

ОТРАСЛИ МЕЖДУНАРОДНОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ В XXI ВЕКЕ

Каримова Р.Р., *Гибадуллин М.З., Нуриева А.Р.

*n.g.789@mail.ru

Казанский (Приволжский) федеральный университет, г. Казань, Россия

Аннотация. В XXI в. РК вступила как демократическое государство с развитой экономикой инновационного типа. За годы, прошедшие со времени отстранения военных от управления государством, демократические власти не только не растеряли достижения предшественников, но и сумели продвинуть страну по пути экономического прогресса. Наибольших успехов Республика Корея достигла в судостроении и автомобилестроении.

Ключевые слова: Корея, новые индустриальные страны, модернизация, научно-техническая и инновационная политика, автомобилестроение, судостроение.

Для цитирования: Каримова Р.Р., Гибадуллин М.З., Нуриева А.Р. Отрасли международной специализации Республики Корея в XXI веке. *Казанский вестник молодых ученых*. 2019. Том 3. № 1 (9). С. 89–95.

Благодарности: Данная работа осуществлялась при поддержке Программы по поддержке молодых специалистов в области корееведения через Министерство образования Республики Корея и Службы содействия развитию корееведения Академии корееведения (AKS-2016-INC-2230003); Выражаем благодарность НОЦ Центру исследований Кореи «Корееведение» и научному журналу «Казанский вестник молодых ученых» за предоставленную возможность публикации в журнале.

В XXI в. Республика Корея прочно утвердилась в ряду государств постиндустриального типа развития, войдя в группу так называемых новых индустриальных стран мира. Новые индустриальные страны – это группа стран современного мирового хозяйства, характеризующихся поступательным и динамичным экономическим развитием, макроэкономические показатели которых приближаются к показателям развитых экономик мира. Новые индустриальные страны располагаются преимущественно в Юго-Восточной и Юго-Западной Азии. К ним относят, прежде всего, «азиатские тигры» – Гонконг, Малайзию, Сингапур, Тайвань, Индонезию, Республику Корея. Но последняя из названных продвинулась дальше других по пути прогресса и процветания.

Напомним, что в современной научной литературе постиндустриальным принято считать общество, в котором экономическая и социальная система обладает следующими характеристиками: 1) переориентация экономики от производства товаров к производству услуг и сервиса. При этом речь, разумеется,

должна идти не о бытовых услугах, а об услугах высшего порядка, связанных с производством добавочного знания и обслуживанием производственно-технологического процесса (транспортно-логистические, финансовые, консалтинговые услуги, услуги здравоохранения и образования); 2) доминирование в национальной экономике наукоемких отраслей промышленности; 3) принципиально новый способ организации общественного производства, детерминированный созданием информационных технологий, постепенно проникающих во все сферы, как частной, так и общественной жизни.

К группе постиндустриальных (инновационных) стран принадлежат в основном западные страны и Япония. В них развитие информационных технологий, производство информационных услуг достигло высокого уровня, по сравнению со всеми остальными. Страны постиндустриального типа развития обладают следующими характеристиками:

- они способны производить информационно-технологичные продукты и услуги, включая знания. Под информационно-технологичными товарами и услугами следует понимать товары, производство которых основано на достижениях современной науки и инженерной мысли;

- доля информационно-технологичных продуктов в структуре производства этих стран значительна;

- в этой группе стран информационно-технологичные товары доступны в секторе как частного, так и общественного потребления;

- в странах группы созданы условия для расширенного воспроизводства информационно-технологичных товаров и услуг, включая знания.

Вторая группа стран – промышленно развитые страны. Их отличает то, что они:

- способны производить отдельные элементы, или виды информационно-технологичных продуктов, включая знания;

- доля информационно-технологичных продуктов в структуре производства этих стран на данном этапе незначительна, распространяется преимущественно в отраслях экспортной ориентации и ВПК;

- в этой группе стран информационно-технологичные товары, доступны для частного и элитарного потребления;

- в этой группе стран созданы условия для расширенного воспроизводства информационно-технологичных товаров и услуг, включая знания.

Третья группа стран – развивающиеся страны.

- не способны производить информационно-технологичные товары;

- в этой группе стран информационно-технологичные товары, практически не доступны.

Развивающиеся страны, на данном историческом этапе, не готовы к переходу в информационную стадию развития.

Сложившаяся в начале XXI в. отраслевая структура ВВП Республики Корея и международная специализация страны на мировом рынке позволяет

характеризовать ее, как государство, вставшее на постиндустриальный путь развития. В секторальной структуре экономики Республики Корея в первом десятилетии XXI в. (2008 г.) преобладающую роль играла сфера услуг, на долю которой приходилось до 47% ВВП. Удельный вес промышленности составлял 31% ВВП. К периферийным отраслям экономики относилось сельское хозяйство, доля которого неуклонно сокращалась (3% от ВВП) и строительство (9% ВВП).

Республика Корея, как известно, не располагает сколько-нибудь значительными запасами природных ресурсов, за исключением месторождений каменного угля, да и его добывается в стране небольшое количество (ежегодно до 3 млн тонн – менее 1% от общемировой добычи). В незначительном количестве (менее 1 млн тонн) ведутся также разработки железной руды. Поэтому добывающая промышленность играет в экономике страны второстепенную роль. Но, несмотря на «сырьевую недостаточность» Республика Корея сумела создать мощную индустриальную базу перерабатывающих производств, занять по многим товарным позициям достойное место в группе ведущих стран мира.

В первом десятилетии XXI в. ведущая роль в обрабатывающей промышленности закрепилась за транспортным машиностроением, черной металлургией, химической промышленностью, электроникой и другими производствами, отличающихся высокой инновационной составляющей.

Важнейшей отраслью международной специализации Республики Корея в XXI в. стало судостроение. Страна за пятнадцать-двадцать лет превратилась в мировой центр судостроения, вошла в группу крупнейших государств-владельцев судов в мировом торговом флоте по дедевейту. До 5% всех торговых судов, бороздящих воды мирового океана ходят под южнокорейским флагом (2005 г) [1].

Крупнейшими южнокорейскими судостроительными компаниями являются: *Hyundai Heavy Industry, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Samsung Heavy Industry, STX Shipbuilding & Offshore Engineering, Hundai Samho Heavy Industry, Hanjin Shipping*. К ним вплотную приблизились предприятия *SPP Shipbuilding Co., Ltd* и *Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering Co*. Но первые три удерживают лидирующие позиции еще и на мировом рынке. На нем южнокорейские производители успешно конкурируют не только с китайскими, но и с японскими корабелями [2].

Таблица 1

Экспорт судов Республики Корея (млрд долл. США)

2000	2005	2010
8,23	17,23	47,98

Примечание. Таблица составлена по: Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства. 2006. Вып. 1. Стат. сборник. Консалтинговая компания «Влант», б/г, б/м. С. 43 (св. за 2000г.); Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства. 2010. Вып. 1./Стат.сборник. Консалтинговая ком-

пания «Влант», б/г, б/м. С. 63 (св. за 2008 г.); Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства. 2015. Вып. 1. Стат.сборник. Консалтинговая компания «Влант», б/г, б/м. С. 63 (св. за 2010 г.)

Как видно из табл. 1 за первое десятилетие XXI в. экспорт продукции южнокорейского судостроения возрос почти в 6 раз, а в 2011г. он достиг максимального значения и составил 54,13 млрд долл. США,

По некоторым типам судов южнокорейские производители стали абсолютными мировыми лидерами. Например, корпорации этой страны производят 79% танкеров для перевозки сжиженного газа, 73% сверхбольших контейнеровозов [3]. В сегменте «дорогих судов» доля корейской продукции доходит до 59%.

Свои экономические успехи на мировом рынке южнокорейские судостроители подкрепляют реализацией грандиозных проектов. В 2008 г. «Самсунг Хэви Индастриз» построила и отправила российским заказчикам крупнейшую в мире морскую платформу «Piltun-B» по добыче нефти и газа. Ее: высота – 120 м (40-этажный дом), длина – 105 м, ширина 100 м, вес – 33 тысячи тонн, общая длина имеющихся на платформе труб составила 1200 км.

А в 2014 г. другой южнокорейский судостроительный концерн – «Daewoo Heavy Industries» спустил на воду крупнейший в мире грузовой корабль «Петер Шельте», построенный по заказу швейцарской компании Allseas и предназначенный для перевозки морских буровых платформ. Длина корабля составляет 382 метра, а ширина – 124 метра. Общая стоимость проекта превысила 3 млрд долл. США. Судно, способно принимать на борт грузы весом до 48 тыс. тонн [4].

Лидером судостроительной отрасли Республики Корея является *Hyundai Heavy Industry*. Ее судостроительное подразделение является ведущим мировым производителем морских судов. Фирма занимает около 15% глобального судостроительного рынка. Верфи компании протянулись на 4 км вдоль побережья залива Мипо в Улсане. Подразделение имеет девять крупных доков и семь огромных кранов – «голиафов» и способно строить все типы судов, отвечающие потребностям клиентов. Основная продукция подразделения – танкеры для перевозки нефти, нефтепродуктов и химикатов, сухогрузы, танкеры для перевозки продуктов нефтепереработки, контейнеровозы, суда для перевозки автомобилей, сжиженного природного газа, плавучие системы нефтедобычи, буровые суда, суда особого назначения, эсминцы и подлодки. Судостроительное подразделение *Hyundai Heavy Industry*, благодаря наличию огромного исследовательского отдела, непрерывно развивает судостроительные технологии, что позволяет ей удерживать лидирующие позиции на мировом рынке. С 1972 г. компания *HHI* построила свыше 1593 судов для 258 судовладельцев в 48 странах мира [5].

Наряду с крупными судостроительными верфями в Республике Корея функционирует множество средних и мелких судостроительных заводов. В 2003–2007 годах судостроительная промышленность страны подверглась модернизации и структурной трансформации. Именно в этот период началось

бурное развитие «малого судостроения», была проведена масштабная реконструкция судоремонтных мастерских.

В начале нового тысячелетия Республика Корея уверенно заявила о себе, как о серьезном участнике мирового авторынка. Первые автомобили южнокорейской сборки появились на свет еще в 1955 г., когда в небольшой столичной автомастерской кустарями-умельцами из списанного армейского хлама было собрано два джипа, получившие символическое название «Саболь» («Начало»). Позже таким же способом было собрано еще несколько сотен автомобилей. Но на государственном уровне задача развития национального автомобилестроения была поставлена в 1974 г. В принятом правительством Пак Чон Хи «Перспективном плане развития автомобильной промышленности» государство сформулировало основные подходы и принципы, на основе которых планировалось вывести страну в лидеры мирового автомобилестроения.

Южнокорейское автомобилестроение рождалось на праве государственных привилегий и преференций. Еще в 1972 г. правительство определило круг компаний, которым предоставлялось исключительное право заниматься производством автомобилей. Государственное покровительство распространялось только на четыре фирмы: *Kia*, *Hyundai Motors*, *Asia Motors* и *Shin Ju*. Особый статус позволял всем им рассчитывать на льготное кредитование и политическую поддержку со стороны правительства. В интересах автомобильных концернов, правительство страны проводило жесткую протекционистскую политику в отношении их зарубежных конкурентов, запретительными тарифами ограничивая ввоз иностранных машин на корейский рынок. Меры тарифного ограничения касались не только готовой продукции, но и комплектующих материалов и деталей. Возможность их ввоза на территорию страны была оговорена условием, что они не могут быть произведены в самой Корее.

Результаты, которые удалось достичь южнокорейским автомобилестроителям, оказались впечатляющими. В 80-е годы XX в. корейский автомобиль практически полностью собирался из деталей, узлов и механизмов отечественного производства. И если в 1970 г. с конвейеров страны было выпущено всего 29 тыс. ед. автомобилей (всех типов), что составило лишь 0,1% от общемирового производства, то к 1980г. производство автомобилей увеличилось в 4,2 раза (123 тыс. ед. или 0,3% от мирового производства) [6].

Однако, несмотря на очевидные успехи, южнокорейская автомобильная промышленность проигрывала конкурентам, поскольку на протяжении десятилетий не имела «собственного лица». Большинство автомобилей, выпущенных корейскими компаниями представляло из себя копии иностранных аналогов, собранных по лицензии, либо создавалось при непосредственном техническом содействии иностранных фирм. В 1962–1995 гг. корейские автомобилестроители заключили 488 лицензионных соглашений. Импорт технологий осуществлялся из стран лидеров мирового автомобилестроения, прежде всего Японии (57,3% соглашений), США (15,8%), Великобритании (9,9%) и ФРГ (8,8%) [7].

Таблица 2

Производство легковых автомобилей в Республике Корея [6]

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
2626	2643	2653	2768	3134	3356	3424	3753

Примечание. Таблица составлена по: Россия и страны мира: Стат. сборник. М., 2008. С. 191.

В начале XXI в. южнокорейское автомобилестроение находилось в положительном тренде. Вплоть до наступления «азиатского кризиса» 2008–2009 гг. объемы производства легковых автомобилей в стране ежегодно возрастали, и к 2007 г достигли максимального значения – 3753 автомобиля. Корейские экспортеры успешно завоевывали развивающиеся рынки, в том числе, стали очень популярны в России.

Следует отметить, что автомобильная промышленность Республики Корея изначально формировалась как экспортно-ориентированная отрасль экономики. Дешевая рабочая сила создавала южнокорейским компаниям конкурентное преимущество на мировом рынке.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что в начале XXI в. Республика Корея уверенно вошла в группу наиболее развитых стран постиндустриального типа развития, сумела закрепиться в мировой судостроительной и автомобилестроительной отраслях.

Литература

1. Морские вести России [электронный ресурс]// <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=58975>
2. Русская пелагическая исследовательская компания Мировой судостроительный рынок. Сегмент рыболовных судов [электронный ресурс]// http://ruspelagic.ru/mirovoy_sudostroitelnyy_rynok_segm
3. Кирьянов О. Репортаж с верфи крупнейшей в мире судостроительной компании [электронный ресурс] // Российская газета 13.09.2008 [https://www.korabel.ru/news/comments/reportazh_s_verfi_krupneyshey_v_mire_sudostroitelnoy_kompanii.html]
4. Морской бизнес [электронный ресурс] <http://mbsz.ru/?s=Daewoo%20Heavy%20Industries>
5. [электронный ресурс]//http://www.nslabs.ru/news/?news_id=552
6. [электронный ресурс]// <https://ru.wikipedia.org/>
7. Ланьков А. Автомобильная промышленность Кореи: 2000 год // Восточный портал [электронный ресурс]// <http://lankov.oriental.ru/d17.shtml>

Авторы публикации

Каримова Р.Р., студентка Казанского (Приволжского) федерального университета, г. Казань, Россия.

Гибадуллин М.З., канд. экон. наук, доцент Института международных отношений Казанского (Приволжского) федерального университета, г. Казань, Россия. Email: n.g.789@mail.ru

Нуриева А.Р., канд. экон. наук, доцент Института международных отношений Казанского (Приволжского) федерального университета, г. Казань, Россия. Email: n.g.789@mail.ru

SECTORS OF THE INTERNATIONAL SPECIALIZATION OF THE REPUBLIC OF KOREA IN THE 21ST CENTURY

Karimova R.R., *Gibadudlin M.Z., Nurieva A.R.

*n.g.789@mail.ru

Kazan Federal University, Kazan, Russia

Abstract: In the 21 century. The Republic of Kazakhstan entered as a democratic state with a developed economy of an innovative type. Over the years since the removal of the military from the state administration, the democratic authorities not only did not lose the achievements of their predecessors, but also managed to advance the country along the path of economic progress. The Republic of Korea achieved the greatest successes in shipbuilding and automotive industry.

Keywords: Korea, new industrial countries, modernization, scientific and technical and innovation policy, automobile industry, shipbuilding.

For citation: Karimova R.R., Gibadudlin M.Z., Nurieva A.R. Sectors of the international specialization of the Republic of Korea in the 21st century. *Kazan Bulletin of Young Scientists*. 2019. Vol. 3. No. 1 (9). Pp. 89–95.

Acknowledgements: This work was supported by Seed Program for Korean Studies through the Ministry of Education of Republic of Korea and Korean Studies Promotion Service of The Academy of Korean Studies (AKS-2016-INC-2230003); We express our gratitude to the Center of Korean Studies at KFU and to the scientific journal *Kazan Bulletin of Young Scientists* for the opportunity to publish in the journal.

References

1. Morskiye vesti Rossii [elektronnyy resurs]// <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=58975>
2. Russkaya pelagicheskaya issledovatel'skaya kompaniya Mirovoy sudostroitel'nyy ry-nok. Segment rybolovnykh sudov [elektronnyy resurs]// http://ruspelagic.ru/mirovoy_sudostroitelnyy_rynok._segm
3. Kir'yanov O. Reportazh s verfi krupneyshey v mire sudostroitel'noy kompanii [elektronnyy resurs] // Rossiyskaya gazeta 13.09.2008 [https://www.korabel.ru/news/comments/reportazh_s_verfi_krupneyshey_v_mire_sudostroitelnoy_kompanii.html]
4. Morskoy biznes [elektronnyy resurs] [http://mbsz.ru/?s=Daewoo Heavy Industries](http://mbsz.ru/?s=Daewoo+Heavy+Industries)
5. [elektronnyy resurs]//http://www.nslabs.ru/news/?news_id=552
6. [elektronnyy resurs]// <https://ru.wikipedia.org/>
7. Lan'kov A. Avtomobil'naya promyshlennost' Korei: 2000 god // Vostochnyy portal [elektronnyy resurs]// <http://lankov.oriental.ru/d17.shtml>

Authors of the publication

Karimova R.R., student of Kazan Federal University. Kazan, Russia.

Gibadulin Marat Zufarovich, Cand. eq. Sci., Associate Professor of the Institute of International Relations, Kazan Federal University, Kazan, Russia. E-mail: n.g.789@mail.ru

Nurieva Aigul Rustamovna, Cand. eq. Sci., Associate Professor of the Institute of International Relations, Kazan Federal University, Kazan, Russia. E-mail: n.g.789@mail.ru

Дата поступления статьи 17.12.2018