

УДК 338.23(519.5)
ББК 65.049(5Кор)

Рыжова Анна Валерьевна*, кандидат экономических наук научный сотрудник Центра социально-экономических исследований РИСИ.

Национальные интересы Республики Корея в Арктике

За минувшие 50 лет Южная Корея смогла пройти путь от одного из самых бедных государств мира до признания её международным сообществом страной с развитой экономикой. Теперь усилия Республики Корея (РК) направлены на достижение ещё более амбициозной цели – приобретение статуса мировой державы. Проведя в последние годы саммиты "Большой двадцатки" и "АСЕАН – Республика Корея", РК добилась значительных успехов в нескольких дипломатических сообществах. Арктика представляет собой очередную область, участие в развитии которой может принести Сеулу политические и экономические дивиденды.

Интересы Южной Кореи в Арктике простираются от участия в управлении арктическими делами – деятельности, повышающей международный статус страны, до получения доступа к природным ресурсам, использования возможностей Северного морского (СМП) пути и проведения полярных исследований.

В силу своего географического положения Республика Корея не является арктическим государством, однако последовательно стремится к активному и влиятельному присутствию в регионе. С начала 1990-х гг. РК проводит научные исследования Арктики, в 2002 г. страна открыла арктическую научно-исследовательскую станцию "Дасан" на Шпицбергене и в том же году стала членом Международного арктического научного комитета (The International Arctic Science Committee, IASC). В 2009 г. Южная Корея построила собственный научно-исследовательский ледокол "Араон", в 2012 г. присоединилась к Договору о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г., а в 2013 г. она стала наблюдателем в Арктическом совете (Arctic Council, AC). Кроме того, РК была первой азиатской страной, разработавшей в 2013 г. генеральный план политики в Арктике (далее – План)¹.

Согласно Плану приоритетами Южной Кореи в Арктике являются:

– укрепление сотрудничества с арктическими странами и соответствующими международными организациями в сфере науки, технологий и экономики;

– содействие развитию арктической инфраструктуры и предпринимательской активности в Арктике;

– проведение научных исследований в Арктическом регионе.

* Annar2@yandex.ru

¹ Arctic policy of the Republic of Korea // Arctic Portal. 2013. URL: http://library.arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf (дата обращения: 12.03.2019).

В документе подробно изложены методы, с помощью которых планируется обеспечить реализацию поставленных целей. Например, для расширения экономических возможностей в Арктике Республика Корея намерена сотрудничать с арктическими странами по эксплуатации северного транспортного маршрута и освоению ресурсов региона; взаимодействовать с арктическими государствами по развитию арктических портов и модернизировать южнокорейские порты, включённые в северные морские трассы; разрабатывать технологии судостроения и безопасности для судов полярного класса, а также морское оборудование для глубоководной добычи ресурсов и др.²

Научные интересы Южной Кореи в Арктике

Национальная программа Республики Корея по освоению полярных регионов берёт начало в 1987 г., когда при Корейском институте исследования и освоения мирового океана был создан Центр полярных исследований (Polar Research Center). В 2004 г. он был преобразован в Корейский институт полярных исследований (KOPRI). KOPRI является оператором освоения полярных регионов, первоначально – Корейской антарктической исследовательской программы, а после 2004 г. – Корейской полярной исследовательской программы, а также ледокола "Араон". К основным задачам KOPRI относятся: научные исследования, обеспечение активного и влиятельного присутствия в регионе, предоставление надёжных и независимых рекомендаций корейскому правительству и др.³

Ещё один центр полярных исследований создан при Корейском океанологическом институте (Korean Maritime Institute, KMI). KMI занимается проблемами транспортного освоения Арктики, полярной логистики, морского и рыбного хозяйства⁴.

К ведущим научно-исследовательским организациям Южной Кореи, работающим в данном направлении, также принадлежат Корейский институт океанической науки и технологий (Korea Institute of Ocean Science and Technology, KIOST) и Корейский институт наук о земле и минеральных ресурсах (Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources, KIGAM). KIOST специализируется на реализации исследовательских программ, имеющих отношение к океанам и полярным регионам, в том числе создаёт технологии добычи глубоководных ресурсов, занимается инженерными разработками в сфере арктического кораблестроения и портовой инфраструктуры⁵. KIGAM ведёт исследования в области эффективного использования полезных ископаемых, изучает глобальные изменения окружающей среды, в частности в Арктике⁶.

² Arctic policy of the Republic of Korea.

³ Korea Polar Research Institute. Official website. URL: <https://kopri.re.kr/eng/html/intro/0107.html> (дата обращения: 22.03.2019).

⁴ Korean Maritime Institute. Official website. URL: <https://www.kmi.re.kr/eng/main/main.do?rbsIdx=1> (дата обращения: 22.03.2019).

⁵ Korea Institute of Ocean Science & Technology. Official website. URL: <http://www.kiost.ac.kr/eng.do> (дата обращения: 26.03.2019).

⁶ Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources. Official website. URL: http://english.kigam.re.kr/html/en/sub05/sub05_0501.html (дата обращения: 26.03.2019).

С 2002 г. Республика Корея приступила к осуществлению арктических исследований на станции "Дасан" в поселении Нью-Олесунн в норвежской провинции Свальбард (на архипелаге Шпицберген). Приоритетные направления изысканий включают изучение морского льда, изменений окружающей среды в верхней атмосфере и космосе, морских и наземных экосистем, микробиологии⁷. В 2009 г. был спущен на воду первый южнокорейский ледокол "Араон", который проводит научно-исследовательскую работу в Арктике (с июля по сентябрь) и Антарктике (с октября по апрель). Технические характеристики "Араона" позволяют ему проходить сквозь лёд толщиной до 1 метра со скоростью 3 узла (5,5 км/ч). В свободных ото льда водах судно может развивать скорость до 16 узлов (30 км/ч). Ледокол рассчитан на автономное плавание в течение 70 дней. На борту находится около 60 видов различного оборудования и техники (подводные топографические и геологические детекторы, приборы наблюдения за подводной средой и для анализа состава атмосферы), позволяющих вести исследования в области геофизики, биологии и океанографии⁸. В настоящее время обсуждается вопрос о целесообразности выделения средств на строительство второго ледокола специально для работы в Арктике.

Джин Сук Ким (Jin Suk Kim), старший научный сотрудник KOPRI, подчёркивает значимость "Араона" для международного статуса Южной Кореи в исследованиях Арктики: "До строительства ледокола мы обращались к странам, обладающим значительным опытом освоения Арктики, с просьбой рассмотреть нас в качестве партнёра для совместных исследований... а после строительства „Араона“ мирового уровня полярные институты и исследователи приходят к нам и просят о партнёрстве"⁹.

Среди южнокорейских экспертов преобладает мнение, что полярные исследования могут оказать положительное влияние на общую конкурентоспособность экономики РК и имидж страны, что в конечном счёте отразится на авторитете национальных предприятий¹⁰. В качестве примера можно привести строительство ледокола "Араон", продвигающего не только научные достижения страны, но и южнокорейскую судостроительную промышленность. Кроме того, изучение изменения климата в Арктике даёт возможность прогнозировать погодные условия в регионе, тем самым способствуя развитию отраслей, зависящих от таких прогнозов, – туризма, рыболовства, судоходства и безопасности на море. Таким образом, РК повышает свой международный статус как ответственного и надёжного партнёра. Согласно М. Беннетт, "в Южной Корее является общепринятым, что научные исследования – особенно если их результаты могут быть реализованы, монетизированы и экспортированы – имеют решающее зна-

⁷ Arctic Dasan Station // Korea Polar Research Institute. URL: <https://eng.kopri.re.kr/eng/html/infra/020201.html> (дата обращения: 26.03.2019).

⁸ Introduction to the Ice-breaking Research Vessel // Korea Polar Research Institute. URL: <https://eng.kopri.re.kr/eng/html/infra/02030101.html> (дата обращения: 26.03.2019).

⁹ *Hyun-kyung K.* Melting Arctic ice thrills port cities // The Korea Times. 2014. 6 October. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2015/07/180_165802.html (дата обращения: 26.05.2019).

¹⁰ *Seungryeol K.* South Korea's Strategic Interests in Antarctica // School of Social and Political Sciences; University of Canterbury. 2011. P. 48. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/35465550.pdf> (дата обращения: 26.05.2019).

чение для экономического роста"¹¹. В 2017 г. Сеул потратил около 4,55 % ВВП страны на исследования и разработки, заняв первое место в мире¹².

Большая часть деятельности Южной Кореи в Арктическом регионе была связана с научными исследованиями, однако с 2013 г. (когда страна получила статус наблюдателя в Арктическом совете) появились надежды на то, что развитие Арктики может послужить драйвером для экономического роста РК¹³. В Сеуле осознают серьёзность экологических проблем, стоящих перед Арктическим регионом, но в то же время понимают, что они могут быть трансформированы в экономические возможности. Слова министра иностранных дел Республики Корея Юн Бён Се (Yun Byung-se) на мероприятии, посвящённом второй годовщине вступления страны в Арктический совет в июле 2015 г., подтверждают это: "Изменения, которые наблюдаются в Арктике, реальны и серьёзны: от повышения уровня моря до разрушенных экосистем. В то же время мы также должны быть новаторами и творчески относиться к миру, чтобы превратить проблемы в новые возможности. Открытие морских путей Арктики неизбежно создаст некоторые возможности в экономическом плане"¹⁴.

Такие структуры, как KOPRI и KIOST, а также компании в судостроительном и транспортном секторах рассматривают Арктику как регион, в котором национальный интерес к науке может быть превращён в коммерческие возможности. Интересно, что KOPRI, который традиционно фокусировался на научных изысканиях, утверждает, что в 2013 г. он "перешёл на научно-исследовательскую деятельность в области экономики, основанной на знаниях"¹⁵. Ледокол "Араон" осуществляет экспедиции как в научных, так и в коммерческих целях, например проводит исследования вод Арктики для оценки запасов гидрата метана. KIOST занимается разработкой технологий добычи полезных ископаемых на шельфе¹⁶. При незначительном количестве собственных ресурсов Южная Корея, вероятно, будет заинтересована в экспорте данных технологий в том числе в Россию.

¹¹ *Bennett M.M.* The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic // *Strategic Analysis*. 2014. November. No. 38 (6). P. 895. URL: https://www.researchgate.net/profile/Mia_Bennett/publication/285814852_The_Maritime_Tiger_Exploring_South_Korea%27s_Interests_and_Role_in_the_Arctic/links/57044aed08aef745f7148fd2/The-Maritime-Tiger-Exploring-South-Koreas-Interests-and-Role-in-the-Arctic.pdf (дата обращения: 26.05.2019).

¹² *Main Science and Technology Indicators* // OECD. URL: <https://www.oecd.org/sti/msti.htm> (дата обращения: 30.05.2019).

¹³ *Park Y.K.* Arctic Prospects and challenges from a Korean perspective // *East-Asia Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics*. 2013. December. No. 3. P. 1. URL: https://www.cigionline.org/sites/default/files/no3_9.pdf (дата обращения: 29.05.2019).

¹⁴ *Dinner Remarks at the Commemorative Event to Mark 2nd Anniversary of ROK's Accession to Arctic Council* // Ministry of Foreign Affairs. URL: http://www.mofa.go.kr/eng/brd/m5689/view.do?seq=318581&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=6&titleNm= (дата обращения: 30.05.2019).

¹⁵ *Bennett M.M.* The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic. P. 895.

¹⁶ *Korea invests in offshore/Arctic* // *Eshiptrading.com* 2012. 19 July. URL: <http://www.eshiptrading.com/News/View/2766> (дата обращения: 26.05.2019).

Экономические интересы Республики Корея в Арктике

В целом Южную Корею Арктика интересует с точки зрения доступа к природным ресурсам, устойчивого и безопасного рыболовства, новых северных морских маршрутов, а также перспективы заказов от арктических стран для корейских судостроительных компаний на строительство специальных судов и ледоколов.

Сочетание дефицита природных ресурсов и большого энергоёмкого производственного сектора означает, что РК должна импортировать крупные объёмы нефти и газа. Страна занимает пятое место по импорту сырой нефти в мире и третье – по импорту сжиженного природного газа (СПГ)¹⁷.

В 2018 г. в Южную Корею поступило 78 % нефти из стран Ближнего Востока и около 42 % СПГ из Катара и Омана¹⁸. Высокая зависимость от импорта углеводородов из геополитически нестабильного региона вызывает обеспокоенность южнокорейского руководства¹⁹. Арктика, которая, по оценкам Геологической службы США, содержит 13 % мировых запасов нефти (около 90 млрд барр.) и 30 % всех запасов природного газа (около 47 трлн куб. м), обещает источник углеводородов, относительно свободный от геополитической напряжённости, от которой страдает Ближний Восток²⁰.

Кроме того, Южная Корея, не обладающая международными нефте- или газопроводами, полностью зависит от танкерных перевозок СПГ и нефти. 80 % нефти страна получает через Ормузский пролив²¹. Возможные перебои в поставках могут стать причиной серьёзных проблем в экономике РК. Это повышает интерес властей к использованию арктического морского маршрута и поставкам углеводородов с Севера. По оценкам, представленным в статье Янг Кил Парка (Young Kil Park), директора Международного исследовательского центра по морским делам и территориям КМИ, Южная Корея сэкономит около 1 млрд долл. в год на транспортные расходы, если арктическая нефть заменит лишь 10 % её поставок с Ближнего Востока²².

Арктические страны, разрабатывающие свои северные нефтегазовые месторождения, готовы поставлять углеводороды в Республику Корея.

¹⁷ BP Statistical Review of World Energy. 2019. June. URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (дата обращения: 02.07.2019).

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Bennett M.M. The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic. P. 893.

²⁰ Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle // U.S. Geological Survey. 2008. URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> (дата обращения: 12.04.2019).

²¹ World Oil Transit Chokepoints // U.S. Energy Information Administration. 2017. 25 July. URL: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> (дата обращения: 12.04.2019).

²² Park Y.K. South Korea's interests in the Arctic // Asia Policy. 2014. 21 July. No. 18. URL: <http://www.nbr.org/publications/element.aspx?id=766> (дата обращения: 12.04.2019).

В 2018 г. страна импортировала 6,5 млрд куб. м СПГ из США, 2,6 млрд – из России и 0,1 млрд – из Норвегии²³. Интерес Сеула к арктическим ресурсам подтверждается подписанием в июне 2018 г. меморандума о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере сжижения газа между "Новатэк" и Корейской газовой корпорацией (Korea Gas Corporation, KOGAS) и возможным участием южнокорейской компании в проекте "Арктик СПГ-2"²⁴. В июне 2017 г. KOGAS и Корпорация по развитию газоснабжения Аляски (Alaska Gasline Development Corporation) подписали меморандум о взаимопонимании по совместной работе при реализации проекта "Аляска СПГ"²⁵.

Кроме того, Южная Корея выражает интерес к нетрадиционному источнику энергии – гидрату метана. Оценки содержания метана, сжигание которого даёт энергию, в газогидратах в мире разнятся: от 2,8 квадрант т, по данным Минэнерго РФ, до 5 квадрант т, по информации Международного энергетического агентства. Для сравнения: по оценкам компании "Бритиш Петролеум", общемировой объём запасов нефти составляет 240 млрд т²⁶. Добыча метана в промышленном масштабе нигде в мире не ведётся из-за причин технологического характера. Этот способ добычи ещё слабо изучен и весьма затратен. Успехи страны в данном направлении в первую очередь являются показателем её научно-технического потенциала. Южнокорейский ледокол "Араон" в сентябре 2013 г. с канадскими и американскими учёными на борту проводил исследования для оценки запасов гидрата метана в море Бофорта, в 2016 г. – в Восточно-Сибирском море²⁷. Поскольку РК предоставляет инфраструктуру и технологии, такое сотрудничество между Южной Кореей и арктическими государствами имеет серьёзные шансы на развитие.

В то же время интерес Южной Кореи к ресурсному освоению Арктики обуславливается её стремлением превратить страну в региональный нефтяной распределительный узел. Географическое положение Кореи делает её удобным каналом доставки нефти и газа через Арктику и дальнейшего распределения среди потребителей в АТР, где, согласно прогнозу компании "Бритиш Петролеум", к 2035 г. спрос на углеводороды вырастет до 2,1 млрд т нефтяного эквивалента с текущих 1,5 млрд т. В 2014 г. правительство Южной Кореи объявило о планах превратить порты Ульсана и Йосу (Yeosu) в северо-восточную азиатскую сеть транспортировки и хранения нефти. Чтобы страна стала нефтяным хабом, её руководство планирует к 2026 г. значительно увеличить ёмкости нефтяных хранилищ – до

²³ BP Statistical Review of World Energy.

²⁴ KOGAS может войти в проект Арктик СПГ-2 // Neftegaz.ru. 2018. 25 июня. URL: <https://neftgaz.ru/news/partnership/200553-kogas-mozhet-voyti-v-proekt-arktiki-spg-2/> (дата обращения: 14.05.2019).

²⁵ AGDC & KOGAS Move Forward Together // Alaska Gasline Development Corp. 2017. URL: <https://agdc.us/agdc-kogas-move-forward-together/> (дата обращения: 12.03.2019).

²⁶ Горючий лёд: Как развиваются технологии добычи метана из газовых гидратов в России // ТАСС. 2018. 18 января. URL: <https://tass.ru/tek/4882838> (дата обращения: 12.04.2019).

²⁷ Корейское научно-исследовательское судно направляется на Северный полюс // KOREA.net. 2016. 25 июля. URL: <http://russian.korea.net/NewsFocus/Sci-Tech/view?articleId=138808> (дата обращения: 16.05.2019).

60 млн барр.²⁸ Два современных нефтяных терминала на берегу Японского моря, в городах Йосу и Ульсан, уже получили статус зоны свободной торговли, вследствие чего были отменены налоги на хранящиеся и смешивающиеся там нефтепродукты²⁹. В 2017 г. правительство РК утвердило законодательство, которое позволит международным нефтяным трейдерам свободно смешивать топливо в нефтяных терминалах страны, чтобы соответствовать спецификациям клиентов³⁰. Это должно заинтересовать иностранных инвесторов и зарубежных клиентов, что важно для создания нефтяного хаба. К работе над проектом привлечены корейские исследовательские учреждения и компании, в частности сотрудники Института арктической логистики Университета Ёнсан³¹.

Южная Корея стремится играть ведущую роль в арктическом судостроении и судоходстве. Это отвечает национальным интересам безопасности и экономического роста. Судостроительная промышленность РК является крупнейшей в мире, производя одни из самых технологически совершенных судов для транспортировки СПГ. Сейчас $\frac{2}{3}$ находящихся в эксплуатации судов для перевозки СПГ в мире были построены в Южной Корее. Доля Японии составляет 22 %, Китая – 7 %³².

Южнокорейские судостроители готовы создавать транспортные средства, необходимые для перевозки СПГ в Арктике. Например, "Дэу Шипбилдинг энд Марин Инжиниринг" (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) ведёт строительство 15 танкеров ледового класса Arc7 для обслуживания проекта "Ямал СПГ" (четыре из них уже спущены на воду)³³. В настоящее время корейские компании проводят исследования по усовершенствованию судов для хождения в водах Арктики. В частности, "Хендай Мипо Докъярд" (Hyundai Mipo Dockyard) занимается проектированием безбалластных судов для транспортировки грузов по Северному морскому пути³⁴. Ввод в действие в сентябре 2017 г. Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими с жёсткими требованиями к обработке балластной воды актуализировал тему создания безбалластных судов.

²⁸ Korea National Oil Corporation – KNOC. URL: http://www.knoc.co.kr/ENG/sub03/sub03_7_3.jsp (дата обращения: 16.05.2019).

²⁹ Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Международное сотрудничество в Арктике: Интересы и стратегии стран Азиатско-Тихоокеанского региона // Арктика и Север / Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. Владивосток, 2015. С. 6. URL: http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/Pestsov_and_others.pdf (дата обращения: 18.05.2019).

³⁰ S. Korea easing rules at oil terminals in effort to become trade hub // Reuters. 2017. 20 July. URL: <https://www.reuters.com/article/southkorea-oilstorage/s-korea-easing-rules-at-oil-terminals-in-effort-to-become-trade-hub-idUSL4N1JY35N> (дата обращения: 18.05.2019).

³¹ Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Указ. соч. С. 6.

³² Алифирова Е. Южная Корея упрочила своё лидерство в строительстве танкерогазовозов // Neftegaz.ru. 2018. 20 ноября. URL: <https://neftegaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/196890-yuzhnaya-koreya-uprochila-svoe-liderstvo-v-stroitelstve-tankerov-gazovozov/> (дата обращения: 20.05.2019).

³³ Топорков А. "Новатэк" попросил партнёров досрочно предоставить дополнительные танкеры // Ведомости. 2018. 8 августа. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/08/08/777629-novatek-dopolnitelnie-tankeri> (дата обращения: 18.05.2019).

³⁴ Bennett M. South Korea, an unlikely polar pioneer, hosts Arctic conference // Cryopolitics. 2018. 10 December. URL: <http://www.cryopolitics.com/2018/12/10/korea-arctic-conference/> (дата обращения: 20.05.2019).

Помимо транспортировки нефти и газа, современные южнокорейские судостроители, такие как "Самсунг" (Samsung), "Хендай" (Hyundai) и "Дэу" (Daewoo), вероятно, будут в авангарде разработки новых технологий, необходимых для навигации в водах Арктики³⁵. Несмотря на прогнозы о таянии льда, ледовая обстановка будет оставаться сложной в ближайшем будущем³⁶.

Высокая зависимость от импорта, особенно нефти и газа, означает, что обеспечение безопасности судоходных морских маршрутов имеет важное значение для национальной безопасности государства. Совершенствуя технологии судостроения, Южная Корея повышает возможности военно-морского флота. В сентябре 2013 г. в своей речи во время празднования 60-летия Корейской береговой охраны президент РК Пак Кын Хе подчеркнула, что стране необходим статус морской державы, учитывая её полную зависимость от морской торговли³⁷. Участие кораблей ВМС Республики Корея в международной борьбе с пиратством у берегов Сомали свидетельствует о том, что страна выходит на международную морскую арену³⁸.

В 2019 г. Военно-морской флот РК выпустил обновлённую стратегию "Военно-морские планы 2045" (Naval Vision 2045). По сообщениям СМИ, в стратегии ВМФ отражены намерения Сеула увеличить численность кораблей для развёртывания в Охотском и Беринговом морях в целях обеспечения безопасности новых торговых путей на арктических границах³⁹. Изменение климата в Арктике не только открывает новые возможности по эксплуатации северных морских путей, но и несёт определённые риски в связи с возможным обострением конкуренции за новые транспортные маршруты и ресурсы⁴⁰. Южная Корея стремится позиционировать себя в качестве надёжного партнёра арктических стран для укрепления своего присутствия в регионе.

Из возможных арктических морских маршрутов наиболее привлекательным для Южной Кореи является Северный морской путь. СМП сокращает расстояние между портами Восточной Азии и Северной Европы, такими как Роттердам, до 40 %. По некоторым оценкам, иностранные грузоотправители, используя СМП, могут ускорить доставку грузов на 15 суток, что может дать экономический эффект в каждом рейсе до 500 тыс. долл.⁴¹

³⁵ *Bennett M.M.* The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic. P. 890.

³⁶ Глобальное потепление в Арктике обходит Россию стороной // ИА REGNUM. 2018. 10 июля. URL: <https://regnum.ru/news/2445841.html> (дата обращения: 18.05.2019).

³⁷ *Тебин П.* ВМС Республики Корея: Достойные наследники Ли Сунсина // Рос. совет по междунар. делам. 2014. 6 мая. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/vms-respubliki-koreya-dostoynye-nasledniki-li-sunsina/> (дата обращения: 18.05.2019).

³⁸ *Хьюн М.* Перспективный флот Южной Кореи защитит интересы страны в водах Корейского полуострова и океанах // Flot. 2010. 24 ноября. URL: <https://flot.com/powadays/concept/opposite/rokoceanambitions/> (дата обращения: 18.05.2019).

³⁹ *Shim E.* Report: South Korea reveals Arctic strategy // United Press International. 2019. 8 February. URL: https://www.upi.com/Top_News/World-News/2019/02/08/Report-South-Korea-reveals-Arctic-strategy/5101549650594/ (дата обращения: 05.06.2019).

⁴⁰ В частности, США обеспокоены возросшей активностью Китая в Арктике.

⁴¹ *Тодоров А.А.* Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3 (42).

Несмотря на активную эксплуатацию СМП в советское время, возможность транзита иностранных судов появилась только в 1991 г. В течение 2000-х гг. благодаря климатическим изменениям, приведшим к отступлению ледового покрова, и повышению цен на энергоресурсы наблюдался рост транзитных грузоперевозок. В 2013 г. показатели транзита достигли своего пика: по маршруту прошло 71 судно с 1,3 млн т груза. Однако обострение внешнеполитической обстановки и падение цен на углеводороды ослабили интерес международных транспортных компаний к использованию СМП. В 2018 г. 27 судов с 491,3 тыс. т груза на борту совершили транзит⁴².

Три крупные корейские транспортные компании – "Ханжин Шиппинг" (Hanjin Shipping), "Хендай Мерчант Марин" (Hyundai Merchant Marine) и "Хендай Гловис" (Hyundai Glovis) – с конца 2000-х гг. изучают возможности арктического судоходства. Две из них впоследствии решили отложить использование данного маршрута, в то время как "Хендай Гловис" провела пробный вояж в 2013 г., осуществив перевозку 44 тыс. т нефтепродуктов из российского порта Усть-Луга в корейские Кванъян и Йосу. В 2017 г. компания завершила первый коммерческий рейс по СМП этим же маршрутом на арендованном танкере шведской компании "Стена Балк" (Stena Bulk), причём команда на корабле состояла по большей части из корейских экспертов⁴³.

"Ханжин Шиппинг" и "Хендай Мерчант Марин" отменили планы по использованию СМП в основном из-за событий в корейской транспортной отрасли. В 2015–2016 гг. некоторые крупные корейские судоходные компании испытывали серьёзные финансовые трудности. В ситуации, когда им приходилось реструктурировать и сокращать расходы, исследование долгосрочных возможностей в Арктике посредством дорогостоящих пробных рейсов не могло быть в приоритете. Тем не менее в 2017 г. "Хендай Мерчант Марин" вернулась к планам начать пробные коммерческие рейсы по СМП в 2020 г. Южнокорейские транспортные компании также участвуют в перевозке оборудования для нефтегазовых проектов на полуострове Ямал.

Южнокорейские эксперты рассматривают РК как часть зоны арктической торговли, простирающуюся от портов Скандинавии до побережья российского Дальнего Востока и далее до портов Северо-Восточной Азии. Правительство страны изучает возможность развития одного из портов Южной Кореи в качестве центрального в Азиатском регионе. Предлагается продвигать порт Пусан как центр контейнерных перевозок и ориентировать развитие порта Ульсан на транспортировку нефтепродуктов⁴⁴. Исследователь Я. К. Парк рекомендует разработать "стратегический план,

С. 149–171. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/3/11.pdf> (дата обращения: 18.05.2019).

⁴² Объём перевозок по СМП в 2018 г. увеличился в 2 раза // Neftegas.ru. 2019. 20 февраля. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/194483-obem-perevozok-po-smp-v-2018-g-uvlechilsya-v-2-raza/> (дата обращения: 28.05.2019).

⁴³ Южная Корея завершила первый коммерческий рейс по СМП // ТАСС. 2017. 27 октября. URL: <https://tass.ru/transport/4682944> (дата обращения: 02.06.2019).

⁴⁴ Хонг С. Внешняя политика Республики Корея в Арктическом регионе // Мировая политика. 2017. № 1. С. 107–126. URL: http://www.nbpublish.com/library_read_article.php?id=22275 (дата обращения: 05.06.2019).

связывающий Восточное (Японское) море, Охотское море и Северный Ледовитый океан", а также выступает за "региональный интеграционный подход... для того чтобы соединить внутренние районы вблизи Японского моря, такие как российский Дальний Восток, северо-восточный Китай и Монголию"⁴⁵. Взгляды Я. К. Парка заключают в себе стремление некоторых южнокорейских политических кругов к дальнейшей интеграции РК с региональными соседями в качестве средства закрепления в Арктике, несмотря на проблему с Северной Кореей.

Арктика во внешней политике Южной Кореи

Учитывая расположение Южной Кореи за пределами Арктического региона, очевидно, что данное направление не является приоритетным в её внешней политике. Тем не менее это не означает, что Север, с его огромными потенциальными возможностями, не привлекает внимание политического руководства страны.

Администрация Ли Мён Бака (действующая с 2008 по 2013 г.) внедрила концепцию "Глобальная Корея" с амбициями "развивать „мягкую силу“ и добиваться качественного улучшения глобального позиционирования Республики Корея", а также "повышать ценность государственного бренда РК во всём мире"⁴⁶. Один из способов достижения этого – борьба с глобальным потеплением и изменением климата, в частности через инициирование новой платформы международного сотрудничества – Глобального института зелёного роста, штаб-квартира которого расположена в Сеуле, и через Зелёный климатический фонд, обосновавшийся в Сонгдо.

Проблема изменения климата имеет высокую политическую значимость для Южной Кореи. Исследователи Л. Якобсон и С. Ли в отчёте, подготовленном для МИД Дании в апреле 2013 г., указывают на то, что правительство РК рассматривает арктическую программу как средство повышения международного престижа и роли в глобальном управлении наравне с экономической составляющей⁴⁷. Кун-Гван Ли (Keun-Gwan Lee) из Сеульского национального университета отмечает: "Для того чтобы Южная Корея превратилась в подлинно глобального игрока, рекомендуется объединить огромные промышленные силы с повышенным чувством ответственности за вопросы, представляющие общий интерес, такие как окружающая среда и права коренных народов"⁴⁸.

⁴⁵ Park Y.K. Arctic Prospects and challenges from a Korean perspective.

⁴⁶ Global Korea: The National Security Strategy of the Republic of Korea. Seoul: Cheong wa dae, 2009. P. 20. Цит. по: Hermanns H. National Role Conceptions in the Global Korea' Foreign Policy Strategy // The Korean Journal of International Studies. 2013. No. 1. P. 66. URL: http://www.kaisnet.or.kr/resource/down/11_1_03.pdf (дата обращения: 05.06.2019).

⁴⁷ Jakobson L., Seong-huon Lee. The North East Asian States' Interests in the Arctic and Possible Cooperation with the Kingdom of Denmark // Stockholm International Peace Research Institute – SIPRI. 2013. April. P. 29. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/NEAsia-Arctic-130524.pdf> (дата обращения: 06.06.2019).

⁴⁸ Coates K., Hara K. Park the Paranoia // Policy Options. 2013. 1 May. URL: <http://policyoptions.irpp.org/magazines/arctic-visions/park-the-paranoia/> (дата обращения: 05.06.2019).

Серьёзной политической победой администрации Ли Мён Бака стало получение РК статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете в мае 2013 г. Это мероприятие широко освещалось южнокорейскими национальными СМИ, и во многих случаях "в статьях с энтузиазмом отмечалось, что у Кореи будет возможность активно участвовать и сотрудничать с мировым сообществом по вопросам Арктики и получать экономические выгоды за счёт доступа к арктическим ресурсам и Северному морскому пути"⁴⁹.

Проблемы изменения климата сохранились в национальной повестке и при администрации президента Пак Кын Хе, управлявшей страной с 2013 по 2017 г. В июле 2015 г. министр иностранных дел Южной Кореи Юн Бён Се (Yun Byung-se) отметил: "Мы содействуем развитию науки об изменении климата, а также более широкому изучению полярных регионов. Вот почему в течение последних пяти лет „Араон“ проводил исследования как в арктических, так и в антарктических водах"⁵⁰. Однако в этом выступлении он также обозначил, что Арктика – часть инициативы, которую глава государства Пак Кын Хе представила в октябре 2013 г.: "На самом деле для нас Арктика является частью „Евразийской инициативы“, над которой мы работаем в рамках национальной стратегии"⁵¹. Развитие морских арктических транспортных маршрутов играет значительную роль в "Евразийской инициативе"⁵². В июле 2015 г. Бён Се отметил: "Моя мечта – увидеть тот день, когда Восточная Азия и Европа будут связаны как через трансконтинентальные железные дороги, так и арктическими водными путями"⁵³.

Интерес к развитию северных транспортных маршрутов подтвердил избранный в мае 2017 г. новый президент Южной Кореи Мун Чжэ Ин. Выступая на пленарном заседании Восточного экономического форума во Владивостоке в сентябре 2017 г., он предложил так называемую Новую северную политику. Её ключевой момент состоял в создании евразийского экономического сообщества посредством сотрудничества между Южной Кореей и Россией, в том числе через развитие СМП. "Разве не воодушевляет нас освоение Северного морского пути? В случае развития порта Зарубино на основе корейских технологий по судостроению СМП станет по-настоящему новым Шёлковым путём и откроет новую эру энергетики"⁵⁴. Президент Мун Чжэ Ин предложил "девять мостов" в качестве подробных планов действий. Планы предусматривают разработку

⁴⁹ Kim J.D. Korea's Arctic Policy // The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on International Cooperation in a Changing Arctic / Korea Maritime Institute; East-West Center. Seoul, 2014. P. 211. URL: <https://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/filemanager/pubs/pdfs/Arctic2014/2014arctic-lowres.pdf> (дата обращения: 05.06.2019).

⁵⁰ Dinner Remarks at the Commemorative Event to Mark 2nd Anniversary of ROK's Accession to Arctic Council.

⁵¹ Ibid.

⁵² Eurasia Initiative // Ministry of Foreign Affairs. URL: http://www.mofa.go.kr/ENG/image/common/title/res/0707_eurasia_bro.pdf (дата обращения: 05.06.2019).

⁵³ Dinner Remarks at the Commemorative Event to Mark 2nd Anniversary of ROK's Accession to Arctic Council.

⁵⁴ Президент Южной Кореи назвал отношения с РФ частью своей новой северной политики // Интерфакс. 2017. 7 сентября. URL: <http://www.interfax.ru/vef2017/578128> (дата обращения: 05.06.2019).

арктических судоходных маршрутов, создание инфраструктуры, такой как железные дороги, морские порты и автомагистрали⁵⁵.

Для реализации экономических и научных интересов в регионе Республика Корея активно укрепляет двусторонние партнёрские отношения с другими государствами – членами АС и странами-наблюдателями. Министр морских дел и рыболовства РК Ю Ки Чжун (Yoo Ki-june) в апреле 2015 г. отметил, что "прошедший год министерство напряжённо работало над расширением сотрудничества с арктическими странами... Мы будем продолжать увеличивать наше присутствие в Арктике, проводя совместные исследования с членами АС"⁵⁶.

РК хотелось бы получить опорный пункт в Арктике, по этому поводу ведутся активные переговоры со всеми арктическими государствами. Норвежские партнёры проявляют наибольшую готовность пойти навстречу. Норвегия, находясь в мощном окружении России, США и Канады, видимо, нуждается в усилении собственных позиций. Для этого руководство страны считает возможным опереться на неарктические государства, предоставляя им плацдарм на Шпицбергене, где уже действуют научные арктические станции РК и КНР⁵⁷.

В сентябре 2012 г. президент Республики Корея Ли Мён Бак совершил важный визит в Норвегию, в ходе которого стороны подписали два соглашения о взаимопонимании: об экологически безопасном судостроении и о судоходстве на Крайнем Севере. Во время визита тогдашний премьер-министр Норвегии Йенс Столтенберг объявил о поддержке Норвегией южнокорейской заявки на статус наблюдателя в АС⁵⁸.

В июне 2015 г. новоназначенный посол Южной Кореи по вопросам Арктики Ким Чан У посетил с делегацией Норвегию, где он обсуждал такие темы, как участие в работе Арктического совета, использование северного транспортного пути и научное сотрудничество. Это была первая поездка посла за границу в его новой должности и вторая встреча высокого уровня между Норвегией и Южной Кореей по вопросам, связанным с Крайним Севером. В апреле 2016 г. президент Пак Кын Хе и норвежский премьер-министр Эрна Сульберг подтвердили намерение укреплять сотрудничество в Арктике⁵⁹.

Наиболее активно развивается научное взаимодействие. В апреле 2014 г. KOPRI и Норвежский полярный институт подписали соглашение

⁵⁵ Moon Jae-in government's New Northern Policy // KBS World Radio. 2017. 18 September. URL: http://world.kbs.co.kr/english/program/program_economyplus_detail.htm?No=6273 (дата обращения: 05.06.2019).

⁵⁶ Lee Hyo-sik. Korea to promote use of Arctic sea route // The Korea Times. 2015. 7 April. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2015/04/123_176669.html (дата обращения: 05.06.2019).

⁵⁷ Толстокулаков И.А. Арктическая политика Южной Кореи и национальные интересы России // Междунар. отношения. 2018. № 1. С. 7–17. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=25241 (дата обращения: 05.06.2019).

⁵⁸ Bennett M. South Korea and Norway sign memoranda of understanding on Arctic shipping and shipbuilding // Foreign Policy Association. 2012. 18 September. URL: <https://foreignpolicyblogs.com/2012/09/18/south-korea-and-norway-sign-memoranda-of-understanding-on-arctic-shipping-and-shipbuilding/> (дата обращения: 05.06.2019).

⁵⁹ S. Korea, Norway to bolster cooperation in ships, Arctic region use // The Korea Times. 2016. 15 April. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2016/04/120_202679.html (дата обращения: 06.06.2019).

о создании Полярного исследовательского центра. В 2015 г. он провёл совместные исследования атмосферы в Арктике⁶⁰. В 2015–2016 гг. Центр логистики Крайнего Севера (The Center for High North Logistics, Норвегия) с коллегами из Института арктической логистики (университет Ёнсан, Пусан) реализовали исследовательский проект относительно коммерческого использования СМП⁶¹.

Наиболее тесное взаимодействие в экономической сфере в Арктическом регионе у Южной Кореи сложилось с Россией. Кооперация осуществляется в области эксплуатации СМП, в судостроении, энергетике. Первая консультация о возможностях сотрудничества в Арктике между министрами иностранных дел РФ и Республики Корея прошла в феврале 2014 г.⁶² Ранее, в январе того же года, Министерство морских дел и рыболовства РК и Министерство транспорта РФ заключили меморандум о взаимопонимании в области развития и модернизации портовой инфраструктуры⁶³.

В ходе визита Мун Чжэ Ина в Россию в сентябре 2017 г. в рамках ВЭФ была достигнута договорённость о создании модели развития СМП в качестве транзитного коридора между Европой и Азией, в том числе для контейнерных перевозок, а также о строительстве на верфях Южной Кореи (компания "Дэо Шипбилдинг энд Марин Инжиниринг") 15 танкеров ледового класса для транспортировки газа с проекта "Ямал СПГ"⁶⁴.

В ноябре 2017 г. представители России и РК обсуждали вопросы создания и эксплуатации контейнерной линии перевозок от Петропавловска-Камчатского до Мурманска через СМП⁶⁵.

В июне 2018 г. в рамках государственного визита президента Республики Корея Мун Чжэ Ина в РФ состоялось обсуждение на высшем уровне вопросов сотрудничества в Арктике. Приоритетное внимание было уделено энергетике, которая является ключевой сферой взаимодействия. По итогам переговоров "Новатэк" и Корейская газовая корпорация подписали меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере сжижения газа. Обсуждается возможность участия южнокорейской компании в проекте "Арктик СПГ-2"⁶⁶.

⁶⁰ Gunn S.J. Polar cooperation between South Korea and Norway // Norwegian Polar Institute. 2014. 3 April. URL: <http://www.npolar.no/en/news/2014/2014-04-03-korea-norway-research-cooperation.html> (дата обращения: 07.06.2019).

⁶¹ Storholm L. Researchers from Northern Norway and South Korea join efforts on the Northern Sea Route // Arcticnow. 2017. 23 January. URL: <https://www.arcticnow.com/business/shipping/2017/01/23/northern-norway-and-south-korea-join-efforts-about-the-northern-sea-route/> (дата обращения: 05.06.2019).

⁶² Russia and South Korea hold first consultations on Arctic cooperation // ТАСС. 2014. 9 February. URL: <http://tass.com/russia/718257> (дата обращения: 05.06.2019).

⁶³ Власти РФ и Кореи закрепили сотрудничество по развитию портов // FishNews. 2014. 23 January. URL: <http://fishnews.ru/news/22817> (дата обращения: 02.06.2019).

⁶⁴ Президент Кореи осмотрел танкеры для "Ямал СПГ". Новая северная политика в действии // Север-Пресс. 2018. 3 января. URL: <https://sever-press.ru/2018/01/03/prezident-korei-osmotrel-tankery-dlya-yamal-spg-novaya-severnaya-politika-v-dejstvii/> (дата обращения: 02.06.2019).

⁶⁵ Nilsen Th. South Korea and Russia plan Murmansk hub // The Barents Observer. 2017. 7 November. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2017/11/south-korea-and-russia-plan-murmansk-hub> (дата обращения: 05.06.2019).

⁶⁶ Путин и Мун Чжэ Ин приняли совместное заявление по итогам переговоров в Москве // ТАСС. 2018. 22 июня. URL: <https://tass.ru/politika/5315756> (дата обращения: 25.05.2019).

Несмотря на то что Сеул является одним из основных союзников США в Северо-Восточной Азии, Южная Корея не присоединилась к американским санкциям⁶⁷ против России. Страна рассматривает сотрудничество с РФ как взаимовыгодное по экономическим и геополитическим причинам⁶⁸.

Однако из-за ведущей роли, которую играют США в мировой финансовой системе, избежать негативного влияния санкций на экономические отношения РК и России не удалось. Южнокорейские компании испытывают сложности в финансировании российских фирм, находящихся под санкциями, они неохотно идут на предоставление кредитов в американских долларах, что препятствует инвестиционным решениям⁶⁹.

В целях адаптации к новым неблагоприятным рыночным условиям южнокорейские компании разработали стратегии снижения рисков. Во-первых, они сотрудничают с российскими предприятиями в областях, не затронутых санкциями, например предоставляют техническую поддержку для строительства танкеров по перевозке СПГ и оказывают финансовую помощь для их покупки⁷⁰. Пока, в отличие от китайского и индийского бизнеса, южнокорейские фирмы воздерживаются от прямых инвестиций в российские государственные компании, опасаясь санкций США, они не решаются приобретать акции в проекте "Арктик СПГ-2". Во-вторых, правительственная поддержка совместных проектов имеет решающее значение для снижения риска санкций. Межправительственные инвестиционные фонды и экспортно-импортные торговые агентства стали ключевой платформой для безопасных финансовых операций. Так, в 2017 г.

⁶⁷ С 2012 г. со стороны США и государств Евросоюза действуют политические и экономические ограничения против России, а также отдельных лиц и организаций. Впервые они были приняты в связи с "делом Магнитского", затем продлены и расширены после присоединения Крыма и из-за ситуации на Украине в 2014 г. В 2017 и 2018 г. антироссийские санкции поэтапно пролонгировались и дополнялись, в том числе из-за якобы вмешательства РФ в американские выборы. Так, санкции, принятые в августе 2017 г., распространили ограничения на поставку товаров, услуг и технологий, необходимых для реализации новых проектов по разработке глубоководных месторождений нефти, а также месторождений в Арктике и добыче из сланцев. В апреле 2019 г. сенаторы от Демократической и Республиканской партий внесли в Конгресс США законопроект о санкциях против России за вмешательство в американские выборы. Новые ограничения должны коснуться банковского сектора, сферы энергетики и оборонной промышленности.

⁶⁸ Если говорить о политических причинах, то РК надеется привлечь Россию к процессу денуклеаризации КНДР. Сеул рассматривает Москву как заслуживающего доверия участника переговоров по заключению "ядерной сделки" с Пхеньяном. Кроме того, опасаясь экономического и военного доминирования Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе и полагая, что альянс между РФ и КНР может нарушить хрупкий баланс сил, через развитие взаимодействия Южная Корея сигнализирует Москве о том, что она может предложить альтернативу сотрудничеству с Пекином.

⁶⁹ US Sanctions Fail to Impact Moscow, Seoul Energy Sector Coop – Russian Trade Rep // Sputnik International. 2018. 11 September. URL: <https://sputniknews.com/russia/201809111067920296-usa-russia-sanctions-south-korea-energy-sector-impact/> (дата обращения: 27.06.2019).

⁷⁰ В 2017 г. "Роснефть" и "Хендай Самхо Хэви Индастрис" (Hyundai Samho Heavy Industries) создали совместное предприятие в области инжиниринга и управления проектами "Звезда-Хендай". "Хендай" обязалась оказать техническую поддержку в проектировании и строительстве на верфи "Звезда" судов класса "Афрамекс" на газомоторном топливе.

Экспортно-импортный банк Кореи подписал меморандум о взаимопонимании с Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций для финансирования совместных проектов⁷¹.

Тем не менее, как пишет исследователь М. Шагина⁷², в ближайшее время южнокорейские компании могут оказаться между молотом и наковальней. С одной стороны, бизнес попадёт под давление правительства Мун Чжэ Ина, которое для достижения своих внешнеполитических целей будет побуждать фирмы наращивать кооперацию с российскими предприятиями. С другой стороны, с усилением американских санкций для южнокорейских компаний будет сложнее поддерживать текущий масштаб сотрудничества с РФ.

Помимо этого, Сеул стремится наладить отношения со странами – наблюдателями Арктического совета, в особенности с Китаем и Японией. Несмотря на то что РК, КНР и Япония являются главными конкурентами в борьбе за сферы влияния в регионе, они смогли договориться и в 2015 г. приняли Совместную декларацию о мире и сотрудничестве в Северо-Восточной Азии. В документе перечислены многие аспекты возможного сотрудничества, включая ядерную безопасность, Северную Корею, зелёную экономику, в том числе Арктику. Пункт 34 Декларации гласит: "Признавая глобальное значение вопросов Арктики, мы начинаем трёхсторонний диалог на высоком уровне по Арктике, чтобы поделиться арктической политикой, изучить совместные проекты и найти пути для углубления сотрудничества в северном регионе"⁷³. В июне 2019 г. в Пусане состоялся Четвёртый трёхсторонний диалог по Арктике. Пока что эти встречи принесли мало результатов в плане конкретных региональных инициатив, помимо заявлений о будущем сотрудничестве, однако они свидетельствуют о наличии у стран общих интересов в регионе. Все три государства-участника заинтересованы в расширении научного участия в развитии Арктики и намерены обеспечить возможности для большей экономической активности в ближайшие годы. Вполне вероятно, Китай, Япония и Южная Корея осознают, что, объединив усилия, они будут способны оказывать значительно более действенное влияние на принятие решений по Арктическому региону. На этом фоне существует потенциальная возможность формирования в будущем единой стратегии стран Северо-Восточной Азии по освоению Арктики.

* *
*

⁷¹ EXIAR signs a Cooperation Agreement with the Export-Import Bank of Korea // Russian Export Center's Group. 2017. 6 September. URL: <https://www.exiar.ru/en/press/news/5917/> (дата обращения: 27.05.2019).

⁷² *Shagina M.* Under Pressure: Russian Energy Cooperation with Japan and South Korea since Western Sanctions // Foreign Policy Research Institute. 2019. URL: <https://www.fpri.org/article/2019/02/under-pressure-russian-energy-cooperation-with-japan-and-south-korea-since-western-sanctions/> (дата обращения: 27.06.2019).

⁷³ Joint Declaration for Peace and Cooperation in Northeast Asia // Ministry of Foreign Affairs of Japan. URL: http://www.mofa.go.jp/a_o/rp/page_1e_000058.html (дата обращения: 27.05.2019).

В 2013 г. научные достижения Республики Корея в Арктике получили признание среди арктических государств и она обрела заветный статус постоянного наблюдателя в АС. С этого периода в РК усиливается интерес к экономическим возможностям региона, и среди национальных экспертов всё более распространяется мнение о том, что участие в развитии Арктики может послужить драйвером для экономического роста страны, а интерес к полярным исследованиям способен превратиться в коммерческие возможности. Северный регион открывает перед Южной Кореей перспективы получения новых заказов от арктических стран на строительство полярных судов, обеспечивает безопасные транспортные маршруты и источники углеводородов. Кроме того, участие в арктических делах повышает международный статус и роль Сеула в глобальном управлении.

Южнокорейские эксперты рассматривают РК как важного участника арктической торговли в зоне, простирающейся от портов Скандинавии вдоль побережья российского Дальнего Востока и далее до портов Северо-Восточной Азии, и разрабатывают планы по интеграции страны с региональными соседями для закрепления в Арктике.

Получение статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете не привело к изменению общей позиции страны в рамках форума, и она по-прежнему имеет очень ограниченные права. Исходя из этого, в целях реализации экономических и научных интересов Республика Корея активно укрепляет двустороннее сотрудничество с арктическими государствами (главным образом с Россией и Норвегией) и со странами-наблюдателями (в основном с Китаем и Японией).

У Москвы и Сеула определённо есть потенциал для сближения интересов в регионе и, следовательно, возможности для взаимодействия там. С учётом значительного опыта судостроения и высокого уровня технологического развития одной из перспективных сфер кооперации является участие южнокорейских компаний в развитии и модернизации российских арктических портов. Кроме того, интерес для России представляют инвестиции южнокорейского бизнеса в разработку природных ресурсов региона.

В связи с действием антироссийских санкций со стороны западных стран (в частности, в отношении передачи технологий и поставок оборудования, используемого при разработке глубоководных и арктических нефтегазовых ресурсов) особое значение приобретает возможная российско-южнокорейская научно-техническая кооперация в этой сфере. В настоящее время компании РК не владеют данными технологиями, однако активно занимаются их разработкой. Принимая во внимание нейтральную позицию Сеула касательно режима антироссийских санкций, представляется возможным попытаться объединить усилия для достижения взаимовыгодных результатов.

Ключевые слова: *Республика Корея – Арктика – международный статус – Северный морской путь – углеводороды – судостроение.*

Keywords: *the Republic of Korea – the Arctic – international status – the North-east Passage – hydrocarbons – shipbuilding.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Алифирова Е.* Южная Корея упрочила своё лидерство в строительстве танкеро-газовозов // Neftegas.ru. 2018. 20 ноября. URL: <https://neftegaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/196890-yuzhnaya-koreya-uprochila-svoe-liderstvo-v-stroitelstve-tankerov-gazovozov/> (дата обращения: 20.05.2019).
2. *Власти РФ и Кореи закрепили сотрудничество по развитию портов* // FishNews. 2014. 23 January. URL: <http://fishnews.ru/news/22817> (дата обращения: 02.06.2019).
3. *Глобальное потепление в Арктике обходит Россию стороной* // ИА REGNUM. 2018. 10 июля. URL: <https://regnum.ru/news/2445841.html> (дата обращения: 18.05.2019).
4. *Горячий лёд: Как развиваются технологии добычи метана из газовых гидратов в России* // ТАСС. 2018. 18 января. URL: <https://tass.ru/tek/4882838> (дата обращения: 12.04.2019).
5. *KOGAS может войти в проект Арктик СПГ-2* // Neftegaz.ru. 2018. 25 июня. URL: <https://neftegaz.ru/news/partnership/200553-kogas-mozhet-voyti-v-proekt-arktiks-spg-2/> (дата обращения: 14.05.2019).
6. *Корейское научно-исследовательское судно направляется на Северный полюс* // KOREA.net. 2016. 25 июля. URL: <http://russian.korea.net/NewsFocus/Sci-Tech/view?articleId=138808> (дата обращения: 16.05.2019).
7. *Объём перевозок по СМП в 2018 г. увеличился в 2 раза* // Neftegas.ru. 2019. 20 февраля. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/194483-obem-perevozok-po-smp-v-2018-g-uvlechilsya-v-2-raza/> (дата обращения: 28.05.2019).
8. *Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А.* Международное сотрудничество в Арктике: Интересы и стратегии стран Азиатско-Тихоокеанского региона // Арктика и Север / Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. Владивосток, 2015. URL: http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/Pestsov_and_others.pdf (дата обращения: 18.05.2019).
9. *Президент Кореи осмотрел танкеры для "Ямал СПГ". Новая северная политика в действии* // Север-Пресс. 2018. 3 января. URL: <https://sever-press.ru/2018/01/03/prezident-korei-osmotrel-tankery-dlya-yamal-spg-novaya-severnaya-politika-v-dejstvii/> (дата обращения: 02.06.2019).
10. *Президент Южной Кореи назвал отношения с РФ частью своей новой северной политики* // Интерфакс. 2017. 7 сентября. URL: <http://www.interfax.ru/vef2017/578128> (дата обращения: 05.06.2019).
11. *Путин и Мун Чжэ Ин приняли совместное заявление по итогам переговоров в Москве* // ТАСС. 2018. 22 июня. URL: <https://tass.ru/politika/5315756> (дата обращения: 25.05.2019).
12. *Танкер Кристоф де Маржери без сопровождения ледокола доставит СПГ из Норвегии в Южную Корею за 15 дней по Северному морскому пути* // Neftegas.ru. 2017. 1 августа. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/208344-tanker-kristof-de-marzheri-bez-soprovozhdeniya-ledokola-dostavit-spg-iz-norvegii-v-yuzhnuyu-koreyu-z/> (дата обращения: 19.05.2019).
13. *Тебин П.* ВМС Республики Корея: Достойные наследники Ли Сунсина // Рос. совет по междунар. делам. 2014. 6 мая. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/vms-respubliki-koreya-dostoynnye-nasledniki-li-sunsina/> (дата обращения: 18.05.2019).
14. *Тодоров А.А.* Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3 (42). С. 149–171. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/3/11.pdf> (дата обращения: 18.05.2019).
15. *Топорков А.* "Новатэк" попросил партнёров досрочно предоставить дополнительные танкеры // Ведомости. 2018. 8 августа. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/08/08/777629-novatek-dopolnitelnie-tankeri> (дата обращения: 18.05.2019).

16. Хонг С. Внешняя политика Республики Корея в Арктическом регионе // Мировая политика. 2017. № 1. С. 107–126. URL: http://www.nbpublish.com/library_read_article.php?id=22275 (дата обращения: 05.06.2019).
17. Хьюн М. Перспективный флот Южной Кореи защитит интересы страны в водах Корейского полуострова и океанах // Flot. 2010. 24 ноября. URL: <https://flot.com/powadays/concept/opposite/rokoseanambitions/> (дата обращения: 18.05.2019).
18. Южная Корея завершила первый коммерческий рейс по СМП // ТАСС. 2017. 27 октября. URL: <https://tass.ru/transport/4682944> (дата обращения: 02.06.2019).
19. AGDC & KOGAS Move Forward Together // Alaska Gasline Development Corp. 2017. URL: <https://agdc.us/agdc-kogas-move-forward-together/> (дата обращения: 12.03.2019).
20. Arctic Dasan Station // Korea Polar Research Institute. URL: <https://eng.kopri.re.kr/eng/html/infra/020201.html> (дата обращения: 26.03.2019).
21. Arctic policy of the Republic of Korea // Arctic Portal. 2013. URL: http://library.arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf (дата обращения: 12.03.2019).
22. Bennett M.M. The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic // Strategic Analysis. 2014. November. No. 38 (6). P. 886–903. URL: https://www.researchgate.net/profile/Mia_Bennett/publication/285814852_The_Maritime_Tiger_Exploring_South_Korea%27s_Interests_and_Role_in_the_Arctic/links/57044aed08aef745f7148fd2/The-Maritime-Tiger-Exploring-South-Koreas-Interests-and-Role-in-the-Arctic.pdf (дата обращения: 26.05.2019).
23. Bennett M. South Korea and Norway sign memoranda of understanding on Arctic shipping and shipbuilding // Foreign Policy Association. 2012. 18 September. URL: <https://foreignpolicyblogs.com/2012/09/18/south-korea-and-norway-sign-memoranda-of-understanding-on-arctic-shipping-and-shipbuilding/> (дата обращения: 05.06.2019).
24. BP Statistical Review of World Energy. 2019. June. URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (дата обращения: 02.07.2019).
25. Cherkashin P.V. Republic of Korea's plans about the Arctic exploitation and perspectives of Russian-Korean cooperation in the region // Asia-Pacific Journal of Marine Science and Education. 2015. Vol. 5. No. 1. P. 64–69. URL: http://msun.ru/dir/marine_journal/issues/2015v05no01/2015v05no01.pdf (дата обращения: 05.06.2019).
26. Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle // U.S. Geological Survey. 2008. URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> (дата обращения: 12.04.2019).
27. Coates K., Hara K. Park the Paranoia // Policy Options. 2013. 1 May. URL: <http://policyoptions.irpp.org/magazines/arctic-visions/park-the-paranoia/> (дата обращения: 05.06.2019).
28. Dinner Remarks at the Commemorative Event to Mark 2nd Anniversary of ROK's Accession to Arctic Council // Ministry of Foreign Affairs. URL: http://www.mofa.go.kr/eng/brd/m5689/view.do?seq=318581&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=6&titleNm= (дата обращения: 30.05.2019).
29. Eurasia Initiative // Ministry of Foreign Affairs. URL: http://www.mofa.go.kr/ENG/image/common/title/res/0707_eurasia_bro.pdf (дата обращения: 05.06.2019).
30. Gunn S.J. Polar cooperation between South Korea and Norway // Norwegian Polar Institute. 2014. 3 April. URL: <http://www.npolar.no/en/news/2014/2014-04-03-korea-norway-research-cooperation.html> (дата обращения: 07.06.2019).
31. Hermanns H. National Role Conceptions in the Global Korea' Foreign Policy Strategy // The Korean Journal of International Studies. 2013. No. 1. URL: http://www.kaisnet.or.kr/resource/down/11_1_03.pdf (дата обращения: 05.06.2019).
32. Hyun-kyung K. Melting Arctic ice thrills port cities // The Korea Times. 2014. 6 October. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2015/07/180_165802.html (дата обращения: 26.05.2019).

33. Import/Export by Country // Korea Customs Service. URL: <http://www.customs.go.kr/kseshome/trade/TradeCountryView.do?layoutMenuNo=21031&year=2018&nation=Norway&nationCd=NO> (дата обращения: 18.05.2019).
34. Introduction to the Ice-breaking Research Vessel // Korea Polar Research Institute. URL: <https://eng.kopri.re.kr/eng/html/infra/02030101.html> (дата обращения: 26.03.2019).
35. *Jakobson L., Seong-huon Lee.* The North East Asian States' Interests in the Arctic and Possible Cooperation with the Kingdom of Denmark // Stockholm International Peace Research Institute – SIPRI. 2013. April. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/NEAsia-Arctic-130524.pdf> (дата обращения: 06.06.2019).
36. Joint Declaration for Peace and Cooperation in Northeast Asia // Ministry of Foreign Affairs of Japan. URL: http://www.mofa.go.jp/a_o/gr/page1e_000058.html (дата обращения: 27.05.2019).
37. *Kim J.D.* Korea's Arctic Policy // The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on International Cooperation in a Changing Arctic / Korea Maritime Institute; East-West Center. Seoul, 2014. URL: <https://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/filemanager/pubs/pdfs/Arctic2014/2014arctic-lowres.pdf> (дата обращения: 05.06.2019).
38. Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources. Official website. URL: http://english.kigam.re.kr/html/en/sub05/sub05_0501.html (дата обращения: 26.03.2019).
39. Korea Institute of Ocean Science & Technology. Official website. URL: <http://www.kiost.ac.kr/eng.do> (дата обращения: 26.03.2019).
40. Korea invests in offshore/Arctic // Eshiptrading.com 2012. 19 July. URL: <http://www.eshiptrading.com/News/View/2766> (дата обращения: 26.05.2019).
41. Korea National Oil Corporation – KNOC. URL: http://www.knoc.co.kr/ENG/sub03/sub03_7_3.jsp (дата обращения: 16.05.2019).
42. Korean Maritime Institute. Official website. URL: <https://www.kmi.re.kr/eng/main/main.do?rbsIdx=1> (дата обращения: 22.03.2019).
43. Korea Polar Research Institute. Official website. URL: <https://kopri.re.kr/eng/html/intro/0107.html> (дата обращения: 22.03.2019).
44. *Lee Hyo-sik.* Korea to promote use of Arctic sea route // The Korea Times. 2015. 7 April. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2015/04/123_176669.html (дата обращения: 05.06.2019).
45. Main Science and Technology Indicators // OECD. URL: <https://www.oecd.org/sti/msti.htm> (дата обращения: 30.05.2019).
46. *Moë A., Stokke O.S.* Asian Countries and Arctic Shipping: Policies, Interests and Footprints on Governance // Arctic Review on Law and Politics. 2019. Vol. 10. URL: <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/1374/3031> (дата обращения: 05.06.2019).
47. Moon Jae-in government's New Northern Policy // KBS World Radio. 2017. 18 September. URL: http://world.kbs.co.kr/english/program/program_economyplus_detail.htm?No=6273 (дата обращения: 05.06.2019).
48. *Nilsen Th.* South Korea and Russia plan Murmansk hub // The Barents Observer. 2017. 7 November. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2017/11/south-korea-and-russia-plan-murmansk-hub> (дата обращения: 05.06.2019).
49. *Park Y.K.* Arctic Prospects and challenges from a Korean perspective // East-Asia Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics. 2013. December. No. 3. URL: https://www.cigionline.org/sites/default/files/no3_9.pdf (дата обращения: 29.05.2019).
50. *Park Y.K.* South Korea's interests in the Arctic // Asia Policy. 2014. 21 July. No. 18. URL: <http://www.nbr.org/publications/element.aspx?id=766> (дата обращения: 12.04.2019).
51. *Romana L.L.* Some Lessons from Korea's Industrialization Strategy and Experience // MPRA. 2014. September. No. 58250. URL: https://mpra.ub.uni-muenchen.de/58250/1/MPRA_paper_58250.pdf (дата обращения: 18.05.2019).
52. Russia and South Korea hold first consultations on Arctic cooperation // TASS. 2014. 9 February. URL: <http://tass.com/russia/718257> (дата обращения: 05.06.2019).

53. S. Korea easing rules at oil terminals in effort to become trade hub // Reuters. 2017. 20 July. URL: <https://www.reuters.com/article/southkorea-oilstorage/s-korea-easing-rules-at-oil-terminals-in-effort-to-become-trade-hub-idUSL4N1JY35N> (дата обращения: 18.05.2019).

54. S. Korea, Norway to bolster cooperation in ships, Arctic region use // The Korea Times. 2016. 15 April. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2016/04/120_202679.html (дата обращения: 06.06.2019).

55. S. Korea STX Buys Out Aker Yards in Tender Offer // CNBC. 2008. 18 August. URL: <https://www.cnbc.com/id/26258847> (дата обращения: 18.05.2019).

56. *Seungryeol K.* South Korea's Strategic Interests in Antarctica // School of Social and Political Sciences; University of Canterbury. 2011. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/35465550.pdf> (дата обращения: 26.05.2019).

57. *Shim E.* Report: South Korea reveals Arctic strategy // United Press International. 2019. 8 February. URL: https://www.upi.com/Top_News/World-News/2019/02/08/Report-South-Korea-reveals-Arctic-strategy/5101549650594/ (дата обращения: 05.06.2019).

58. *Storholm L.* Researchers from Northern Norway and South Korea join efforts on the Northern Sea Route // Arcticnow. 2017. 23 January. URL: <https://www.arcticnow.com/business/shipping/2017/01/23/northern-norway-and-south-korea-join-efforts-about-the-northern-sea-route/> (дата обращения: 05.06.2019).

59. World Oil Transit Chokepoints // U.S. Energy Information Administration. 2017. 25 July. URL: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> (дата обращения: 12.04.2019).