. ред.), к которому все они подключены, нефть поставляется в терминал в порту города Валдиз на юге Аляски.

Наибольшее количество участков в морях Бофорта и Чукотском в настоящее время арендует компания «Shell». Кроме того, в качестве арендаторов выступают «Statoil» (Норвегия), «BP» (Англия), «ConocoPhillips» (США), «Eni» (Италия), «Murphy Oil Corporation» (США), «Iona Energy» (Канада), «OOGC America» (дочернее предприятие Китайской национальной нефтегазовой корпорации) и «Repsol» (Испания).

В результате геологоразведочных работ, проводившихся компанией «Shell» в морях Бофорта и Чукотском еще в 1970–1980-х годах, были открыты несколько месторождений нефти и газа. Однако их разработка в тот период была экономически нерентабельной. В 2005 г. компания вернулась в Арктику и арендовала в море Бофорта, а в 2008 г. в Чукотском море участки, расположенные на расстоянии 60–100 миль от берега. Несмотря на затраченные усилия, найти значительные запасы нефти «Shell» до сих пор не удалось.

Следует отметить, что начиная с 2007 г. арктическая программа «Shell» осложнялась противодействием со стороны природоохранных организаций США, инициировавших череду судебных разбирательств как против самой компании, так и против американского правительства. На работе компании отразилось и ужесточение требований безопасности, последовавшее за аварией на нефтяной платформе «Deerwater Horizon» в Мексиканском заливе в 2010 г. С 2005 г. по настоящее время компании «Shell» удалось провести бурение лишь двух разведочных скважин в 2012 г. в море Бофорта и Чукотском море, которое сопровождалось чередой аварий на буровом судне «Noble Discoverer» (судно было построено в 1966 г. и предназначалось для перевозки древесины, однако впоследствии было переделано в буровое, - прим. ред.) и нефтяной платформе «Kulluk». Ледостойкая платформа «Kulluk» была построена в 1983 г. японской компанией «Mitsui Engineering & Shipbuilding». До 1993 г. она эксплуатировалась канадской компанией «Gulf Canada Resources» в арктических водах Канады, после чего была законсервирована. В 2005 г. платформу купила «Shell». После аварии у побережья Аляски в декабре 2012 г. она была отбуксирована в Китай для утилизации.

Вернуться в моря Бофорта и Чукотское море «Shell» планировала в летне-осенний период 2015 г. По

оценкам компании, общие затраты на работы в этих морях уже превысили 6 млрд долл. Однако можно предположить, что подобная стратегия компании будет пересмотрена в связи новыми долгосрочными ценовыми трендами на рынках углеводородного топлива. Эти тренды уже вносят изменения и в стратегии российских компаний этой отрасли. А это, в свою очередь, нужно учитывать и в Арктической стратегии России, и в стратегических сценариях развития ДФО.

**[/russiancouncil.ru/](http://russiancouncil.ru/)**

ISSN 2413-273X

Отв. за выпуск:

К. Кудряшова  
А. Курса  
К. Хаценков

---

Вниманию читателей: если у вас есть актуальная новость для размещения в Стратегическом экономическом обзоре, вы можете направить ее на адрес: [kudryashova@tigrup.ru](mailto:kudryashova@tigrup.ru), ссылка на ресурс обязательна. Ответственные за выпуск оставляют за собой право редакции.