

# Внешнеполитический курс Республики Корея в отношении арктического региона: перспективы использования Северного морского пути

А.В. ИВАНОВ<sup>1</sup>

Институт востоковедения РАН (Россия)

## Аннотация

В статье анализируются изменения внешнеполитического курса Республики Корея в отношении Арктики, а именно факторы и причины, побуждающие Сеул рассматривать Северный морской путь как основной логистический маршрут для поставок товаров, а так же выгоды от взаимного укрепления сотрудничества с Российской Федерацией в данной сфере. Среди основных факторов, повышающих значимость Северного морского пути для Республики Корея, выделяются зависимость экономики Кореи от внешней торговли, геополитическая ситуация (сложности взаимоотношений с КНДР, обострение палестино-израильского конфликта и ситуации на Ближнем Востоке в целом), потребность в снижении сроков поставок и других транзакционных издержек, удорожание поставок по традиционным маршрутам. Автор дает оценку влияния антироссийских западных санкций на реализацию проектов в Арктике, в том числе по строительству ледоколов, освоению маршрутов и т.д. В статье также сопоставлены интересы России, Республики Корея и других арктических государств в развитии Северного морского пути, которое носит взаимовыгодный характер.

## Ключевые слова

арктическая стратегия, Арктический регион, контейнерные перевозки, конфликт в Красном море, Республика Корея, Северный морской путь, судоходство, Сеул, Южная Корея

## Для цитирования

Иванов А.В. (2024). Внешнеполитический курс Республики Корея в отношении арктического региона: перспективы использования Северного морского пути. *Управление и политика*, 3(3). С. 36–46. DOI: 10.24833/2782-7062-2024-3-3-36-46

<sup>1</sup> **Иванов Антон Вячеславович** – лаборант-исследователь Центра научно-аналитической информации Института востоковедения РАН. 107031, Россия, г. Москва, ул. Рождественка, 12.  
E-mail: sda\_amo@mail.ru

Одним из регионов мира, куда устремлено в последние десятилетия внимание ведущих государств мира, является Арктика. Это обусловлено, в первую очередь, запасами энергетических ресурсов, в частности углеводородов. Согласно проведенным исследованиям, разведанное количество залегающей нефти составляет более 100 млрд т., а газа более чем 50 трлн куб. м. Суммарное количество природного газа по различным оценкам составляет около 1450 трлн куб. м. Кроме того, в регионе сосредоточены немалые залежи цветных и драгоценных металлов.

Кроме того, регион обладает широкими транспортными возможностями. В связи с глобальным потеплением и неутешительными прогнозами о неотвратимом таянии ледников в северных морях все больше стран, особенно азиатских, видят потенциальную возможность транспортировки грузов через Арктику в обозримом будущем (Истомин, Леус, 2009). Не стала исключением и Республика Корея, обратившая свое внимание на Северный морской путь (СМП), который, по многочисленным прогнозам специалистов по климату, должен полностью освободиться от льда к 2050 году. Данный маршрут, находящийся под патронажем России, может в обозримом будущем стать возможностью по значительному снижению временных и финансовых издержек для Сеула. Обладая протяженностью около 4 000 км, что короче на 30% чем традиционный маршрут через Суэцкий канал, СМП бесспорно считается кратчайшим маршрутом из Азии в Европу. По этой причине существует большая вероятность, что при должном уровне развития необходимой инфраструктуры и судоходства по нему он сможет претендовать на роль торговой магистрали международного значения и изменить в дальнейшем всю структуру морской логистики. В настоящее время более чем двадцать государств мира, среди них и Республика Корея, рассматривают СМП как потенциально выгодный маршрут, и сотрудничество с Российской Федерацией по его использованию является ключевым (Евдокимов и др., 2000).

## Интересы Сеула в Арктике

Правительство Республики Корея в настоящий момент активно пересматривает свой внешнеполитический курс в отношении арктического региона. Основными факторами, послужившими этому, являются интенсивно растущий логистический, энергетический и ресурсный потенциал Арктики, а также конфликт в секторе Газа и ситуация вокруг Красного моря, ставящие под угрозу безопасность морских маршрутов в данном регионе. Приоритетными направлениями деятельности в Арктике Сеул считает подготовку необходимой инфраструктуры для экономической деятельности, усиление влияния страны, в том числе в целях эксплуатации в будущем Северного морского пути (СМП).

Интерес Сеула к данному региону связан с географическими и экономическими особенностями: из-за сложностей взаимоотношений с КНДР, единственными транспортными путями РК с другими странами являются морской транспорт и воздушное сообщение (Истомин, Леус, 2009). Кроме того, экономика страны основана на торговле, а уровень зависимости от внешней торговли составляет приблизительно 90%. В то же время, доля судоходства в общем объеме торговли страны составляет около 98%, что делает морские коммуникации жизненно важным и незаменимым фактором существования государства.

Южная Корея ищет средства сокращения сроков доставки энергоносителей и других товаров в корейские порты. В данное время Сеул импортирует энергоресурсы главным образом из стран Ближнего Востока и нуждается в разработке других источников поставок, чтобы обеспечить гарантии их стабильности. Это означает, что освоение Арктики поможет правительству страны обеспечить долговременную безопасную поставку энергоресурсов. Для корейцев СМП является наиболее привлекательным транспортно-логистическим маршрутом. При его эксплуатации расстояние для перевозки грузов между Пусаном и Роттердамом сократится на 32% (с 22 тыс. до 15 тыс. км) и на 10 дней (с пяти до трех недель). В связи с этим, экономическая привлекательность СМП для Сеула более чем

очевидна. Есть все основания полагать, что северный маршрут послужит значительному возрастанию грузоперевозок из Европы в Южную Корею через российские Арктику и Дальний Восток. Подобный сценарий и развитие добычи полезных ископаемых на севере России ожидаемо приведут к возрастанию объема грузоперевозок данных ресурсов в страны Юго-Восточной Азии (ЮВА) и увеличению интенсивности перевозок углеводородов между странами Европы и ЮВА (Суслина, 2015).

Еще одним фактором привлекательности СМП для Сеула, и в целом для многих азиатских стран, является его безопасность, что стало особенно актуальным после начала нового палестино-израильского конфликта. Боевые действия Израиля с ХАМАС привели к активизации йеменских повстанцев – хуситов, которые, при поддержке Ирана, стали осуществлять нападения на суда, идущие под флагом стран лояльных Израилю. Неоднократные ответные удары США и их союзников, а также проводимые ими мероприятия по патрулированию вод в целях обеспечения безопасности мореплавания оказались безрезультатны, и в настоящее время риски судоходства в данных морских районах по-прежнему остаются крайне высокими.

Более чем 11% всех объемов поставляемых нефтепродуктов и около 9% СПГ, а также все основные поставки промышленных и потребительских товаров проходят через Суэцкий канал, причем объемы транспортировки постоянно росли до начала кризиса. Действия хуситов в Красном море и, как следствие, повышение риска повреждения и захвата судов привели к значительному росту как стоимости, так и времени доставки на классических морских маршрутах из Европы в Азию и обратно. Корабли вынуждены идти по удлинённому пути, минуя мыс Доброй Надежды, что увеличивает продолжительность рейсов на 12-16 суток. Морские перевозчики требуют дополнительную оплату за транзит судов через зону повышенного риска, если принимается решение все же идти через Суэцкий канал.

Соответственно резко возросла стоимость перевозки контейнеров, которая сейчас составляет около 4,2 тыс. долл. (рост более чем на 180%) за стандартный контейнер (сорок футов) при перевозке из Азии в страны

Европы. Аналитики подсчитали, что в случае затягивания конфликта и ситуации в Красном море не исключено возвращение индекса фрахтовых ставок (FBX11) к максимальным – уровня 2021 года, когда перевозка одного контейнера обходилась около 11 тыс. долл. Снизился в настоящий момент более чем в 2,5 раза и суммарный объем перевозимых через Красное море товаров. Как следствие значительно растет и стоимость страхования (с 0,15 до 0,5% от стоимости груза). Не стоит забывать, что фрахтовые ставки отражаются на мировой инфляции: принято считать, что увеличение тарифов в два раза вызывает рост мировой инфляции примерно на 0,7%.

Кроме того, периодически возникают аварийные ситуации и в Суэце, которые непосредственно оказывают влияние на непрерывность логистики и приводят к значительным задержкам и потерям. В 2021 г. судно Ever Given временно застряло в Суэцком канале, что привело к задержке поставок в объеме 12% мировой торговли и привело к убыткам в 9 млрд долл. в день. В свете повторения подобных ситуаций, перспективы надежного и безопасного СМП выглядят более чем привлекательно.

Кроме «Совкомфлота», судоходством в Арктике занимаются компании из Северной Европы и Азии с судами ледового класса (Bekkers et al., 2016). Северные перевозчики из Дании, Германии и Нидерландов в основном осуществляют транспортировку ресурсов из России и Канады. Среди иностранных перевозчиков китайские перевозчики, безусловно, наиболее активны в арктических перевозках. С 2013 г. китайская государственная судоходная компания COSCO<sup>2</sup> осуществила в общей сложности 56 рейсов, перевезла различные грузы, в том числе ветроэнергетическое оборудование, целлюлозу, тяжелые и генеральные грузы (Chou et al, 2017). Ожидается, что на основе своего опыта в арктическом судоходстве COSCO в стратегической перспективе будет способствовать развитию

---

<sup>2</sup> China COSCO Shipping Corporation Limited – китайская государственная судоходная, логистическая и промышленная корпорация, входит в сотню крупнейших компаний страны. Основана в 2016 г. в результате слияния активов государственных конгломератов COSCO и China Shipping Group. Штаб-квартира расположена в Шанхае. По состоянию на 2020 г. China COSCO Shipping являлась крупнейшей судоходной компанией мира, опережая по сумме выручки (44,6 млрд долл.) таких мировых гигантов, как Maersk Group (39,2 млрд долл.) и CMA CGM (30,2 млрд долл.).

регулярных морских перевозок между Азией и Европой через СМП. Однако ввиду антироссийской санкционной политики Запада даже COSCO до сих пор не провела ни одного рейса через СМП.

Примеры арктических перевозок корейских компаний включают рейс по транспортировке нефти, осуществленный компанией Hyundai Glovis в 2013 г., перевозку тяжелых грузов CJ Logistics в 2015 г., перевозку тяжелых грузов Pan Ocean в 2016 г. и интермодальную перевозку тяжелых грузов SLK Kukbo в Казахстан через СМП (Морозов, Клименко, 2015; Журавель, 2016). Поскольку объемы грузов на СМП продолжают увеличиваться, спрос на новые суда ледокольного класса высок, а корейские судостроители особенно заинтересованы в строительстве судов с высокой добавленной стоимостью. В Сеуле компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering заказала 15 ледокольных танкеров-газовозов для проекта «Ямал-СПГ» в российской Арктике, все из которых поставлены. Корейские судостроители, такие как Samsung Heavy Industries и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, также участвуют в текущем проекте «Арктик СПГ-2», но проект сталкивается с трудностями, поскольку некоторые контракты на перевозки СПГ были расторгнуты в 2022 г.

### **Стратегия Южной Кореи в отношении СМП**

Санкции Запада против России серьезно повлияли на судоходство по СМП и российские проекты по разработке ресурсов в Арктике. Поскольку ожидается, что специальная военная операция по защите Донбасса какое-то время будет еще продолжаться, южнокорейские компании, за исключением судостроителей, ожидают ее окончания, чтобы наладить маршруты доставки грузов через СМП. Сеул самым внимательным образом продолжает изучать и готовиться к возможности развития СМП как альтернативного судоходного маршрута.

С этой целью южнокорейскими специалистами постоянно отслеживается ход реализации плана развития СМП российской стороной и изменения внешнеполитической ситуации в отношении нашей страны в целом. Эксперты заявляют, что из-за международно-политической

ситуации сроки реализации российского плана развития СМП не будут соблюдены. Согласно плану, Россия должна достичь объема в 80 млн т. грузов по данному маршруту в 2024 г., однако вызванные санкциями проблемы не позволят этого сделать. Предусмотренные Планом развитие портовой инфраструктуры, а также сопутствующей наземной транспортной инфраструктуры существенно задерживается из-за нехватки технологий и капитала, а также приостановки дноуглубительных работ в портах арктических ресурсодобывающих регионов России и задержки строительства порта Владивосток по причине ухода ряда западных компаний. Остро ощущается нехватка судов ледового класса из-за задержек в строительстве атомных ледоколов.

Сеул продолжит наблюдать за реализацией Россией Плана развития СМП до 2035 г. (далее – План), и будет постепенно повышать свое участие как в перевозках, так и в российских проектах, связанных с СМП. Например, заявляется, что в корпорация «Росатом», планирует провести опытную эксплуатацию ледокольных контейнеровозов в 2025-2026 гг. на российском судостроительном комплексе «Звезда» (г. Большой Камень, Приморский край). Ожидается, что при положительных успехах и продолжения реализации данной программы Сеул будет заинтересован в дальнейших заказах на постройку судов данного типа и совместных проектах по их производству в будущем.

Кроме того, Республика Корея заинтересована в развитии порта Пусан в качестве одного из крупнейших узлов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Черкашин, 2014). При активном и успешном развитии судоходства по СМП, перевалочным узлом на востоке станет Владивосток, что позволит корейцам увеличить объемы транспортировки через Пусан за счет участия в контейнерно-фидерном сервисе между этими городами. Для сохранения своей позиции второго по величине транспортно-перевалочного узла в мире после Сингапура, Сеулу будет необходимо соединить Пусан с такими маршрутами как СМП и Трансполярным морским путем<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Отношения между Россией и Республикой Корея в сферах политики и экономики. Официальный сайт Посольства Российской Федерации в Республике Корея. URL: <https://korea-seoul.mid.ru/otnosenia-mezdu-rossiej-i-respublikoj-korea-v-sferahpolitiki-i-ekonomiki> (дата обращения: 14.03.2024).



Южнокорейские эксперты полагают, что рассматривать СМП прямо сейчас в качестве основного логистического маршрута преждевременно. Так как даже китайская COSCO проявляет осторожность в отношении деятельности в арктическом регионе ввиду санкций<sup>4</sup>. Вместе с тем, на среднесрочную и долгосрочную перспективу СМП и связанные с ним проекты по постройке судов ледового класса выглядят для Сеула крайне привлекательным. С их точки зрения, массовые контейнерные перевозки по СМП начнутся примерно в 2035 г. До этого времени будут транспортироваться природный газ и нефтяные продукты, а также грузы, связанные с разработкой месторождений в российском арктическом регионе (На, Seo, 2014). Кроме того, корейцы заявляют о трудностях реализации Москвой своих планов по постройке необходимого количества ледоколов. Россия заявляла о намерении выпустить в эксплуатацию 132 судна арктического класса. В этой же программе строительство 46 кораблей для аварийно-спасательного флота и специальной авиации. Главными игроком на Северном морском пути должны стать атомные ледоколы проекта 10510 «Лидер». Силовая установка кораблей развивает рекордные 120 МВт, что в два раза больше, чем у ледоколов проекта 22220. В планах построить не менее трех «Лидеров», предназначенных в первую очередь для скоростной проводки по льдам крупнотоннажных судов. Еще одно сравнение – ширина самых больших в мире ледоколов проекта 22220 составляет 34 метра, а у строящегося «Лидера» – 47,7 метра. Провести по льдам супертанкер наподобие Knock Nevis вряд ли получится, но для прохода судна типа Maersk Pearу его возможностей хватит.

Однако даже в случае соблюдения всех планов производства, ледокольного флота все равно недостаточно. Темпы роста перевозок по СМП растут стремительнее, чем ожидалось, что требует больше судов. Если с транспортными судами еще как-то можно разобраться, например, закупить корабли «условно ледового класса», то с ледоколами такое решение не подходит.

---

<sup>4</sup> South Korea completes first North Sea Route voyage. Port Technology. URL: [https://www.porttechnology.org/news/south\\_korea\\_completes\\_first\\_north\\_sea\\_route\\_voyage](https://www.porttechnology.org/news/south_korea_completes_first_north_sea_route_voyage) (дата обращения: 14.03.2024); Южная Корея готова построить ледокол для развития Севморпути. РИА Новости. URL: <https://ria.ru/world/20171107/1508284557.html> (дата обращения: 14.03.2024)



Производство судов и до западных санкций было недешевым – каждый суперледокол «Лидер» обходился в 130 млрд рублей, а класс 22220 – в 60 млрд. По ценам 2023 г. каждый «Лидер» оценивается в 200 млрд рублей. При этом смещается срок принятия судна в эксплуатацию уже сейчас смещается на более поздний. Первоначально первый ледокол проекта «Лидер» должен был появиться в декабре 2027 г. Теперь его появление на Северном морском пути ожидается не ранее 2029 г. в связи с нехваткой рабочих рук на верфи «Звезда» и задержкой с поставками комплектующих. Корабли проекта «Лидер» также дорожают до 200 млрд рублей каждый, что влечет за собой много проблем, главная из которых – рост тарифов за проводку судов. В самом сложном случае это нивелирует всю привлекательность СМП, прежде всего, для иностранных судовладельцев.

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что для Москвы сотрудничество с Сеулом по вопросам совместного освоения СМП является взаимовыгодным, так как Южная Корея имеет огромный опыт в создании технологий и строительстве морской инфраструктуры, а также обладает необходимыми возможностями и ресурсами по оказанию содействия в постройке ледоколов и ледовых судов. Также Сеул ранее начинал сотрудничество по вопросам освоения СМП с Москвой, и многократно проводил переговоры по данному вопросу. Есть все основания полагать, что существуют все необходимые предпосылки по возобновлению и наращиванию сотрудничества в этой области между двумя странами.

*Конфликт интересов:* автор заявляет об отсутствии конфликтов интересов

Received: May 20, 2024

Accepted: August 9, 2024

DOI: 10.24833/2782-7062-2024-3-3-36-46

UDC: 327

International Politics / Research article

## **The Republic of Korea's Foreign Policy in the Arctic Region: Prospects for the Northern Sea Route**

*Anton V. Ivanov*, Research Assistant, Center for Scientific and Analytical Information,  
Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences.  
Rozhdestvenka st., 12, Moscow, Russia, 107031.  
E-mail: sda\_amo@mail.ru

**Abstract:** The article analyzes changes in the foreign policy of the Republic of Korea regarding the Arctic, namely the factors and reasons prompting Seoul to consider the Northern Sea Route as the main logistics route for the supply of goods, as well as the benefits of strengthening cooperation with the Russian Federation in this area. The main factors increasing the importance of the Northern Sea Route for the Republic of Korea embrace the dependence of the Korean economy on foreign trade, the geopolitical situation (difficulties in relations with the Democratic People's Republic of Korea, the aggravation of the Palestinian-Israeli conflict and the situation in the Middle East as a whole), the need to reduce delivery period and other transaction costs, and the rise in the cost of deliveries along traditional routes. The author assesses the impact of Western anti-Russian sanctions on the implementation of projects in the Arctic, including the construction of icebreakers, the development of routes, etc. The article also compares the interests of Russia, the Republic of Korea and other Arctic states in the development of the Northern Sea Route, which is mutually beneficial.

**Keywords:** Arctic strategy, Arctic region, container shipping, Red Sea conflict, Republic of Korea, Northern Sea Route, shipping, Seoul, South Korea

*Conflicts of interest:* the author has no conflicts of interest to declare

### **Список литературы / References:**

- Bekkers, E., Francois, J.F., Rojas-Romagosa, H. (2016). Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route. *The Economic Journal*, 128 (610), 1095-1127. DOI: 10.1111/eoj.12460
- Chou, M.T., Chou, T.Y., Hsu, Y.R., Lu, C.P. (2017). Fuel Consumption Ratio Analysis for Transiting from Various Ports and Harbours in Asia through the Northern Sea Route. *The Journal of Navigation*, 70, 859-869. DOI: 10.1017/S0373463317000078
- Ha, Y.S. & Seo, J.S. (2014). The Northern Sea Route and Korea's Trade with Europe: Implications for Korea's Shipping Industry. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 1, 73-84. DOI: 10.1016/j.enavi.2014.12.007

Cherkashin, P. (2014). *Plany Respubliki Koreya v otnoshenii Arktiki i perspektivy rossiysko-yuzhnokoreyskogo sotrudnichestva v etom regione* [Plans of the Republic of Korea with respect to the Arctic and prospects of Russian-South Korean cooperation in this region]. RIAC. URL: <http://russiancouncil.ru/blogs/dvfu/1433/> (accessed: 14.03.2024)

Evdokimov, Yu.A. & Batskikh, Yu.M., Istomin, A.V. (2000). Severnyy morskoy put': problemy, vozmozhnosti, perspektivy vozrozhdeniya [The Northern Sea Route: Problems, Opportunities, Prospects for Revival]. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoy Rossii*, 2, 101-112.

Istomin, A.V. & Leus, S.M. (2009). Severnyy morskoy put': organizatsionno-ekonomicheskiye problemy vozrozhdeniya i razvitiya [The Northern Sea Route: Organizational and Economic Problems of Revival and Development]. *Sever i rynek: formirovaniye ekonomicheskogo poriyadka*, 2 (23), 27-32.

Morozov, Yu.V. & Klimenko, A.F. (2015). Kitay i drugiye gosudarstva Severo-Vostochnoy Azii v «Arkticheskoy gonke» [China and other Northeast Asian states in the "Arctic race"]. *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'*, 20, 173-191.

Suslina, S.S. (2015). Rossiya – Yuzhnaya Koreya: dostizheniya i rezervy ekonomicheskogo sotrudnichestva [Russia - South Korea: achievements and reserves of economic cooperation]. *Aziya i Afrika segodnya*, 12 (701), 2-8.

Zhuravel, V.P. (2016). Kitay, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost' [China, the Republic of Korea, Japan in the Arctic: Politics, Economics, Security]. *Arktika i Sever*, 24, 112-144. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112

#### Литература на русском языке:

Евдокимов Ю.А., Бацких Ю.М., Истомин, А.В. (2000). Северный морской путь: проблемы, возможности, перспективы возрождения. *Экономическая наука современной России*. № 2. С. 101-112.

Журавель В.П. (2016). Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность. *Арктика и Север*. № 24. С. 112-144. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112

Истомин А.В., Леус С.М. (2009). Северный морской путь: организационно-экономические проблемы возрождения и развития. *Север и рынок: формирование экономического порядка*. № 2 (23). С. 27-32.

Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. (2015). Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке». *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. № 20. С. 173-191.

Суслина С.С. (2015). Россия – Южная Корея: достижения и резервы экономического сотрудничества. *Азия и Африка сегодня*. № 12 (701). С. 2-8.

Черкашин П. (2014). *Планы Республики Корея в отношении Арктики и перспективы российско-южнокорейского сотрудничества в этом регионе*. РСМД. URL: <http://russiancouncil.ru/blogs/dvfu/1433/> (дата обращения: 14.03.2024)