



УДК 327, 339.9

<https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.38.7>

## Особенности партнерства России и Республики Корея в хозяйственном освоении Арктики

Я. В. Лексютина

*Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург,  
Российская Федерация*

**Аннотация.** Оцениваются реальные масштабы сотрудничества России и Республики Корея в области разработки ресурсной базы Арктической зоны РФ и развития инфраструктуры Северного морского пути, а также определяются факторы, сдерживающие развитие арктического сотрудничества между двумя странами.

**Ключевые слова:** Россия, Республика Корея, Арктика, экономическое сотрудничество, Северный морской путь, судостроение.

**Для цитирования:** Лексютина Я. В. Особенности партнерства России и Республики Корея в хозяйственном освоении Арктики // Известия Иркутского государственного университета. Серия Политология. Религиоведение. 2021. Т. 38. С. 7–14. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.38.7>

В последние несколько лет на повестке дня российско-южнокорейского взаимодействия неизменно присутствуют вопросы налаживания и углубления сотрудничества в развитии Северного морского пути (СМП) и освоении ресурсной базы Арктической зоны РФ (АЗРФ). Прилагаемые Россией комплексные усилия по масштабному освоению своих арктических территорий, разработке ресурсной базы Арктики и превращению СМП в крупную морскую транспортную артерию мирового значения обуславливают необходимость для Москвы налаживать тесную международную кооперацию, что, соответственно, открывает широкие коммерческие возможности для зарубежных компаний, имеющих особые компетенции, востребованные в освоении Арктики. Хозяйственное освоение арктических пространств, большая часть которых находится в российской юрисдикции, привлекло внимание широкого спектра зарубежных компаний: от логистических предприятий, способных оказывать услуги грузоперевозок по СМП, судостроительных верфей, специализирующихся в строительстве судов ледового класса, компаний, производящих морские буровые платформы и иное высокотехнологичное оборудование, адаптированное к суровым арктическим условиям, до строительных организаций, заинтересованных в получении подрядных работ по строительству и модернизации арктической портовой и иной инфраструктуры. Южнокорейские компании, занимающие ведущие позиции среди крупнейших в мире судостроительных, транспортно-логистических, высокотехнологичных и строительных компаний, не стали исключением.

Интерес южнокорейских деловых кругов к российским планам масштабного освоения АЗРФ в полной мере соответствовал государственному курсу Республики Корея (РК) на интенсификацию арктического направления внешней политики. Активность РК на арктическом направлении значительно выросла с 2013 г., когда после пяти лет ожиданий РК удалось получить статус наблюдателя в Арктическом совете – ключевом межправительственном объединении, регулирующем международную деятельность в Арктике. В том же году был опубликован первый официальный документ РК по арктической политике (Генеральный план по арктической политике на 2013–2017 гг.), и активность Сеула на арктическом направлении стала выходить за рамки сфокусированности на научных исследованиях, все более проявляясь в заинтересованности подключаться к международному экономическому сотрудничеству в Арктике. Арктике была отведена важная роль в «Евразийской инициативе» Пак Кын Хе и «Новой северной политике» Мун Чжэ Ина. Развивая многовекторную арктическую дипломатию, РК вместе с тем среди всех пяти арктических держав приоритетное значение придает наращиванию экономического арктического сотрудничества с Россией. В принятом в 2018 г. обновленном документе по арктической политике РК «Основы политики содействия арктической деятельности РК на 2018–2022 гг.» именно Россия неоднократно упоминается в контексте планов Сеула по наращиванию экономического сотрудничества в Арктике<sup>1</sup>.

С российской стороны также сложились благоприятные условия для развития сотрудничества с РК в области хозяйственного освоения Арктики: с 2013 г. Россия взяла курс на привлечение неарктических стран к освоению АЗРФ (ранее Москва с большой осторожностью относилась к вовлечению неарктических стран в арктические дела); осложнение отношений России с США и западноевропейскими государствами после 2014 г. повысили для Москвы значимость развития сотрудничества с незападными государствами, особенно с теми, которые не присоединились к антироссийским санкциям. На этом фоне Сеул представляется ценным технологическим и финансовым партнером в реализации российских арктических проектов; Россия придает большое значение реализации арктических проектов, создавая исключительно благоприятные инвестиционные условия и режимы в Арктической зоне РФ; Южная Корея видится в качестве важного партнера, способного уравновесить роль Китая в Арктике; Южная Корея обладает целым рядом уникальных компетенций (например, в области строительства судов ледового класса).

Взаимный интерес России и Кореи к развитию арктического сотрудничества способствовал появлению арктической тематики в российско-южнокорейском политическом диалоге. Рассматривая арктическое сотрудничество как взаимовыгодное и способствующее дальнейшему развитию двусторонних отношений, страны обнародовали намерения и планы развития двустороннего сотрудничества в Арктике. В 2017 г. в ходе Восточного

---

<sup>1</sup> Policy Framework for the Promotion of Arctic Activities of the Republic of Korea 2018-2022. URL: [http://www.koreapolarportal.or.kr/data/Policy\\_Framework\\_for\\_the\\_Promotion\\_of\\_Arctic\\_Activities\\_of\\_the\\_Republic\\_of\\_Korea-2018-2022.pdf](http://www.koreapolarportal.or.kr/data/Policy_Framework_for_the_Promotion_of_Arctic_Activities_of_the_Republic_of_Korea-2018-2022.pdf) (дата обращения: 08.08.2021).

экономического форума во Владивостоке президент РК Мун Чжэ Ин изложил концепцию «девяти мостов», направленную на стимулирование сотрудничества с Россией в девяти областях: судостроение, морские порты, СМП, газ, железные дороги, энергетика, промышленные комплексы, сельское хозяйство и рыбное хозяйство. В 2019 г. концепция «девяти мостов» была принята двумя сторонами в качестве дорожной карты их инвестиционного взаимодействия, а в октябре 2020 г. стороны подписали Совместное заявление о Плана реализации концепции «девяти мостов» российско-корейского торгово-экономического сотрудничества, версия 2.0. Более того, в соответствии с достигнутым в сентябре 2017 г. соглашением между двумя сторонами на ежегодной основе стали проводиться российско-южнокорейские консультации по арктическим вопросам.

Между тем на практике сотрудничество между двумя странами в области освоения ресурсной базы АЗРФ и развития инфраструктуры СМП пока носит неоднозначный характер: до сих пор много декларативных заявлений, не подкрепляемых реальным сотрудничеством, также южнокорейская сторона предпочитает участвовать в таких формах сотрудничества, которые полностью исключают финансовые, коммерческие и политические риски для нее. К настоящему моменту Москве до сих пор не удалось привлечь значимые корейские инвестиции или софинансирование в арктические проекты: ни в проекты совместной разработки арктических ресурсов, ни в проекты по развитию инфраструктуры в российской Арктике (например, строительство или модернизация портов). В отличие от других крупнейших мировых импортеров сжиженного природного газа (СПГ), таких как Япония и Китай, РК воздержалась от инвестиций в российские крупнейшие СПГ-проекты в Арктике – «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». Хотя южнокорейская KOGAS рассматривала возможность участия в проекте «Арктик СПГ-2» – втором сверхкрупном арктическом проекте российской компании «НОВАТЭК» по производству СПГ после успешного запуска завода «Ямал СПГ», в итоговом списке инвесторов она так и не появилась.

Более того, в противовес даваемым в последнее десятилетие экспертными оценкам об огромных перспективах экспорта российского СПГ (в том числе арктического) в РК это направление сотрудничества пока является маргинальным. РК, третий крупнейший в мире импортер СПГ с долей 11,5 % от всего мирового импорта СПГ (на 2020 г.), большую часть СПГ импортирует из Катара, Австралии, США, Малайзии и Омана (на них суммарно приходится 79 % южнокорейского импорта СПГ) [5, р. 30, 32, 33]. Доля России составляет всего лишь 5 %, и в основном она складывается за счет природного газа, произведенного не в российской Арктике, а на Сахалине (проект «Газпрома» «Сахалин-2»). Ограниченность присутствия российского СПГ на южнокорейском рынке среди прочего связана и с тем, что Россия (и, в частности, «Газпром») длительное время занимала консервативную позицию, отдавая предпочтение трубопроводным поставкам газа, и, соответственно, запоздала с выходом на мировые рынки, в частности на южнокорейский рынок СПГ, где крупные долгосрочные контракты на по-

ставку СПГ уже успели заключить конкуренты. Также в развитии российско-южнокорейского энергетического сотрудничества на протяжении длительного времени приоритет отдавался планам строительства транскорейского газопровода.

В целом нежелание РК инвестировать в российские арктические энергетические проекты укладывается в нынешнюю логику и реалии южнокорейской инвестиционной деятельности. Для российско-южнокорейского экономического сотрудничества по-прежнему характерен невысокий масштаб инвестиций РК в Россию. Так, на начало 2020 г. входящие прямые инвестиции из РК в Россию составляли всего лишь 3,7 млрд долл., что соответствовало менее 1 % всех входящих в Россию инвестиций<sup>2</sup>. К сдерживающим южнокорейские инвестиции в Россию факторам можно среди прочего отнести: сложный инвестиционный климат в России, опасения со стороны южнокорейских инвесторов в связи с непрозрачностью процесса принятия решений в России и возможным вмешательством со стороны российского правительства в проекты [7, р. 56], предыдущий неоднозначный опыт реализации совместных проектов с российскими партнерами (например, совместные проекты судостроительного завода «Звезда-DSME» и завода электротехнического оборудования Hyundai Electrosystems не были реализованы по вине российской стороны [3]), а также антироссийские санкции со стороны США и ЕС.

Более того, в общемировом контексте на сегодняшний день нет ни одного реализуемого арктического проекта по добыче углеводородов с участием южнокорейских инвесторов. Это связано как с осторожностью корейских инвесторов к арктическим проектам в принципе (в связи с техническими сложностями при освоении арктических углеводородов, сравнительной дороговизной их добычи и пр.), так и меняющейся международной конъюнктурой рынка углеводородов (например, коррективы в инвестиционные планы вносило падение мировых цен на газ в 2014–2015 гг. и снова в 2020 г.). Так, например, в 2011 г. KOGAS приобрела 20 % акций канадского газового месторождения Умиак в дельте реки Маккензи, однако разработка месторождения была приостановлена из-за падения цен на СПГ.

Воздерживаясь от прямого финансового участия в российских арктических проектах и взяв на себя сопутствующих рисков, РК предпочтению отдает развитию таких форм кооперации с Россией, как, например, строительство специальных судов ледового класса для России и техническое обслуживание судов. Будучи одними из самых конкурентоспособных компаний в мире по производству ледоколов, судов ледового класса, морских нефтегазовых платформ, предназначенных для использования в Арктике, а также оборудования для предотвращения загрязнения, южнокорейские компании выиграли целый ряд крупных контрактов на строительство танкерогазовозов ледового класса для нужд России, обойдя в конкурентной борьбе японские, сингапурские и китайские судостроительные верфи. Так, в 2014 г. южнокорейская судостроительная компания DSME получила крупный кон-

---

<sup>2</sup> Прямые инвестиции в РФ. 2020 // Банк России. URL: [https://www.cbr.ru/statistics/macro\\_itm/svs/](https://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/) (дата обращения: 09.08.2021).

тракт на строительство 15 танкеров-газовозов ледового класса Arc7 для проекта «Ямал СПГ». Контракты на строительство еще 6 танкеров Arc7 стоимостью 1,7 млрд долл. для проекта «Арктик СПГ-2» эта же судостроительная компания получила в 2020 г. В июне 2020 г. DSME также приняла заказ от российской компании «НОВАТЭК» на два плавучих хранилища СПГ на сумму 748 млн долл. [1].

Вместе с тем следует указать на то, что взятый российским руководством курс на импортозамещение и стимулирование развития отечественного судостроения способен в перспективе ограничить коммерческие возможности для южнокорейских верфей. Согласно планам Москвы, дальнейшее строительство танкеров-газовозов ледового класса будет осуществляться на российской судовой верфи «Звезда». Это, однако, не исключает полностью российско-южнокорейского сотрудничества в области судостроения. Россия по-прежнему нуждается в услугах южнокорейских судостроительных компаний: не имея технологий, необходимых для строительства судов ледового класса, «Звезда» будет развивать технологическое партнерство с южнокорейскими компаниями. Так, в сентябре 2019 г. судостроительный комплекс «Звезда» подписал контракт с Samsung Heavy Industries на проектирование танкеров-газовозов для проекта «Арктик СПГ-2». Также в рамках совместного предприятия с Hyundai Heavy Industries на верфи «Звезда» ведется строительство танкеров класса «Афрамекс». Южнокорейские компании выступают не только в качестве разработчика проектов крупнотоннажных судов и поставщика оборудования, но и в качестве партнеров «Звезды» по обучению персонала.

В сотрудничестве с Россией по развитию инфраструктуры Северного морского пути РК уделяет приоритетное внимание судостроению, но не участвует в создании портовой и иной инфраструктуры в российской Арктике (в роли инвестора или кредитора). Подписанный в январе 2014 г. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта РФ и Министерством морских дел и рыболовства РК по сотрудничеству в области развития и модернизации портовой инфраструктуры пока так и остается заявлением о намерениях сторон. РК предпочитает развивать собственные порты, способные стать перевалочными узлами для грузов, транспортируемых из или транзитом через Арктику. Между южнокорейскими портами, такими как Пусан, Ульсан и Кваньян, даже возникла конкуренция в вопросах получения финансирования от правительства РК для развития и модернизации портов, способных обслуживать арктические грузоперевозки [6, р. 64].

За последние годы, для которых характерна интенсификация судоходства по СМП, южнокорейские судоходные компании приобрели некоторый опыт мореплавания по этой морской артерии, способной значительно сократить расстояние и продолжительность грузоперевозок между Азией и Европой. С 2013 г. РК несколько раз принимала участие в пилотных проектах использования арктического маршрута, призванных оценить особенности навигации и коммерческую ценность СМП. В 2017 г. южнокорейское судно Hyundai Glovis совершило первый коммерческий рейс, доставивший груз из Европы в Азию по арктическому маршруту вдоль СМП.

Однако южнокорейские компании пока значительно отстают от целого ряда зарубежных судоходных компаний, которые уже активно участвуют в осуществлении морских грузоперевозок по СМП. Так, в 2010–2013 гг. международные перевозки по СМП характеризовались активным участием судоходных компаний Северной Европы: датской Nordic Bulk Carriers, шведской Marinvest и финской Neste Oil Company. С течением времени их активность значительно снизилась, и уже в 2016–2019 гг. 45 % всех международных транзитов по СМП приходилось на китайскую COSCO, за которой следовали немецкие компании с долей 25 % [4, р. 19]. Что касается нетранзитного судоходства, которое остается преобладающей формой перевозок по СМП, то, например, обеспечением грузоперевозок при строительстве завода «Ямал СПГ» (перевозка буровых модулей и другого оборудования) занимались преимущественно европейские компании (из Нидерландов и Германии). Перевозки СПГ с «Ямал СПГ» осуществляются по долгосрочным чартерным контрактам, заключенным между «НОВАТЭК» и тремя компаниями – из Греции (Dunagas), Великобритании (Teekay Shipping LNG) и Японии (Mitsui OSK Lines), создавшими совместные предприятия с китайской COSCO [4, р. 18]. Компании из Греции и Германии транспортируют газовый конденсат из Сабетты.

В контексте развития арктического сотрудничества РК по-своему представляет приоритеты, фокусируясь на развитии совместных научных исследований, промышленном и технологическом партнерстве. Сеул видит большие возможности в расширении технологического партнерства с Россией. При этом технологическое партнерство не ограничивается сферой судостроения, но и включает планы совместного создания зеленой системы независимого энергоснабжения в Арктике, такой как микрогрид (MicroGrid), развития информационно-коммуникационных систем в регионе, применения новых строительных технологий и материалов [2, с. 24]. В 2020 г. стало известно о принятом правительством РК решении о формировании специального фонда для взаимодействия с Россией в области водородной энергетики, первым проектом которого, как ожидается<sup>3</sup>, будет проект создания в Ямало-Ненецком автономном округе арктической станции «Снежинка» на базе возобновляемых источников энергии и водородной энергетики, без дизельного топлива.

В целом на современном этапе РК занимает осторожную, выжидательную позицию, рассчитывая подключиться к российским арктическим проектам только тогда, когда сопутствующие им финансовые и политические (обусловленные антироссийскими санкциями и напряженностью в отношениях России и Запада) риски будут минимальны. «Зона комфорта» РК в контексте арктического сотрудничества с Россией включает развитие научно-исследовательского сотрудничества, технологического партнерства и выполнение подрядных работ. Большой акцент в арктической политике РК делается на расширении участия в вопросах управления Арктикой, в связи с чем ин-

---

<sup>3</sup> Сеул создает фонд для сотрудничества с РФ в области водородной энергетики // ТАСС. 20.11.2020. URL: <https://tass.ru/politika/10057835> (дата обращения: 09.08.2021).

тенсификация политического диалога по арктической повестке с Россией как крупнейшей арктической державой приобретает особую значимость.

#### Список литературы

1. Дятел Т. НОВАТЭК получит танкеры из Южной Кореи // Коммерсант. 2020. 15 окт, № 189. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4531018> (дата обращения: 06.08.2021).
2. Ли Сок Пэ. Республика Корея – Россия: сегодняшний день и будущее сотрудничества в Арктике // Арктические ведомости. 2020. № 1(29). С. 18–25.
3. Реутов Д., Черкашин П. Южная Корея и развитие шельфового судостроения на Дальнем Востоке России // РСМД. 2014. 29 апр. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yuzhnaya-koreya-i-razvitie-shelfovogo-sudostroeniya-na-dalne/> (дата обращения: 01.07.2021).
4. Gunnarsson B., Moe A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges // Arctic Review on Law and Politics. 2021. Vol. 12. P. 4–30. <https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614>
5. Henriquez C., Jamoussi N., et al. GIIGNL Annual Report. 2021. Available at: [https://giignl.org/sites/default/files/PUBLIC\\_AREA/giignl\\_2021\\_annual\\_report\\_apr27.pdf](https://giignl.org/sites/default/files/PUBLIC_AREA/giignl_2021_annual_report_apr27.pdf) (date of access: 10.08.2021).
6. Park Y. K. South Korea's Interests in the Arctic // Asia Policy. 2014. N 18. P. 59–65.
7. Yoon S. A Cooperative Maritime Capacity-Sharing Strategy for the Arctic Region: The South Korean Perspective // Asia and the Arctic. Narratives, Perspectives and Policies / Ed. by Vijay Sakhuja, Kapil Narula. Singapore : Springer Science+Business Media, 2016. P. 49–62.

## The Specifics of the Partnership between Russia and the Republic of Korea in the Economic Development of the Arctic

Ya. V. Leksyutina

*Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russian Federation*

**Abstract.** Since 2013, when the Republic of Korea (ROK) was admitted in the Arctic Council as an observer and issued its first Arctic policy, Seoul has strengthened its engagement in the Arctic and revealed its strong interest in expanding the economic cooperation in the Arctic with Russia. Seeing Arctic cooperation as mutually beneficial and further advancing the bilateral relations, Russia and the ROK have made a number of policy statements on their intentions to develop cooperation in the Arctic. This paper reveals the specifics and current scale of Russia's cooperation with the ROK in the development of the resource base of the Arctic zone of the Russian Federation and the Northern Sea Route.

**Keywords:** Russia, the Republic of Korea, Arctic, economic cooperation, Northern Sea Route, shipbuilding.

**For citation:** Leksyutina Ya.V. The Specifics of the Partnership between Russia and the Republic of Korea in the Economic Development of the Arctic. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2021, vol. 38, pp. 7-14. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.38.7> (in Russian)

#### References

1. Dyatel T. NOVATEK poluchit tankery iz Yuzhnoy Korei [NOVATEK to receive tankers from South Korea]. *Kommersant* [Kommersant], 2020, vol. 189, 15, Oct. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4531018> (date of access: 06.08.2021). (in Russian)

2. Lee Sok-Bae. Present and future of Korea – Russia: cooperation in the Arctic. *Arctic Herald*, 2020, vol. 1(29), pp. 18-25.
3. Reutov D., Cherkashin P. Yuzhnaya Koreya i razvitie shelfovogo sudostroeniya na Dalnem Vostoke Rossii [South Korea and the development of offshore shipbuilding in the Russian Far East]. *RIAC*, 2014, 29, April. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yuzhnaya-koreya-i-razvitie-shelfovogo-sudostroeniya-na-dalne/> (date of access: 01.07.2021). (in Russian)
4. Gunnarsson B., Moe A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. *Arctic Review on Law and Politics*, 2021, vol. 12, pp. 4-30. <https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614>.
5. Henriquez C., Jamoussi N., et al. *GIIGNL Annual Report*. 2021. Available at: [https://giignl.org/sites/default/files/PUBLIC\\_AREA/giignl\\_2021\\_annual\\_report\\_apr27.pdf](https://giignl.org/sites/default/files/PUBLIC_AREA/giignl_2021_annual_report_apr27.pdf) (date of access: 10.08.2021).
6. Park Y.K. South Korea's Interests in the Arctic. *Asia Policy*, 2014, no. 18, pp. 59-65.
7. Yoon S.A Cooperative Maritime Capacity-Sharing Strategy for the Arctic Region: The South Korean Perspective. *Asia and the Arctic. Narratives, Perspectives and Policies*. Ed. by Vijay Sakhuja, Kapil Narula. Singapore, Springer Science+Business Media, 2016, pp. 49-62.

**Лексютинa Яна Валерьевна**

доктор политических наук,  
профессор РАН, профессор, кафедра  
американских исследований  
Санкт-Петербургский государственный  
университет Российская Федерация,  
199034, г. Санкт-Петербург,  
Университетская наб., 7-9  
e-mail: [lexyana@ya.ru](mailto:lexyana@ya.ru)

**Leksyutina Yana Valeryevna**

Doctor of Sciences (Political Science),  
Professor of RAS, Professor, Department  
of American Studies  
Saint-Petersburg State University  
7/9, Universitetskaya emb., Saint-Petersburg,  
199034, Russian Federation  
e-mail: [lexyana@ya.ru](mailto:lexyana@ya.ru)

Дата поступления: 01.09.2021

Received: September, 01, 2021