

РОССИЙСКО-СЕВЕРОКОРЕЙСКИЙ ПРОЕКТ «ХАСАН-РАДЖИН» В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ (НЕПРИСТУПНЫЙ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ БАСТИОН В КНДР)

Аннотация. В статье рассматриваются международные экономические ограничения, введенные Советом Безопасности ООН и отдельными государствами в отношении КНДР в связи с реализацией ядерных программ Северокорейским государством; анализируются причины нераспространения ограничений на российско-северокорейский проект «Хасан-Раджин» по поставкам угля в целях экспорта из порта Раджин (Расон) в Китай и Республику Корея; рассмотрены перспективы формирования и развития международных транспортных коридоров во взаимосвязи с интеграционными процессами в дальневосточном регионе; выявлены интересы государств (России, КНР, Республики Корея), затронутые введением ограничительных экономических мер против КНДР; выяснены особенности реализации проекта в связи с вопросами погашения внешнего долга КНДР перед Российской Федерацией; предложено авторское видение решения северокорейской проблемы и развития российско-северокорейского сотрудничества по реализации новых проектов.

Ключевые слова: экономические ограничения в отношении КНДР, российско-северокорейский проект «Хасан-Раджин», резолюции Совета Безопасности ООН против КНДР, списание внешнего долга КНДР, международные транспортные коридоры, «пространство 1520».

DOI: 10.17803/1729-5920.2018.137.4.053-069

В условиях введения всесторонних экономических ограничений в отношении Корейской Народно-Демократической Республики (КНДР) со стороны как ООН, так и отдельных государств, связанных с реализацией ядерных программ Северокорейским государством, двум постоянным членам Совета Безопасности ООН (России и КНР) удалось вывести из-под «санкционного удара» один из значимых международных экономических проектов —

«Хасан-Раджин». Как оказалось, даже крайнее обострение ситуации на Корейском полуострове не мешает продвижению отдельных бизнес-проектов на территории КНДР. Суть коллизии заключается в том, что контроль над выходом КНР к Японскому морю и начало международного транспортного коридора «Восток — Запад» делят между собой КНДР и Россия в виде портов Хасанского района РФ и свободной экономической зоны (СЭЗ) «Расон» (КНДР)¹.

¹ СЭЗ «Расон», известная ранее как СЭЗ «Раджин-Сонбон», была образована в 1990-х гг. для привлечения иностранных инвестиций и обеспечения ускоренного экономического развития региона. СЭЗ занимает

© Батырь В. А., 2018

* Батырь Вячеслав Анатольевич, кандидат юридических наук, профессор, профессор кафедры международного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

batyr_62@mail.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

На идее эксплуатации и интернационализации этого транспортно-географического ресурса построена Программа развития района (зоны) «Туманган» (TRADP)².

Действительно, Резолюция 2397 (2017), принятая СБ ООН на его 8151-м заседании, состоявшемся 22 декабря 2017 г.³, которой в очередной раз против КНДР были введены секторальные ограничительные меры в связи с пуском баллистической ракеты, в п. 16 прямо предусмотрела, что ее положения не распространяются на транзитную перевозку российского угля в другие страны железнодорожным и морским транспортом в рамках российско-северокорейского проекта «Хасан-Раджин», которая и ранее допускалась в соответствии с п. 8 Резолюции 2371 (2017)⁴ и п. 18 Резолюции 2375 (2017)⁵. Однако это обстоятельство осталось без должного внимания и оценки со стороны юридического сообщества.

1. Противодействие северокорейской угрозе со стороны ООН. Совет Безопасности ООН за

последние 25 лет принял более 20 резолюций, осуждающих деятельность КНДР в сфере нераспространения ядерного оружия. Их краткий обзор позволяет как оценить озабоченность мирового сообщества возникшей проблемой, так и судить об эффективности принимаемых мер.

Резолюция СБ ООН 825 (1993)⁶ призвала КНДР пересмотреть заявление, содержащееся в ее письме от 12 марта 1993 г. относительно намерения правительства КНДР выйти из Договора о нераспространении ядерного оружия 1968 г.⁷

Резолюция СБ ООН 1695 (2006)⁸ требовала, чтобы КНДР приостановила все виды деятельности, связанные с ее программой создания баллистических ракет, и в этой связи возобновила свои предыдущие обязательства относительно моратория на пуски ракет; обязала все государства — члены ООН предотвращать передачу ракет и связанных с ракетами предметов, материалов, товаров и технологий для программ КНДР по созданию ракет или оружия

территорию городов Раджин и Сонбон (сочетание имен этих двух городов и дало название Расон = Раджин + Сонбон), и находится рядом с границами Китая (провинция Джилин) и России (Хасанский район) (URL: http://koreakonsult.com/Attraction_Rason_rus.html (дата обращения: 17.01.2018)).

² Полное наименование — Программа развития района (зоны) «Туманган»; по-английски — *Tumen River Area Development Program*, сокращенно — *TRADP*. Под районом развития «Туманган», предложенным в проекте Договора о сотрудничестве по программе развития зоны «Туманган», понимается территория КНДР, КНР и России, прилегающая к бассейну реки Туманная (Туманган, Тумыньцзян) и включающая часть провинции Северный Хамген КНДР, корейского автономного национального района провинции Цилинь и южной части Приморского края — от п. Хасан до порта Восточный. Суть проекта «Туманган» заключалась в создании международной экономической зоны, располагающейся на территории около 10 000 кв. км (URL: <http://www.imb.dvo.ru/misc/trdap/doc001.htm> (дата обращения: 17.01.2018)).

³ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/463/62/PDF/N1746362.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

⁴ URL: [https://undocs.org/ru/S/RES/2371\(2017\)](https://undocs.org/ru/S/RES/2371(2017)) (дата обращения: 17.01.2018).

В соответствии с п. 8 Резолюции 2371 (2017) ограничения «не применяются к углю, который, как подтверждает экспортирующее государство на основе заслуживающей доверия информации, был добыт за пределами КНДР и транспортировка которого была осуществлена через ее территорию исключительно в целях вывоза из порта Раджин (Расон), при условии что экспортирующее государство заблаговременно уведомило Комитет и что такие сделки с углем, добытым за пределами КНДР, не связаны с получением доходов для программ КНДР по ядерным или баллистическим ракетам или другими видами деятельности, запрещенными резолюциями 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017) или настоящей резолюцией».

⁵ URL: [https://undocs.org/ru/S/RES/2375\(2017\)](https://undocs.org/ru/S/RES/2375(2017)) (дата обращения: 17.01.2018).

В соответствии с п. 18 Резолюции 2375 (2017) ограничения не применяются по отношению к проекту России — КНДР в отношении порта и железной дороги Раджин — Хасан, предназначенных исключительно для экспорта российского угля.

⁶ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N93/274/38/IMG/N9327438.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

⁷ URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/npt.shtml (дата обращения: 17.01.2018).

⁸ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/431/66/PDF/N0643166.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

массового уничтожения (ОМУ); предотвращать приобретение у КНДР ракет или связанных с ракетами предметов, материалов, товаров и технологий и передачу любых финансовых ресурсов в связи с программами КНДР по созданию ракет или ОМУ (п. 3—4).

Впервые экономические ограничения против КНДР были введены Резолюцией СБ ООН 1718 (2006)⁹, которая потребовала от КНДР прекратить ядерные испытания, немедленно отозвать заявление о выходе из Договора о нераспространении ядерного оружия и запретила экспорт в КНДР ряда наименований военной техники, а также и предметов роскоши (п. 8). Комитет СБ ООН, сформированный во исполнение резолюции 1718 (2006), осуществляет мониторинг и контроль за соблюдением ограничений, введенных против КНДР¹⁰, на его сайте содержится полный перечень установленных ограничений¹¹.

Резолюция СБ ООН 1874 (2009)¹² расширила эмбарго на поставки оружия КНДР, а государствам — членам ООН было рекомендовано досматривать все корабли, идущие в КНДР, и уничтожать любые грузы, имеющие отношение к северокорейской ядерной программе.

После запуска КНДР спутника Кванмёнсон-3¹³ с использованием технологии баллистических ракет была принята Резолюция СБ

ООН 2087 (2013)¹⁴, усилившая предыдущие экономические ограничения. В ней содержалось более подробное обоснование права государств — членов ООН досматривать любые суда, идущие в КНДР и уничтожать любой груз на их борту, который может быть использован для военных разработок.

Резолюция 2094 (2013)¹⁵ осудила ядерное испытание, проведенное КНДР 12.02.2013, и ввела ограничения в отношении денежных переводов, поступающих в КНДР из международной финансовой системы.

Очередное ядерное испытание вынудило СБ ООН принять Резолюцию 2270 (2016)¹⁶, вводившую дополнительные экономические ограничения против КНДР. Этой Резолюцией был запрещен экспорт из КНДР в другие государства — члены ООН золота, ванадия, титана, редких и редкоземельных металлов. Также был запрещен экспорт северокорейских угля и железа в целях извлечения прибыли (за исключением случаев, когда их продажа иностранным государствам диктуется необходимостью поддержания средств КНДР к существованию).

Резолюция СБ ООН 2321 (2016)¹⁷ не только ограничила экспорт угля, но и запретила экспорт меди, никеля, цинка и серебра из КНДР.

Резолюция СБ ООН 2371 (2017)¹⁸ полностью запретила экспорт из КНДР угля, железа, свин-

⁹ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/572/09/PDF/N0657209.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹⁰ В резолюциях 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2371 (2017), 2375 (2017) и 2397 (2017) на Комитет были возложены дополнительные функции.

¹¹ URL: <https://www.un.org/sc/suborg/ru/sanctions/1718> (дата обращения: 17.01.2018).

По данным ООН, к февралю 2017 г. 116 из 193 государств-членов не представили свои доклады об осуществлении санкций. Также в феврале 2017 г. Китай объявил о прекращении импорта северокорейского угля до конца 2017 г.

¹² URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/368/51/PDF/N0936851.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹³ Кванмёнсон-3 (кор. 광명성 3호?, 光明星 3號 — «Яркая звезда-3») — третий из серии искусственных спутников Земли КНДР. Запуск спутника ракетой-носителем (РН) «Ынха-3» («Млечный путь-3») с космодрома Тончхан-ни (Сохэ) осуществлялся дважды: 13.04.2012 и 12.12.2012 (URL: <http://www.krasnoe.tv/node/16787> (дата обращения: 17.01.2018)).

¹⁴ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N13/213/98/PDF/N1321398.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹⁵ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N13/253/08/PDF/N1325308.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹⁶ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N16/058/25/PDF/N1605825.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹⁷ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N16/407/53/PDF/N1640753.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

¹⁸ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/246/71/PDF/N1724671.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

ца и морепродуктов. Резолюцией были введены новые ограничения в отношении Банка внешней торговли КНДР, а также запрещено увеличение числа северокорейских мигрантов, легально работающих в зарубежных странах.

Резолюция СБ ООН 2375 (2017)¹⁹ запретила импорт в КНДР из государств — членов ООН нефти и нефтепродуктов, создание совместных предприятий с участием северокорейского капитала, а также экспорт северокорейского текстиля, газового конденсата и жидкостей в государства — члены ООН.

22.12.2017 Совет Безопасности ООН принял резолюцию 2397 (2017), которая предусматривает более жесткие меры, включающие сокращение поставок нефти и продуктов нефтепереработки в КНДР на 90 %, запрет на импорт в страну промышленного оборудования и транспортных судов. Все государства-члены должны в течение 24 месяцев начиная с 22.12.2017 репатриировать в КНДР всех граждан КНДР, получающих доход в их юрисдикции²⁰.

Под действием системных ограничений, введенных ООН, оказались 79 должностных лиц и 54 организации КНДР.

В конечном итоге за период с 1993 г., несмотря на введенные «драконовские» экономические меры, ракетно-ядерный потенциал КНДР заметно вырос и количественно, и качественно. Северокорейское государство спо-

собно себя защитить от возможной агрессии, не повторить судьбу бывшей Югославии, Ирака, Ливии. Северокорейские принципы: «Мы в равной степени готовы и к диалогу, и к войне», «На острие ответим острием, а на жесткость — сверхжесткостью» — это «закон жизни и выживания» КНДР в несправедливом и недружественном международном окружении.

Россия поддержала все резолюции СБ ООН, требующие прекращения ракетно-ядерных программ КНДР в интересах денуклеаризации Корейского полуострова, поскольку не приемлет притязания КНДР на обретение статуса ядерной державы. Однако потенциал мер экономического давления на Северную Корею практически исчерпан. При этом проведенные Россией «красные линии» в отношении двустороннего сотрудничества с КНДР были соблюдены²¹. Следует напомнить, что в соответствии со ст. 3 Договора о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве между Российской Федерацией и КНДР (Пхеньян, 09.02.2000)²², стороны приняли обязательство воздерживаться от заключения договоров и соглашений с третьими странами, участия в каких-либо действиях или мероприятиях, направленных против суверенитета, независимости и территориальной целостности другой стороны²³.

2. Последствия принятых ограничительных мер в отношении северокорейского народа. В резолюции 2397 (2017) учтены различные

¹⁹ URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/283/70/PDF/N1728370.pdf?OpenElement> (дата обращения: 17.01.2018).

²⁰ Указанное положение Резолюции создает проблемы с реализацией Соглашения между Правительством РФ и Правительством КНДР о временной трудовой деятельности граждан одного государства на территории другого государства (Москва, 31.08.2007), которым установлены основы правового положения трудящихся-мигрантов (URL: http://rusembdprk.ru/images/law-base/Document_41.pdf (дата обращения: 17.01.2018)). По некоторым данным, на территории РФ число рабочих из КНДР составляет до 35 тыс. человек.

²¹ В частности, сохраняется авиасообщение — выполнение национальным авиаперевозчиком «Air Koryo» рейсов по маршруту Пхеньян — Владивосток. Существует изъятие в отношении обеспечения этого сообщения, в том числе для поставок запчастей для авиатехники (на этом маршруте работают воздушные суда, в том числе российского, советского производства — Ан-24Р/РМ, Ан-148-100Б, Ил-18Д, Ил-62М, Ту-134Б-3, Ту-154Б, Ту-204-100Б и Ту-204-300). Обеспечение функционирования и безопасности этого воздушного маршрута в интересах не только России и КНДР, но и всего международного сообщества, потому что это один из последних воздушных мостов, которые связывают КНДР с внешним миром (URL: <http://rusembdprk.ru/ru/posolstvo/novosti-posolstva/637-oleg-burmistrov-rasschityvaem-chto-kontakty-s-ssha-po-kndr-stanut-bolee-intensivnymi> (дата обращения: 17.01.2018)).

²² URL: http://rusembdprk.ru/images/law-base/Document_24.pdf (дата обращения: 17.01.2018).

²³ Ранее действовавший Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи между СССР и КНДР (Москва, 06.07.1961) в ст. 1 провозглашал: «В случае, если одна из Договаривающихся Сторон подвергнется вооруженному нападению со стороны какого-либо государства и окажется таким образом в состоянии войны, то другая Договаривающаяся Сторона немедленно окажет военную и иную помощь всеми

политические аспекты (п. 23—29), в частности: выражена обеспокоенность по поводу огромных тягот, которые претерпевает народ КНДР; констатируется, что намного больше половины населения КНДР страдает от чрезвычайно неблагоприятного положения с продовольствием и медицинским обслуживанием, включая значительное число беременных женщин и кормящих матерей, а также детей в возрасте до пяти лет, которые подвержены риску нарушения питания; 41 % жителей страны страдают от недоедания; указано, что меры, введенные резолюциями, не призваны иметь негативные гуманитарные последствия для гражданского населения КНДР (п. 25). Вместе с тем подчеркивается, что КНДР в первую очередь обязана и должна полностью удовлетворять потребности граждан страны в средствах к существованию. В такой позиции мирового сообщества усматривается очевидное противоречие.

Конституция КНДР²⁴ закрепила, что КНДР руководствуется в своей деятельности «идеями чучхе» — мировоззрением, в центр которого ставится человек, и революционными идеями, нацеленными на осуществление самостоятельности народных масс (ст. 3); КНДР

считает высшим принципом своей деятельности неуклонный подъем материального уровня жизни народа (ст. 25); государство проводит в жизнь военную линию на самооборону, основным содержанием которой является вооружение всего народа, превращение всей страны в крепость (ст. 60); права и обязанности граждан КНДР основываются на принципе коллективизма: «Один за всех, все за одного» (ст. 63).

Перефразируя слова известного исторического деятеля, можно утверждать, что ужесточение экономических ограничений — это ошибка мирового сообщества или путь в никуда. Для предотвращения эскалации негативного воздействия на права северокорейского народа необходима всеобъемлющая оценка режима экономических ограничений и постепенная их отмена.

3. Имплементация ограничительных мер против КНДР отдельными государствами.

Соответствующими внутригосударственными актами ограничительные меры были введены отдельными государствами — США²⁵, Южной Кореей²⁶, Японией²⁷, Австралией²⁸, Канадой²⁹, а также Европейским Союзом³⁰.

имеющимися в его распоряжении средствами». Стороны договорились не участвовать в каких-либо коалициях, направленных против одной из сторон (ст. 2), предпринимать максимальные усилия для воссоединения Кореи на мирной и демократической основе (ст. 5) (URL: https://ru.wikisource.org/wiki/Договор_о_дружбе,_сотрудничестве_и_взаимной_помощи_между_СССР_и_КНДР (дата обращения: 17.01.2018)).

²⁴ Принята на I сессии Верховного Народного Собрания КНДР пятого созыва 27.12.1972, в нее внесены изменения на III сессии Верховного народного собрания КНДР девятого созыва 09.04.1992 (URL: <http://worldconstitutions.ru/?p=30> (дата обращения: 17.01.2018)).

²⁵ В феврале 2016 г. в США был принят Закон «Об ужесточении санкций и о политике США в отношении Северной Кореи в 2016 году», который: требует от Президента США ввести санкции против любых лиц и организаций, способствующих разработке ядерного оружия КНДР, торговле оружием, нарушениям прав человека, а также иным противоправным действиям; устанавливает обязательные санкции против лиц, участвующих в торговле металлами и минеральными ресурсами с КНДР; требует от Министерства финансов США определить, занимается ли КНДР отмыванием денег и, в случае положительного ответа на этот вопрос, ввести против КНДР новые санкции; вводит новые санкции против организаций, связанных с нарушениями прав человека со стороны КНДР, а также с нарушениями компьютерной безопасности. В августе 2017 г. в США принят Закон «О противодействии противникам Америки посредством санкций» (Countering America's Adversaries Through Sanctions Act, CAATSA) (URL: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3203/text?q=%7b%search%5b%An+Act+to+Provide+Congressional+Review+and+to+Counter+Iranian+and+Russian+Governments%27+Aggression%5d%7d&r=3> (дата обращения: 17.01.2018)).

²⁶ Санкции Республики Корея против КНДР, известные как «меры 24 мая», включали в себя: запрет захода северокаорейских судов в южнокорейские территориальные воды; приостановку межкорейской торговли, за исключением Промышленной зоны «Кэсон» (закрыта по решению Президента РК в 2016 г.); практически полное прекращение межкорейских культурных обменов.

²⁷ Япония ввела против КНДР следующие санкции: запрет денежных переводов между странами стоимостью более 100 000 иен, за исключением переводов средств, предназначенных для гуманитарных

Во исполнение резолюции СБ ООН 2321 от 30.11.2016³¹, предусматривающей применение ряда ограничений в отношении КНДР в ответ на проведение ею ракетно-ядерных испытаний, Указом Президента РФ от 14.10.2017 № 484 «О мерах по выполнению резолюции Совета Безопасности ООН 2321 от 30 ноября 2016 г.»³² и в соответствии с Федеральным законом от 30.12.2006 № 281-ФЗ «О специальных экономических мерах»³³ введены российские ограничения в отношении КНДР³⁴.

Вместе с тем основанные на Резолюции СБ ООН 2321 ограничительные меры³⁵, предусмотренные пп. 13 п. 1 Указа Президента РФ от 29.12.2016 № 729³⁶, в соответствии с пп. 18 п. 1 Указа № 484 *не применяются* в отноше-

нии поставок угля, происхождение которого за пределами КНДР подтверждает закупающее государство и транспортировка которого осуществляется через КНДР исключительно в целях экспорта из порта Раджин (Расон)³⁷.

Иными словами, деятельность совместного российско-северокорейского предприятия в Раджине не была затронута имплементационными актами отдельных государств.

В научном сообществе оценки введенных ограничений против КНДР носят диаметрально противоположный характер. Так, академик Д. Делюри охарактеризовал экономические ограничения как бесполезные и контрпродуктивные. Ученый отметил, что они не имеют юридической силы и вряд ли смогут заставить

целей; замораживание размещенных в Японии активов ряда физических и юридических лиц из КНДР; запрет на въезд в Японию для граждан КНДР; запрет на заход в японские порты северокорейских судов, а также судов третьих стран, посещавших КНДР; запрет на въезд в Японию для специалистов по ядерной и ракетной технике из третьих стран, посещавших КНДР.

²⁸ С августа 2017 г. Австралия также ввела ряд санкций в отношении КНДР.

²⁹ Special Economic Measures (Democratic People's Republic of Korea) Regulations (SOR/2011-167) // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2006-287/FullText.html> (дата обращения: 17.01.2018).

³⁰ С 2006 г. ЕС ввел ряд санкций в отношении КНДР, в частности: эмбарго на поставки оружия и связанных с ним материалов; эмбарго на поставку авиационного и ракетного топлива; запрет на торговлю с КНДР золотом, драгоценными металлами и алмазами; запрет импорта полезных ископаемых из КНДР, с некоторыми исключениями для угля и железной руды; запрет на экспорт в КНДР предметов роскоши; ограничения на финансовую поддержку торговли с КНДР; ограничения инвестиционной и финансовой деятельности; проверки и мониторинг грузов, импортируемых в КНДР и экспортируемых из нее; запрет на въезд в страны ЕС для ряда физических лиц — граждан КНДР. ЕС запретил экспорт нефти и инвестиций в КНДР.

³¹ URL: http://www.cbr.ru/today/anti_legalisation/un/2321_2016.pdf (дата обращения: 17.01.2018).

³² URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71687328/> (дата обращения: 17.01.2018).

³³ URL: <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-30122006-n-281-fz-o/> (дата обращения: 17.01.2018).

³⁴ В частности, запрещена поставка новых вертолетов и морских судов в КНДР. С национальной регистрации должны быть сняты все морские суда, находящиеся в собственности либо под контролем Республики. Введены дополнительные запреты на торгово-экономическое и банковско-финансовое взаимодействие с КНДР. Так, не допускается приобретение в Республике меди, никеля, серебра и цинка. Банковские счета российских компаний должны быть закрыты (кроме случаев, когда они необходимы для оказания гуманитарной помощи или осуществления деятельности российской дипмиссии). Запрещена какая-либо финансовая поддержка торговли с КНДР. Приостановлено научно-техническое сотрудничество с лицами, представляющими КНДР (за исключением обменов в области медицины), если оно может содействовать развитию запрещенных программ КНДР.

³⁵ В частности, запрещаются приобретение гражданами РФ и организациями, зарегистрированными на территории РФ, угля, железа и железной руды из КНДР независимо от страны их происхождения, а также перевозка таких предметов с использованием морских или воздушных судов под Государственным флагом РФ.

³⁶ URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41624> (дата обращения: 17.01.2018).

³⁷ При условии, что закупающее государство заблаговременно уведомляет Комитет и что такие сделки не связаны с получением доходов для осуществления ядерной программы КНДР или ее программы по баллистическим ракетам либо других видов деятельности, запрещенных в соответствии с резолюциями Совета Безопасности ООН 1718 (14.10.2006), 1874 (12.06.2009), 2087 (22.01.2013), 2094 (07.03.2013), 2270 (02.03.2016) и 2321 (30.11.2016).

КНДР отказаться от своей ядерной программы³⁸. Совершенно иная точка зрения высказана профессором Сун Юн Ли и Д. Стэнтоном, которые выступают за дальнейшее ужесточение экономических ограничений, в частности за замораживание офшорных счетов правящей верхушки КНДР и за дополнительные ограничения в отношении третьих стран, поддерживающих северокорейский режим³⁹. Эти точки зрения отражают ситуативный тупик и побуждают к поиску международно-правовых решений проблем не только денуклеаризации Корейского полуострова, но и восстановления экономического сотрудничества государств региона. Выхода здесь два: 1) реализация «оптимистичного (иранского⁴⁰) сценария» на основе согласованного совместного всеобъемлющего плана действий относительно ядерной программы КНДР; 2) реализация «пессимистичного сценария» — присоединение КНДР к Договору о нераспространении ядерного оружия 1968 г. (в соответствии с п. 1 ст. IX Договора) и фактическое признание за ней статуса ядерной державы. Подчеркнем, что дипломатическое решение кризиса возможно лишь путем прямого диалога всех заинтересованных сторон (в данном случае — всего мирового сообщества) без выдвижения предварительных условий.

4. Проект «Хасан-Раджин» как проекция дальневосточной интеграции. Правовая основа перспективного проекта соединения железных дорог между Россией и КНДР была заложена

Московской декларацией 2001 г. (п. 6)⁴¹. Суть проекта заключалась в модернизации (реконструкции) ранее созданной корейской железнодорожной колеи до ширины 1520 мм из России (выход с Транссибирской железнодорожной магистрали) до северокорейского порта Раджин и строительстве в самом порту комплексного транспортного терминала (логистического центра). Это подразумевало четкую координацию действий и взаимодействие участников в различных сферах: логистики, железнодорожного транспорта, портовых структур и др. Восстановление участка железной дороги от станции Хасан (Россия) до порта Раджин (КНДР) позиционировалось и как пилотный этап реконструкции Транскорейской железнодорожной магистрали.

Проект восстановления железной дороги⁴² был реализован в 2008—2014 гг. совместным предприятием «РасонКонТранс»⁴³, которое было создано с участием ОАО «Торговый дом РЖД» и порта Раджин (КНДР) и зарегистрировано 16.07.2008 для реализации указанного проекта⁴⁴. Совместное предприятие зарегистрировано в КНДР, в особой экономической зоне «Расон», на 49 лет с распределением долей в уставном капитале: 70 % — у российской стороны и 30 % — у северокорейской. Согласно достигнутым договоренностям российская сторона вносит инвестиции, северокорейская сторона — имущественные права на порт (3-й причал/терминал и прилегающая территория).

³⁸ URL: <http://edition.cnn.com/2016/12/01/opinions/north-korea-sanctions-delury/index.html> (дата обращения: 17.01.2018).

³⁹ URL: <http://edition.cnn.com/2016/01/15/opinions/lee-stanton-north-korea-sanctions/> ; <https://www.wsj.com/articles/beef-up-sanctions-on-north-korea-1451928025> (дата обращения: 17.01.2018).

⁴⁰ Совместный всеобъемлющий план действий (англ. *Joint Comprehensive Plan of Action*, сокр. JCPOA; перс. *کرتشم دادقا عماج ممانرب*) — политическое соглашение между Ираном и группой государств, известных как «5+1», относительно ядерной программы Ирана.

⁴¹ Стороны обязались предпринять все необходимые усилия по реализации на основе общепринятых в мировой практике принципов взаимовыгодности проекта создания железнодорожного транспортного коридора, соединяющего Север и Юг Корейского полуострова с Россией и Европой, и заявили, что работа по соединению корейских и российских железных дорог вступает в стадию активного осуществления (URL: <http://docs.cntd.ru/document/901801291> (дата обращения: 17.01.2018)).

⁴² Незамерзающий порт Раджин, который до 1991 г. использовался СССР как альтернативный порту Владивосток, способен обеспечить прием судов дедвейтом от 20 до 40 тыс. т, длиной до 188 м и осадкой до 11,5 м. После реконструкции длина причальной линии терминала составила 480 м, мощность комплекса — до 4 млн т грузов в год. Площадь склада на территории терминала — 36,8 тыс. кв. м, суммарная (единовременная) вместимость склада — 250 тыс. т.

⁴³ URL: <http://rasoncontrans.ru/> (дата обращения: 17.01.2018).

⁴⁴ Предполагалось, что третьей стороной в проекте должна была выступить Южная Корея (в частности, заинтересованность проявляли железнодорожный концерн «Korail», сталелитейный гигант «POSCO» и компания грузоперевозок «Hyundai Merchant Marine»).

08.08.2008 российско-корейское СП «Расон-КонТранс» и «Железнодорожно-транспортная компания Тонхэ» Министерства железных дорог КНДР подписали договор аренды на 49 лет (до 2057 г.) железнодорожной инфраструктуры на участке Туманган — Раджин.

Порт Раджин принадлежит городу Расон, который является населенным пунктом прямого подчинения правительству КНДР. На его территории действует особая экономическая зона. Всего в порту существуют шесть терминалов. Первый терминал достаточно давно арендуется КНР, а в отношении четвертого, пятого и шестого терминалов в 2011 г. заключен договор долгосрочной аренды (на 49 лет)⁴⁵. Второй терминал власти КНДР оставили под собственной юрисдикцией для обработки международных грузов, а третий терминал арендует Россия⁴⁶.

В ходе реконструкции на участке Туманган — Раджин уложена совмещенная колея (1520 мм и 1435 мм) протяженностью 54 км. Установлены стрелочные переводы, уложены дополнительные приемоотправочные пути. Реконструировано 30 искусственных сооружений (18 мостов и 12 водопропускных труб), проложено 50,4 км кабельной сети и систем связи. Новая железная дорога позволяет пропускать 14 пар поездов в сутки, что обеспечивает потребность в перевозке грузов через

порт Раджин при текущей мощности его работы 4 млн т ежегодно. Общая площадь портовой части проекта составляет 14 га; длина причала № 3 составляет 485 м, проведены работы по дноуглублению (глубина акватории у причала № 3 составляет 12 м), что позволяет заходить судам большого водоизмещения. Проводится работа по увеличению объемов транзитных перевозок по данному маршруту. Суммарный объем инвестиций в проект составил 10,6 млрд руб.

С января 2015 г. началось коммерческое использование этого транспортного коридора: объем транзитных перевозок угля в 2015 г. составил 1,2 млн т, в 2016 г. — 1,7 млн т, в 2017 г. — 3,6 млн т⁴⁷. В номенклатуре грузов 95,8 % составил уголь (в том числе в порт Раджин — 94,8 %), 1,7 % — лесные грузы. Основным рынком сбыта для кузбасского угля, перегружаемого в Раджине, сегодня является КНР. В будущем через северокорейский порт пойдет и уголь с Эльгинского⁴⁸ и Огоджинского⁴⁹ месторождений, а также руда с Гаринского⁵⁰ и Олёмминского⁵¹ рудников. Организацией экспортных перевозок через КНДР занята «РЖД Логистика».

Отметим, что в Раджине изначально планировалось развивать контейнерные транзитные перевозки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, но затем стратегия изменилась —

⁴⁵ Доступа именно к этим мощностям китайцы добивались долгое время, так как выход к Японскому морю позволит производителям северо-востока КНР значительно сократить транспортные расходы при перевозке товаров в южную часть Китая. После приведения портовых сооружений в соответствие с мировыми стандартами китайцы смогут отгружать оттуда каменный уголь и другие сырьевые материалы не только в Шанхай и различные районы КНР, но также в Японию и другие районы Тихоокеанской зоны.

⁴⁶ В Раджине может появиться и нефтеналивной терминал, здесь есть законсервированный нефтеперерабатывающий завод (предприятие было построено при содействии СССР).

⁴⁷ URL: <http://rusembdprk.ru/ru/rossiya-i-kndr/torgovo-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo> (дата обращения: 17.01.2018).

⁴⁸ Эльгинское угольное месторождение — крупнейшее в России месторождение коксующегося угля, расположено в юго-восточной части Якутии, в 415 км к востоку от города Нерюнгри и в 300 км от Байкало-Амурской магистрали. Запасы угля по стандартам JORC составляют 2,2 млрд т. Лицензия на разработку северо-западного участка Эльгинского месторождения принадлежит ОАО «Мечел».

⁴⁹ Огоджинское каменноугольное месторождение расположено в Селемджинском районе Амурской области. В проекте участвует совместная российско-китайская компания «Огоджинская энергетическая компания», которая создана в 2011 г. для освоения Гербикино-Огоджинского угленосного района с тремя крупными месторождениями — Гербикино, Дигитканское и Синниканское. Запасы энергетического угля Гербикино-Огоджинского угленосного района в Амурской области оцениваются в 1,6 млрд т.

⁵⁰ Гаринское месторождение железной руды расположено в Мазановском районе Амурской области в 150 км к северо-востоку от Свободного между реками Гари и Мамина, на расстоянии 60 км от Транссибирской железнодорожной дороги, и примерно в 65 км к северу-востоку от БАМ. Площадь участка составляет 11,2 км². На сегодняшний день промышленное освоение месторождения не ведется.

⁵¹ Олёмминский горно-обогатительный комбинат построен на базе Куранахского месторождения на северо-западе Амурской области, в 35 км от станции Олёмка (БАМ).

порт переориентировали на перевалку угля. Сейчас уголь с Дальнего Востока идет в Китай по железной дороге через погранпереходы Махалино-Хуньчунь и Гродеково-Суйфэнхэ, объемы перевалки суммарно сопоставимы с объемами, идущими через Раджин. Теперь единственным получателем транспортных услуг в рамках проекта остаются китайские импортеры российского угля. К тому же Китай, не имеющий прямого выхода к Японскому морю, отправляет свои грузы через другие терминалы в Раджине, доставляемые туда автотранспортом, а китайские судоходные компании заняты в доставке российского угля по контрактам «РасонКонТранса».

Железнодорожно-портовый проект «Хасан-Раджин» является знаковым, так как именно с ним северокорейская сторона в дальнейшем связывает возможный массовый приход российского бизнеса в КНДР, начиная с СЭЗ «Расон».

5. Интересы государств дальневосточного региона, затронутые введением ограничительных экономических мер против КНДР. Причины неприменения к российско-северокорейскому проекту «Хасан-Раджин» экономических ограничений со стороны ООН и отдельных государств следует искать в плоскости совпадения экономических интересов КНДР, КНР, Республики Корея и Российской Федерации.

Интересы КНДР состоят в необходимости развития северных регионов страны, привлечения инвестиций в экономику. Сделать это возможно лишь с помощью КНР и России.

Выгоды КНДР от проекта носят комплексный характер. Обладание акциями СП «РасонКонТранс» гарантирует соответствующую долю в прибыли. КНДР получает 600 тыс. евро в год только за предоставление в аренду земли, на которой сейчас лежит новое железнодорожное полотно, вне зависимости от того, как обстоят дела с реализацией проекта. Отметим также и фактор снижения односторонней экономической зависимости КНДР от соседнего Китая. Понятно, что один только проект «Хасан-Раджин» вряд ли сможет существенно изменить ситуацию с доминированием КНР во внешней торговле страны, но сделан шаг именно в этом направлении.

Интересы КНР состоят в получении выхода к Японскому морю через наращивание присутствия КНР в экономике КНДР, освоении северокорейского рынка⁵². В 2002—2003 гг. Китай предлагал сдать ему в аренду российские порты Зарубино (морской порт в бухте Троицы⁵³) и Посьет (торговый порт Посьет) на 49 лет, однако Минтранс России выступил против китайской аренды российских портов.

Между КНДР и КНР в 2011 г. заключены соглашения по совместному развитию двух экономических зон на территории КНДР — торгово-экономической зоны (ТЭЗ) «Расон» и экономической зоны на островах Хвангумпён и Вихва⁵⁴, расположенных на реке Амноккан (Ялוצзян)⁵⁵. Китай остается главным торгово-экономическим партнером КНДР⁵⁶, развитию двусторонних отношений в этой сфере способ-

⁵² В 1993—1994 гг. Китай выступил посредником при заключении «рамочного соглашения» между США и КНДР, которое определяло условия прекращения ядерных разработок со стороны КНДР. В 2003 г. Китай вновь выступил в числе посредников, активно участвуя в шестисторонних переговорах по урегулированию вновь обострившейся ситуации вокруг ядерной программы КНДР. Китай был особенно ценным участником переговоров, поскольку имел рычаги влияния на северокорейское руководство, и в то же время смягчал жесткое давление на КНДР со стороны США и Японии.

⁵³ В соответствии с предложениями китайской стороны через Зарубино мог пойти поток грузов из северо-восточных провинций КНР, который тогда переваливался через китайский порт Далянь. Изменение маршрута на Зарубино сокращало для китайцев транспортное плечо более чем на 1 тыс. км. Кроме того, это позволило бы разгрузить железнодорожное направление на Далянь (URL: <http://maxpark.com/user/4296698099/content/4025557> (дата обращения: 17.01.2018)).

⁵⁴ В частности, инвесторам интересен остров Хвангумпён (Hwanggumpyong), на котором правительство КНДР намерено создавать заводы для высокотехнологичных компаний. Кроме того, там будет построен парк развлечений и, самое главное, 20 тыс. кв. м отведено на зону свободной торговли. Статус особой экономической зоны (ОЭЗ) остров получил одновременно с регионом Вихва.

⁵⁵ Указом Министерства торговли КНР установлено: «Страны будут развивать две экономические зоны, которые будут находиться под правительственным управлением, действовать на основе предприятий и сохранять ориентированный на рынок характер» (URL: http://www.ukrrudprom.ua/news/KNDR_sozdaet_spetsialnie_ekonomicheskie_zoni.html (дата обращения: 17.01.2018)).

⁵⁶ КНДР занимает 82-е место в списке торговых партнеров КНР.

ствуют многочисленные соглашения, которые касаются защиты инвестиций, сертификации товаров, стимулирования сотрудничества в области промышленности, сельского хозяйства, рыбоводства, науки и техники.

Начало реализации проекта «Хасан-Раджин» было связано с обеспокоенностью властей КНДР зависимостью большинства планов развития Расона от КНР, зафиксированной в Договоре «О совместном развитии и совместном управлении Зоной». Из-за этого КНДР не планировала связывать себя односторонней направленностью развития СЭЗ и стремилась привлечь капитал из других стран, и прежде всего из России.

Интересы Республики Корея можно определить как потенциальные и находящиеся в зависимости от политической конъюнктуры⁵⁷. 13.11.2013 в Сеуле был подписан Меморандум о взаимопонимании между ОАО «РЖД» и консорциумом южнокорейских компаний — сталелитейного гиганта «POSCO», железнодорожного холдинга «Korail» и компании грузоперевозок «Hyundai Merchant Marine» — для проработки вопросов участия южнокорейских партнеров в проекте «Хасан-Раджин». По предварительным оценкам, инвестиции Республики Корея могут составить 150—200 млн долл. и будут осуществляться путем выкупа 49 % российской доли в «РасонКонТрансе»⁵⁸.

Хотя Республика Корея пока не приняла окончательного решения о присоединении к проекту, но вероятность этого высока. Для южнокорейских потребителей угля новая логистическая цепочка в рамках проекта «Хасан-Раджин» позволяет сэкономить около 10—15 % времени на доставку и транспортные расходы. В перспективе возможно будет и на-

правление контейнеров по этой же линии, но уже в обратном направлении: из Южной Кореи через КНДР, всю Россию и до Западной Европы. Проект «Хасан-Раджин» позволит Республике Корея улучшить отношения с КНДР⁵⁹.

Интересы РФ состоят в использовании и развитии международных транспортных коридоров, усилении влияния на экономику КНДР и противодействии китайской экспансии на этом направлении.

Соглашение о взаимном сотрудничестве между Министерством путей сообщения РФ и Министерством железных дорог КНДР (Москва, 14 августа 2001 г.)⁶⁰ предусматривало осуществление тесного сотрудничества в воссоединении железных дорог Севера и Юга Кореи с Транссибирской магистралью с учетом интересов корейского народа и с целью обеспечения международных грузовых транзитных перевозок через восточный участок Транскорейской железной дороги по маршруту Пхёнган — Вонсан — Туманган (п. 1). Стороны договорились, что российская сторона отвечает за обеспечение инвестиций, необходимых для реализации проекта по реконструкции и модернизации восточного участка Транскорейской железной дороги (п. 2). Стороны признали необходимость прокладки широкой колеи (1520 мм) на восточном участке Транскорейской железной дороги, а вопрос о совмещении с колеей стандарта 1435 мм подлежал обсуждению после проведения сторонами специального технического обследования (п. 3).

В Меморандуме о взаимопонимании между Министерством путей сообщения РФ и Министерством железных дорог КНДР (Пхеньян, 02.11.2002)⁶¹ стороны подтвердили намерение

⁵⁷ Так, в ноябре 2014 г. через Раджин была успешно осуществлена пилотная отгрузка и транспортировка в южнокорейский Пхохан крупной партии российского угля в 40 тыс. т, доставленного в КНДР по железнодорожному переходу Хасан — Туманган. В период с 16.04.2015 по 09.05.2015 состоялась вторая тестовая отправка тем же маршрутом, но в три рейса (порты Танчжин, Кванъян и Борён) еще порядка 140 тыс. т угля для нужд металлургического производства корпорации «POSCO» и электрогенерирующих мощностей Республики Корея.

⁵⁸ Кирьянов О. В. Россия — КНДР: проект «Хасан-Раджин» // URL: <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=3175&type=news> (дата обращения: 17.01.2018).

⁵⁹ 08.03.2016 Республика Корея ввела односторонние ограничения против КНДР, в том числе прекратила сотрудничество по проектам в Кымгасане и Кэсонском технопарке. В ответ КНДР заявила о прекращении всех договоров с Южной Кореей об экономическом сотрудничестве и конфисковала все находящееся на территории КНДР имущество южнокорейских предприятий и прочих организаций (URL: <https://rg.ru/2016/03/10/kndr-obiavila-o-prekrashchenii-ekonomicheskikh-dogovorov-s-iuzhnoj-koreej.html> (дата обращения: 17.01.2018)).

⁶⁰ URL: http://rusembdprk.ru/images/law-base/Document_29.pdf (дата обращения: 17.01.2018).

⁶¹ URL: http://rusembdprk.ru/images/law-base/Document_33.pdf (дата обращения: 17.01.2018).

проводить реконструкцию и модернизацию восточного участка Транскорейской железной дороги по маршруту Туманган — Вонсан — Кымгансан. Корейская сторона настояла на варианте совмещенной колеи 1435/1520 мм.

Краткий анализ пересечения интересов государств дальневосточного региона, затронутых введением экономических ограничений против КНДР, позволяет констатировать, что реализованный железнодорожно-портовый проект «Хасан-Раджин» стал неприступным российско-китайским бастионом в КНДР.

6. Особенности реализации проекта в связи с вопросами погашения внешнего долга КНДР перед РФ. Реализация проекта «Хасан-Раджин» была бы невозможной без решения *финансовых проблем*, которые были решены во взаимосвязи с вопросами внешнего долга КНДР. В соответствии со ст. 3 Соглашения между Правительством РФ и Правительством КНДР об урегулировании задолженности КНДР перед Российской Федерацией по предоставленным в период бывшего СССР кредитам (Москва, 17.09.2012)⁶², 90 % от суммы задолженности (10 млрд долл.) не выплачивается Корейской стороной, а возвращаемый остаток (1,09 млрд долл.) будет погашаться в течение 20 лет 40 равными полугодовыми платежами путем зачисления на беспроцентный счет, открываемый Внешэкономбанком в Банке внешней торговли КНДР. Соглашение предполагает, что этот остаток может использоваться для финансирования общих российско-северокорейских проектов в гуманитарной и энергетической областях. Таким образом, был создан своеобразный фонд для будущих российских инвестиций в КНДР. При

этом остаток долга может быть использован также и для финансирования железнодорожного и газового проектов. Такой подход («долг в обмен на развитие») позволил вовлечь КНДР в международные проекты ОАО «РЖД» и ПАО «Газпром»⁶³.

В рамках Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Россией и КНДР заключен ряд соглашений, например: о специальном механизме поддержки приоритетных проектов на территории КНДР; о переходе на рубли в расчетах между КНДР и Россией (2014 г.)⁶⁴. Поскольку объемы северокорейской внешней торговли весьма невелики, можно предположить, что в обход введенных экономических ограничений во многих случаях расчеты могут производиться даже наличной валютой.

7. Перспективы формирования и развития международных транспортных коридоров в дальневосточном регионе. Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры (далее — МТК) проходили по их территориям⁶⁵. Привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как международный транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг.

Благодаря своему выгодному географическому положению, Россия может замкнуть на себя большую часть евроазиатских международных грузопотоков⁶⁶. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб)⁶⁷ обра-

⁶² URL: http://rusembdprk.ru/images/law-base/Document_48.pdf (дата обращения: 17.01.2018).

⁶³ URL: <http://www.gazprom.ru/> (дата обращения: 17.01.2018).

⁶⁴ Рублевые расчеты осуществляются через ОАО АКБ «Региональный банк развития» Банком Внешней торговли КНДР и Корейским банком соединения развития. В апреле 2015 г. рублевый оборот составил 3,5 млрд.

⁶⁵ Воронов В. И., Воронов А. В. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей, задач, функций, интегральной логики, принципов и методов // Управление. 2015. Т. 3. № 2. С. 27—36.

⁶⁶ Дергачев В. А. Международные экономические отношения : учебник для вузов. М. : Юнити-Дана, 2005. 368 с. ; Троицкая Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М. : АСМАП, 2007. 174 с. ; Володин А. В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России // URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/corr2.htm> (дата обращения: 17.01.2018).

⁶⁷ Транссиб — двухпутная, полностью электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн т в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200—300 тыс. TEU из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию.

зует основу МТК «Восток — Запад»⁶⁸. Однако перспективы развития транзитных перевозок во многом зависят от реализации проекта восстановления Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб⁶⁹. При формировании МТК Транссибирская магистраль включена в проекты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО)⁷⁰ в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией⁷¹. Впрочем, существуют и иные проекты, например проект «Евразийский транспортный коридор»⁷², связанный

с проектом «Туманган», который планируется создать в обход России⁷³.

Проблема развития МТК⁷⁴ в России носит комплексный характер, что выражается в необходимости государственного регулирования, непосредственном участии в решении стоящих задач федеральных и региональных органов исполнительной власти, высокой степени необходимой координации функционирования и развития отдельных видов транспорта, участию в ее реализации широкого круга транспортных предприятий и предприятий других

⁶⁸ Предусматривается формирование глобального сухопутного МТК по направлению Европа — Россия — Япония с ответвлениями на Китай, Казахстан, Монголию и Корейский полуостров. Его основой органично могут стать МТК № 2 и Транссибирская магистраль. Уже сейчас это направление от портов Дальнего Востока до пограничных переходов и портов северо-запада России представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Для приведения его в соответствие с современными требованиями потребуются развитие транспортных коммуникаций, мультимодальных транспортных узлов, транспортно-логистической инфраструктуры и модернизация морских портов Дальнего Востока и северо-запада России, обеспечивающих стыковку этого коридора с международными коммуникациями.

⁶⁹ Данный проект позволит обеспечить прямое железнодорожное сообщение между странами Европы с Республикой Корея и значительно повысить привлекательность железнодорожной перевозки южнокорейских контейнерных грузов за счет исключения «морского плеча» (Пусан — Владивосток).

⁷⁰ URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/escap/>.

⁷¹ Семенов Д. В. Международно-правовой режим транспортных коридоров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. 27 с.

⁷² Разработанная в начале 1990-х гг. программа «Трасека» (от англ. Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia) предполагает перевозить грузы по транспортному коридору Европа — Кавказ — Центральная Азия. Этот проект включает в себя следующие направления: станция Дружба (Казахстан) — Ташкент — Ашхабад — Туркменбаши (Красноводск) — Баку — Тбилиси — Потти, далее через паромные переправы на Одессу, Варну, Констанцу, Стамбул, а также Актюбинск — Гурьев — Актау — Баку. В организационном плане Трасека представляет собой межправительственную комиссию.

⁷³ См.: Гайкин В. А. Евразийский союз vs проект «Туманган» (Унипланетное сообщество или расовая война) // URL: http://printed.e-notabene.ru/wi/article_175.html (дата обращения: 17.01.2018).

⁷⁴ Под МТК понимаются международные транспортные системы, обеспечивающие значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, слагаемые из различных видов транспорта и их инфраструктуры, на согласованных на международном уровне благоприятных организационных, технологических, правовых, экономических, информационных, сервисных условиях. Утверждение транспортных систем в качестве МТК осуществляется принятыми международными процедурами и предполагает гармонизацию всех условий перевозок. См. подробнее: Кузнецова Е. М. Сущность и иерархия понятия международный транспортный коридор // URL: <http://worldec.ru/content/articles/Кузнецова%20ЕМ%20Финэк.pdf> (дата обращения: 17.01.2018) ; Внукова О. С., Никифоров В. А. Международные транспортные коридоры // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory> (дата обращения: 17.01.2018) ; Леонтьев Р. Г., Хмель В. А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры. М. : ВИНТИ РАН, 2003. 238 с. ; Стрельник А. А. Освоение транспортом Дальнего Востока РФ рынка услуг международного грузового транзита : дис. ... канд. экон. наук. Хабаровск, 2000. 176 с. ; Троицкая Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М. : АСМАП, 2007. 174 с. ; Семенов Д. В. Международно-правовой режим транспортных коридоров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. 27 с. ; Мультимодальные транспортные коридоры. Системный подход / Б. А. Лёвин, В. И. Галахов, В. Н. Морозов, В. В. Шашкин. М. : Транспорт, 2008. 71 с. ; Морозов В. Н. Кластерная организация международных транспортных коридоров на основе логистических центров. М. : ВИНТИ РАН,

отраслей экономики России, иностранных инвесторов, финансовых, научных и проектных организаций⁷⁵. Для решения этих проблем была разработана Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2021 годы)»⁷⁶. Отмечено, что активная интеграция в систему МТК создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры, обеспечит интеграцию России в глобальную транспортную систему⁷⁷, ускорит рост национального валового продукта.

Одной из задач ОАО «РЖД» является развитие международной деятельности и выход

на зарубежные транспортные рынки⁷⁸. В этой области предусматривается развитие МТК, способствующих привлечению значительных грузопотоков, выход на рынки стран «Пространства-1520», участие в зарубежных проектах по строительству железнодорожной инфраструктуры, в перевозочном и логистическом бизнесе⁷⁹. «Пространство 1520» (1 520 мм — официальная ширина колеи железных дорог стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии; общая протяженность железных дорог такой ширины составляет свыше 150 тыс. км) — наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире, важнейшая инфраструктура международного сотрудничества на стыке Европы и Азии⁸⁰, фактор, создающий условия для глубокой экономи-

2010. 450 с. ; Титаренко М. Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. М. : Форум, 2012. 544 с. ; Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. О возможности и целесообразности организации транзита через Россию грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы // URL: <http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvetkov-and13-01.pdf> (дата обращения: 17.01.2018).

⁷⁵ Журавлев К. В. Международные транспортные коридоры, их экология и безопасность и значение для России // URL: <https://novainfo.ru/article/9945>.

⁷⁶ Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010—2021 годы)”» (с изм. от 20.09.2017) // URL: <http://docs.cntd.ru/document/901807416> (дата обращения: 17.01.2018).

⁷⁷ В дальнейшем МТК, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа (так называемая *опорная транспортная решетка*).

⁷⁸ В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года международная деятельность холдинга «РЖД» определена по следующим основным направлениям: развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России; транспортное обеспечение ВЭС (внешнеэкономических связей) России, в том числе посредством комплексного развития инфраструктуры российских морских портов и подходов к ним; создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров; реализация совместных проектов с крупнейшими международными транспортными компаниями; участие в инфраструктурных проектах за рубежом; участие в капиталах зарубежных транспортных компаний; формирование унифицированного правового пространства в сфере международных сообщений; развитие партнерства со странами пространства 1520, направленное на выработку совместной стратегии развития железнодорожной сети; повышение эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов.

⁷⁹ В рамках международной деятельности «РЖД» реализует следующие крупные проекты: а) организация прямого железнодорожного сообщения Москва — Братислава — Вена с использованием колеи шириной 1520 мм и созданием логистико-провайдерского центра в районе г. Вены. По предварительной оценке, к нему будет экономически тяготеть обширная территория Южной Германии, Швейцарии, юго-восточной части Франции, Австрии, Словении, Чехии, Венгрии, Словакии, Сербии, севера Хорватии, севера Италии, юго-западного региона Польши. Это страны и регионы с высоким внешнеэкономическим потенциалом, в значительной своей части ориентированным на Россию, страны СНГ, государства Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии; б) создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока — для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также для евро-азиатских связей.

⁸⁰ Следует отметить, что Россия участвует в работе Организации сотрудничества железных дорог, Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономической и соци-

ческой интеграции стран СНГ и Евразийского экономического союза со странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона⁸¹.

Развитие МТК и реализация железнодорожного транзитного потенциала РФ предполагает проведение согласованной тарифной политики и обоснованное снижение транспортных затрат, повышение уровня транспортного обслуживания за счет развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры перевозок вдоль трасс МТК⁸². Важная роль железнодорожных перевозок требует крупных капитальных вложений, в том числе за счет государственных инвестиций, так как транспортная инфраструктура является прежде всего элементом национальной безопасности. В настоящее время достаточно широко реализуются такие формы межгосударственного сотрудничества в транспортной сфере, как: перекрестное акционирование объектов транспорта и инфраструктуры, прямое инвестирование в транспортные предприятия, создание совместных предприятий, выкуп акций, создание международных компаний в транспортном секторе с транснациональным капиталом и т.п.⁸³ Основным связующим звеном, позволяющим наладить оптимальное взаимодействие на стыках видов транспорта, является

создание мультимодальных логистических центров (МЛЦ)⁸⁴. Развитие конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок формируется под влиянием увеличения численности участников, расширения географии внешнеэкономических связей России, а также развитии региональных МТК.

8. Перспективы дальнейшего развития российско-северокорейского сотрудничества по реализации новых проектов. Следует полагать, что развитие железнодорожно-портового проекта «Хасан-Раджин» является пилотной частью трех потенциально возможных мегапроектов, связанных с развитием российского Дальнего Востока (РДВ). Первый проект связан с соединением Транссибирской и Транскорейской железных дорог до южнокорейского порта Пусан⁸⁵, что позволит создать самый протяженный трансконтинентальный транспортный коридор «Восток — Запад» длиной более 10 тыс. км. В итоге предприниматели будут получать свои контейнеры по железной дороге в течение двух недель, вместо 45 суток морского пути. «РЖД Логистика»⁸⁶ совместно с «Трансконтейнером»⁸⁷ уже разработали проект по доставке контейнеров из КНР в Россию транзитом через КНДР⁸⁸. Реализация двух других проектов находится в за-

альной комиссии ООН для Азии и Тихого океана, Международного союза железных дорог, Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества.

⁸¹ Лукаш А. С. Направления международного сотрудничества холдинга «РЖД» // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2016. № 7-2. С. 278—280.

⁸² Важными задачами для «РЖД» в этом отношении являются: ускорение товародвижения между Европой, Россией, странами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона в результате применения сквозных логистических технологий; повышение привлекательности евро-азиатских перевозок по МТК, проходящим по территории России; динамичное развитие интермодальных перевозок и освоение новых географических сегментов рынка; увеличение рабочих мест в регионах, прилегающих к новым маршрутам, в частности за счет строительства новых терминальных мощностей.

⁸³ Семин П. А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ : дис. ... д-ра экон. наук. СПб., 2015. 394 с.

⁸⁴ Создание МЛЦ как совместных предприятий, в том числе акционерных обществ по логистическому управлению с участием железных дорог, морских портов, стивидорных и экспедиторских компаний, операторов, перевозчиков, крупных грузовладельцев и общественных организаций, приведет к новым возможностям взаимодействия их участников и повысит эффективность функционирования МТК (см.: Морозов В. Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров : дис. ... д-ра техн. наук. М., 2011. 435 с.

⁸⁵ Когда будет налажено сообщение по всей этой магистрали от южнокорейского порта Пусан через КНДР в Россию, появится возможность переориентировать на российский Транссиб значительную часть грузов, которые в настоящее время идут морским путем из Южной Кореи в Европу.

⁸⁶ URL: <http://www.rzdlog.ru/> (дата обращения: 17.01.2018).

⁸⁷ URL: <https://trcont.com/> (дата обращения: 17.01.2018).

⁸⁸ Согласно разработанной схеме контейнеры из Шанхая пойдут до северокорейского порта Раджин морем, затем по железной дороге через пограничный переход Туманган — Хасан и далее по Транссибу до Москвы.

висимости от отмены введенных экономических ограничений против КНДР (прокладка Транскорейского газопровода (РДВ-Южная Корея)⁸⁹; прокладка электросетей ЛЭП-500 РДВ — Южная Корея, ОАО «РусГидро»⁹⁰). КНДР потенциально готова обсуждать возможность оплаты землеотводов, необходимых при строительстве газопровода и железной дороги через территорию Северокорейской республики в Южную Корею, за счет перечислений по внешнему долгу.

Тенденции мирового развития в XXI в. позволяют сформулировать российскую парадигму цивилизационного выбора: либо нашу страну «разорвут» два геоэкономических полюса: Евросоюз и «большая тройка» Северо-Восточной Азии (Китай, Япония и Республика Корея),

либо Российская Федерация сумеет превратить соседство с этими исполинами на западе и востоке в инструмент собственного прорыва⁹¹.

Важно максимально эффективно использовать выгодное транспортно-географическое положение России как ресурс и фактор эффективности ее участия в интеграционных процессах в дальневосточном регионе, в том числе в транзите через территорию КНДР. Не стоит сбрасывать со счетов и политические дивиденды, поскольку реализация железнодорожно-портового проекта «Хасан-Раджин» повысила международный авторитет России, в определенной степени позволила уменьшить конфликтный потенциал в данной части мира, явилась вкладом России в нормализацию межкорейских отношений.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Володин А. В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России // URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/corr2.htm>.
2. Воронов В. И., Воронов А. В. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов // Управление. — 2015. — Т. 3. — № 2. — С. 27—36.
3. Дергачев В. А. Международные экономические отношения : учебник для вузов. — М. : Юнити-Дана, 2005. — 368 с.
4. Журавлев К. В. Международные транспортные коридоры, их экология и безопасность и значение для России // URL: <https://novainfo.ru/article/9945>.
5. Крупнов Ю. В. Транссиб «версия 2.0» как инструмент восстановления транзитного потенциала и основа выживания России в 2020—2030 гг. // Транспорт Российской Федерации. — 2010. — № 2. — С. 4—6.
6. Леонтьев Р. Г., Хмель В. А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры. — М. : ВНИТИ РАН, 2003. — 238 с.
7. Лукаш А. С. Направления международного сотрудничества холдинга «РЖД» // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2016. — № 7—2. — С. 278—280.
8. Морозов В. Н. Кластерная организация международных транспортных коридоров на основе логистических центров. — М. : ВНИТИ РАН, 2010. — 450 с.
9. Морозов В. Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров : дис. ... д-ра техн. наук. — М., 2011. — 435 с.
10. Мультимодальные транспортные коридоры. Системный подход / Б. А. Лёвин, В. И. Галахов, В. Н. Морозов, В. В. Шашкин. — М. : Транспорт, 2008. — 71 с.
11. Семенов Д. В. Международно-правовой режим транспортных коридоров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2011. — 27 с.
12. Семин П. А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ : дис. ... д-ра экон. наук. — СПб., 2015. — 394 с.

⁸⁹ Проект строительства газопровода и транспортировку газа через КНДР давно прорабатывает «Газпром».

⁹⁰ Черкашин П. В. Российско-северокорейские отношения на современном этапе и перспективы их развития // Известия Восточного института. 2015. № 2 (26).

⁹¹ Крупнов Ю. В. Транссиб «версия 2.0» как инструмент восстановления транзитного потенциала и основа выживания России в 2020—2030 гг. // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 2. С. 4—6.

13. Стрельник А. А. Освоение транспортом Дальнего Востока РФ рынка услуг международного грузового транзита : дис. ... канд. экон. наук. — Хабаровск, 2000. — 176 с.
14. Титаренко М. Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. — М. : Форум, 2012. — 544 с.
15. Троицкая Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. — М. : АСМАП, 2007. — 174 с.
16. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. О возможности и целесообразности организации транзита через Россию грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы // URL: <http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvetkov-and13—01.pdf>.
17. Черкашин П. В. Российско-северокорейские отношения на современном этапе и перспективы их развития // Известия Восточного института. — 2015. — № 2 (26).

Материал поступил в редакцию 17 января 2018 г.

THE HASAN-RAJIN RUSSIAN AND NORTH KOREAN PROJECT IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL ECONOMIC CONSTRAINTS (AN IMPREGNABLE RUSSIAN-CHINESE BASTION IN THE DPRK)

BATYR Vyacheslav Anatolievich — PhD in Law, Professor of the Department of International Law of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
 batyr_62@mail.ru
 125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9

Abstract. *The paper considers international economic constraints imposed by the UN Security Council and individual States on the DPRK in connection with the implementation of the North Korean State nuclear programs. The author scrutinizes the reasons for non-application of constraints to the Hassan-Rejin Russian-North Korean Project on expoting coal supplies from the port of Rajin (Rason) to China and the Republic of Korea. The paper considers the prospects of formation and development of international transport corridors in connection with integration processes in the Far Eastern region, reveals the interests of the States (the RF, the PRC, the RK) affected by the introduction of restrictive economic measures against the DPRK, determines the peculiarities of the project implementation in connection with the issues of the DPRK foreign debt repayment to the Russian Federation, provides the author's understanding of the North Korean problem solution and the development of the Russian-North Korean cooperation with regard to the implementation of new projects.*

Keywords: *Economic constraints on the DPRK, Hasan-Rajin Russian-North Korean Project, UN Security Council Resolution concerning the DPRK, DPRK external debt cancellation, international transport corridors, "Area 1520."*

REFERENCES

1. Voronov V. I., Voronov A. V. Mezhdunarodnaya logistika prostranstv i granits: osnovnye aspekty formirovaniya ponyatiya, missii, tselei, zadach, funktsii, integralnoi logiki, printsipov i metodov [International logistics of spaces and borders: The main aspects of the formation of the concept, mission, objectives, functions, integrated logic, principles and methods]. Upravleniye [Management]. 2015. Vol. 3. No. 2. P. 27—36.
2. Volodin A. V. Mezhdunarodnye transportnye koridory i natsionalnaya bezopasnost Rossii [International transport corridors and national security of Russia]. Available at: [/http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/corr2.htm](http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/corr2.htm).
3. Dergachev V. A. Mezhdunarodnye ekonomicheskiye otnosheniya [International Economic Relations]. Textbook for Universities. M. UNITY-DANA Publ. 2005. 368 p.
4. Zhuravlev K. V. Mezhdunarodnye transportnye koridory, ikh ekologiya i bezopasnost i znacheniye dlya Rossii [International transport corridors, their ecology and safety, and importance for Russia]. Ekonomicheskie nauki [Economic Sciences]. No. 57—3 (26 January 12.2016).
5. Krupnov Yu. V. Transsib "versiya 2.0" kak instrument vosstanovleniya tranzitnogo potentsyala i osnova vyzhivaniya Rossii v 2020—2030 gg. [Transsib "Version 2.0" as a tool for the restoration of transit potential

- and the basis of Russia's survival in 2020—2030]. *Transport Rossiiskoi Federatsii* [Transport of the Russian Federation]. No. 2. 2010. P. 4—6.
6. *Leontyev R. G., Khmel V. A.* Mezhdunarodnye transportnye koridory: transformatsii regionalnoy infrastruktury [International transport corridors: Transformation of regional infrastructure]. Scientific publication. M. VINITI RAN [All-Union Institute of Scientific and Technical Information of the Russian Academy of Sciences]. 2003. 238 p.
 7. *Levin B. A.* Multimodalnye transportnye koridory. Sistemnyi podkhod [Multimodal transport corridors. A systematic approach]. B.A. *Levin*, V.I. *Galakhov*, V.N. *Morozov*, V.V. *Shashkin*. M. Transport. 2008. 71 p.
 8. *Lukas A. S.* Napravleniya mezhdunarodnogo sotrudnichestva holdinga "RZHD" [Directions of international cooperation of Russian Railways holding]. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamentalnykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Fundamental Studies]. 2016. No. 7—2. P. 278—280.
 9. *Morozov V. N.* Klasternaya organizatsiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na osnove logisticheskikh tsentrov [Cluster organization of international transport corridors on the basis of logistics centers]. M. VINITI RAN [All-Union Institute of Scientific and Technical information of the Russian Academy of Sciences]. 2010. 450 p.
 10. *Morozov V. N.* Metodologiya organizatsii funkcionirovaniya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na osnove klasternogo podkhoda s primeneniem multimodalnykh logisticheskikh tsentrov [Methodology of organization of international transport corridors on the basis of a cluster approach with the use of multimodal logistics centers]. Doctoral Dissertation (Law). 05.22.01. Moskva, 2011. 435 p.
 11. *Semenov D. V.* Mezhdunarodnyi pravovoi rezhim transportnykh koridorov [International legal regime of transport corridors]. Abstract of PhD Thesis (Law). 12.00.10. M., 2011. 27 p.
 12. *Semin P. A.* Metodologiya i instrumentarii formirovaniya obshchego transportnogo prostranstva stran SNG [Methodology and tools for the formation of the common transport space of the CIS countries]. Doctoral Dissertation (Law). 08.00.14. St.Petersburg. 2015. 394 p.
 13. *Strelnik A. A.* Osvoeniye transportom Dalnego Vostoka RF rynka uslug mezhdunarodnogo gruzovogo tranzita [Development of the market of international cargo transit services by the Russian Far East transport]. PhD Thesis (Law). 08.00.05. Khabarovsk, 2000. 176 p.
 14. *Troitskaya N. A.* Transportnye koridiry rossii dlya mezhdunarodnogo soobshcheniya [Russian transport corridors for international communication]. M. ASMAP. 2007. 174 p.
 15. *Titarenko M. L.* Rossiya i eyo aziatskie partnery v globaliziruemshcha mire. Strategicheskoy sotrudnichestvo: problemy i perspektivy [Russia and its Asian partners in a globalizing world. Strategic cooperation: challenges and perspectives]. M.L. Titarenko. M. FORUM Publishing House, 2012. 544 p.
 16. *Tsvetkov V. A., Zoidov K. H., Medkov A. A.* O vozmozhnosti i tselesoobraznosti organizatsii tranzita cherez Rossiyu gruzov mezhdru srtranami Tikhookeanskogo regiona i Evropy [On possibility and feasibility of organizing transit of goods between the countries of the Pacific region and Europethrough Russia]. Deponent Socionet [Socionet Deponent] (February 2013). Available at: [/http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvetkov-and13—01.pdf](http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvetkov-and13—01.pdf).
 17. *Cherkashin P. V.* Rossiisko-severokoreyskiye otnosheniya na sovremennom etape i perspektivi ikh razvitiya [Russian-North Korean relations at the present stage and prospects of their development]. *Izvestiya Vostochnogo Instituta* [Bulletin of the Institute of Oriental Studies] (February 2015). No. 26.