УДК 339.9

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛУКИ КОРЕИ

**Слесарева В.Ю.**

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: valeriyasl@mail.ru*

В данной статье рассматривается состояние транспортной системы Республики Корея и ее развитие в течении времени. Более подробно рассматриваются планы правительства по развитию инфраструктуры различных отраслей логистики и созданию систематических связей между всеми видами транспорта. Исследуется роль транс-корейской железной дороги и роль создания «железнодорожного транспортного коридора, соединяющего север и юг Корейского полуострова с Россией и Европой» в развитии логистической системы РК. Анализируется возможность создания логистической сети через страны Евразии для активизации торговли в корейском регионе. Также в данной статье представлены перспективы развития сотрудничества между Россией и Республикой Корея в сфере транспорта. В результате выявлены причины невозможности для Республики Корея стать на сегодняшний день лидером в международной транспортно-логистической системе.

**Ключевые слова и словосочетания: транспортно-логистическая система, Республика Корея, Транссибирская магистраль, Россия, Транскорейская железная дорога, «евразийская инициатива»**

# INTERNATIONAL EXPERIENCE IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN THE CASE OF THE REPUBLIC OF KOREA

**Slesareva V.U.**

*Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: valeriyasl@mail.ru*

The article examines the state of the transport system in the Republic of Korea and transport system's development over time. The article describes the government's plans for the development of infrastructure of various logistics industries and the creation of the links between different types of transport. It analyses the role of the trans-Korean railway and the role of creating a «railway transport corridor linking the north and the south of the Korean Peninsula to Russia and Europe» in the Republic of Korea logistics system development. The possibility of creating a logistics network across the Eurasian countries to activate trade in the Korean region. Furthermore, this article presents development prospects of cooperation between Russia and the Republic of Korea in the field of transport. As a result, it is thought to be impossible for the Republic of Korea to become the leader in the international transport and logistics system today.

**Keywords: transport and logistics system, the Republic of Korea, Trans-Siberian Railway, Russia, Trans-Korean Railway, «Eurasia Initiative»**

В истории человечества не было периода столь бурного развития экономики, как в послевоенный период. Его важный фактор – способность в первую очередь эффективно, быстро и бесперебойно осуществлять перевозки. Это получило название логистики, призвание которой в данном более узком смысле – доставка нужных товаров в место назначения в согласованные сроки, в должном состоянии и по приемлемой цене [8]. В настоящее время в Южной Корее логистические технологии стали находить широкое применение в различных отраслях хозяйственной деятельности. Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях. Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам.

Цель данного исследования состоит в том, чтобы осуществить комплексный анализ развития транспортно-логистической системы Республики Корея и ее перспективы в международных экономических отношениях.

Соответственно поставлены следующие основные задачи: определить уровень развития транспортно-логистической системы Республики Корея в настоящее время; выявить стратегические задачи, стоящие перед государством; проанализировать планы и проекты правительства по дальнейшему развитию логистической системы; определить основные направления международного сотрудничества.

Республика Корея завоевала в мире репутацию страны с одной из наиболее динамично развивающихся экономик. Используя своё благоприятное географическое положение в азиатско-тихоокеанском регионе, она имеет возможность стать в 21 веке центральным звеном международной логистической системы. В свете имеющихся географиче-

ских и инфраструктурных возможностей, а также исходя из потенциала региональной экономики, очень важно для Кореи приложить все усилия для того, чтобы в короткий срок стать региональным центром в Восточной Азии. Несмотря на быстрые темпы роста производства, благодаря которым Корея занимает 13 место в рейтинге стран с высокоразвитой экономикой, логистические издержки всегда были обременительны для южнокорейских предприятий. Относительные расходы на логистику в Корее значительно выше, чем в передовых странах – конкурентах. Логистика в республике, составляющая 12,8% валового внутреннего продукта, проигрывает в сравнении с США (10,1%) и Японией (9,59%). Бремя издержек на логистику растёт, поскольку объем внутреннего и внешнего фрахта продолжает возрастать. Общий объем внутренних и внешних перевозок возрос с 486.6 миллионов тонн в 1997 до 570.5 миллионов тонн в 2001 и стал составлять 724.3 миллиона тонн в 2006, 896.1 миллион тонн в 2011 и согласно прогнозам, будет составлять 1, 265.5 миллионов тонн к 2020 году [5].

В настоящее время реализуется долгосрочный Государственный базовый план развития логистики на 2001 – 2020 гг. Из государственного бюджета Республики Корея на развитие логистики выделяются значительные средства. Предполагается создать Национальную информационную логистическую сеть, способствующую эффективному взаимодействию железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта. В центре внимания правительства находится расширение внутренних средств логистики, логистическая информатизация и стандартизация, разработка логистической индустрии. С 2006 года началась вторая фаза реализации плана. Государством было выделено 4,7 триллионов вон. Денежные средства были направлены на строительство пяти крупных логистических центров, которые планируется сформировать в стратегически важных регионах страны – Сеульском, Центральном, Ёнамском, Хонамском и Пусанском, и расширение Международного аэропорта Инчон. Также в настоящее время Республика Корея и РФ находятся в области совместного участия в реализации проекта по судостроению и портовому хозяйству. Не смотря на то, что расчеты свидетельствуют о том, что Республика Корея и Китай стали достаточно серьезным фактором, понижающим возможности дальневосточных судостроительных и судоремонтных предприятий по удовлетворению потребностей российских предприятий[6], в течение последних десятилетий в каждой стране реализуются комплексные программы стимулирования судостроительной отрасли. Например, южнокорейская компания «Кемто Констракшн» приступила к строительству глубоководного причала в портопункте Китовый город Курильска на острове Итуруп. Эта первая иностранная компания, которая участвует в качестве субподрядчика в возведении объектов на Курилах.

Правительство также планирует строить железную дорогу, связывающую аэропорты Инчхон, Кимпхо, город Сонгдо и сеульский железнодорожный вокзал. (В марте 2007 года скоростная линия была открыта). Высокий уровень инвестиций также запланирован для расширения контейнерных терминалов в портах Пусан и Кваньян. В настоящее время морские порты Пусан, Кваньян, Пёнтек модернизируются. Согласно Государственному базовому плану развития логистики на 2001 – 2020 гг. транспортно-логистическая инфраструктура Республики Корея будет включать 48 крупных грузовых терминалов. Половина из них будет находиться в районе порта Пусан. Этот порт играет исключительную роль во внешней торговле страны, через него проходит 40% общего объема экспорта и более 80% контейнеропотоков [3]. Правительство поставило задачу превратить порт Пусан и совсем новый контейнерный порт Гуаньян в крупнейшие в этом регионе транзитные транспортные узлы. На сегодняшний день порт Пусан – третий крупнейший хабовый порт в мире после портов Сингапур и Гонконг.

Наряду с расширением объектов инфраструктуры с приоритетом аэропортов и портов, не менее важно создать систематические связи между различными видами транспорта. Только когда система включает в себя интегрированные порты, железные дороги, автотрассы, аэропорты, она может конкурировать на международном уровне. Когда проект соединения железных дорог Севера и Юга завершится, возможности морских, наземных и воздушных перевозок распространятся на весь полуостров, что откроет новые перспективы развития. 11 сентября 2015 года президент Республики Корея Пак Кын Хе призвала к сотрудничеству США, Китай и Россию в создании логистической сети через страны Евразии и сказала, что амбициозный проект поможет в дальнейшем активизировать торговлю в регионе. Южная Корея продвигает «Евразийскую инициативу» по сближению стран Евразии за счет соединения автомобильных и железных дорог, которые ведут из Южной Кореи в Европу, через Северную Корею [1].

«Сеть на обширном Евразийском континенте не может быть создана одной

или двумя странами», сказала Пак, выступая на международном форуме по логистике в Сеуле. Южная Корея также надеется соединить сети российской Транссибирской магистрали через Северную Корею. В свою очередь, «одной из стратегических целей ОАО «РЖД», согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года», является «создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров». Грузопотоки Транскорейской магистрали формировались бы из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и Южной Кореей и транзитных грузов в сообщении «Республика Корея – страны Европы» и обратно. К перевозкам по Транскорейской магистрали могла быть привлечена также часть контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в порту Пусан [2].

Обсуждение проекта соединения Транссибирской магистрали с потенциальными транскорейскими железными дорогами продолжается более десятилетия и значительного прогресса в переговорах не достигнуто ввиду геополитических препятствий, в частности, ядерной и ракетной программ Северной Кореи. Как известно, большое значение для дальнейшего развития Транссиба имеют восстановление Транскорейской железной дороги и соединение ее с Транссибирской магистралью, а также создание сухопутного моста от Республики Корея в Западную Европу через РФ. В настоящее время в мировой торговле интенсивно нарастают евразийские торгово-экономические связи, и Транссиб может сыграть важную роль как альтернатива кружным океаническим маршрутам между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Европой. Активные действия по воссозданию Транскорейской магистрали и созданию транзитного маршрута Азия – Европа начались в июне 2000 г., когда в ходе визита президента Республики Корея Ким Дэ Чжуна в Пхеньян была подписана "Совместная Декларация Севера и Юга". Лидеры двух стран обозначили намерение организовать железнодорожное сообщение с Европой из южнокорейского порта Пусан по линии Сеул-Пхеньян-Синыйджу-Китай. В следующем году в ходе визита в Россию лидера КНДР Ким Чен Ира была подписана Московская декларация, которая предусматривала создание «железнодорожного транспортного коридора, соединяющего север и юг Корейского полуострова с Россией и Европой». Тогда же МПС России и министерство железных дорог КНДР подписали Соглашение о сотрудничестве, которое предусматривало, что восстановление Транскорейской магистрали будет проводиться по так называемому восточному маршруту, то есть железнодорожная линия пройдет вдоль побережья Японского моря с выходом на Транссиб через пограничный переход Туманган (КНДР) – Хасан (Россия)[10]. 14 июня 2003 года после завершения строительства состоялась официальная церемония соединения железных дорог Юга и Севера Кореи. Позднее, 28 – 30 апреля 2004 года в Москве совершилась трехсторонняя встреча экспертов Корейской Народно-Демократической Республики, Республики Корея и Российской Федерации по вопросам осуществления проекта восстановления Транскорейской железной дороги с выходом на Транссибирскую магистраль. Данный проект должен способствовать развитию торгово-экономических отношений между странами Северо-Восточной Азии и Европы, а также увеличению объемов перевозок грузов по железным дорогам Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики и Российской Федерации. Реализация данного проекта позволит перевозить грузы из Азии в Европу быстрее и дешевле, чем это делается в настоящее время морским транспортом [4].

Преимуществом сухопутного маршрута является и скорость транспортировки груза. Весной 2006 г. во Владивостоке состоялась первая в истории встреча глав железнодорожных ведомств России, КНДР и РК, на которой было принято решение о начале модернизации Транскорейской магистрали с реконструкции участка железной дороги Хасан-Раджин. В июле 2006 г. руководство ОАО «РЖД» посетило с визитом Южную и Северную Корею, в ходе которого были проведены переговоры с представителями правительства, железных дорог, грузовладельцев и экспедиторских компаний Республики Корея и КНДР. Важным результатом визита стало согласование тремя сторонами маршрута Транскорейской магистрали, который будет проходить от Пусана через Сеул, далее по территории Северной Кореи через Кэсон-Пхенсан-Вонсан с выходом на Транссиб через погранпереход Туманган-Хасан. Начало перевозок транзитных грузов с использованием пилотного участка Транскорейской магистрали и Транссиба важно и для железных дорог, и для экономик стран, вовлеченных в проект. Весной 2008 г. президент РЖД Владимир Якунин и министр железных дорог КНДР Ким Ен Сам подписали соглашение о сотрудничестве в реализации пилотного проекта Хасан-Раджин [7]. Через 2 года уже велись полномасштабные строительные работы по реконструкции железной дороги, завершившиеся осенью 2013 года. Реконструкция

участка железной дороги Хасан-Раджин стала пилотной частью крупномасштабного проекта, предусматривающего соединение российского Транссиба с Корейскими железными дорогами и в перспективе связывающего Корейский полуостров через территорию России с Европой. С экономической точки зрения проект восстановления ТКМ и соединения ее с Трассибом в любом варианте окажет благоприятное политическое значение для Корейского полуострова и региона в целом. Сегодня порт Раджин входит в особую торгово-экономическую зону Расон и является незамерзающим портом с развитой инфраструктурой и высокой степенью безопасности для грузоотправителей и льготами для предпринимателей. Но, к сожалению, многообещающий проект Транскорейской железной дороги был заброшен из-за политической напряженности на Корейском полуострове [9].

Приход к власти южнокорейского правительства во главе с президентом Ли Мён Баком положил конец практически всему экономическому сотрудничеству двух корейских государств из-за развития ядерных и ракетных военных технологий КНДР. Нынешний президент Республики Корея Пак Кын Хе, дочь бывшего диктатора Пак Чон Хи, еще во время предвыборной кампании пообещала добиться восстановления железнодорожного сообщения с Северной Кореей и в 2013 году выдвинула «евразийскую инициативу» по воссозданию «Шелкового пути» в Европу через Китай, Среднюю Азию и Россию. Но из-за проблем с КНДР никакого прогресса в осуществлении этих планов достигнуто не было. Именно поэтому в 2015 году в Сеуле стартовал проект «поезд дружбы Евразии» или «Евразийский экспресс дружбы – 2015» в рамках евразийской инициативы Южной Кореи, направленной на соединение этой страны с Европой железными дорогами. Этот проект предполагал символическую экспедицию на поезде через всю Россию до Берлина. «Мы надеемся, что укрепляя взаимосвязь со странами Евразии и учитывая экономическую взаимозависимость, в долгосрочном плане мы получим результат, направленный на ослабление региональной напряженности, а в случае Корейского полуострова, на его воссоединение», – заявил телеканалу YTN министр иностранных дел Республики Корея Юн Бён Се.

По словам президента РЖД Владимира Якунина, за 11 дней путешествия по Транссибу корейцы успели лично убедиться в возможностях железнодорожной магистрали. Кроме того, Якунин уверен, что поезд дружбы сыграет большую роль в развитии Транскорейской магистрали. Более того, как сказал Якунин, проект восстановления железнодорожных путей сообщения между Россией, Южной Кореей и Северной Кореей уже начал работу. Россия, Северная и Южная Кореи уже достаточно далеко продвинулись по проекту восстановления Транскорейской магистрали. Об этом глава РЖД Владимир Якунин сообщил после встречи «Поезда дружбы Евразии» на Ярославском вокзале в Москве. «Порт Раджин сегодня уже работает, уголь в Южную Корею отгружается, и это – свидетельство того, что проект в своей начальной стадии уже функционирует», – сказал Якунин. Он отметил, что отношения с южнокорейскими и северокорейскими железными дорогами строятся на партнерской основе, и «Поезд дружбы Евразии»» «сыграет глубокую роль» в развитии Транскорейской магистрали.

Проанализировав все вышеперечисленные данные, можно сделать следующий вывод. Несмотря на то, что Республика Корея имеет высокоразвитую транспортно-логистическую сеть, обладая крупнейшими хабовыми портами в мире, полностью реализовать свой потенциал она сможет только через сотрудничество с КНДР, которое будет способствовать развитию торгово-экономических отношений между странами Северо-Восточной Азии и Европы, что в свою очередь даст возможность РК стать центральным звеном международной логистической системы.

**Список литературы**

1. Бардаль А.Б. Текущее положение транспорта российского Дальнего Востока и перспективы российско-корейского сотрудничества // Journal of Siberian and Far Eastern Studies. 2014. Vol. 10. Pp. 90–129.

2. Гриванов Р.И., Шингарева А.А. Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде // Интернет-журнал «Управление экономическими системами». – 2015. – №1 (73). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://uecs.ru/logistika/item/3310 (дата обращения 09.10.2016).

3. Гриванов Р.И., Лёгенький А.В. Борьба с экономическими правонарушениями в деятельности кредитных организаций // Международный студенческий научный вестник. – 2015. – № 4–3. – С. 419–422.

4. Гриванов Р.И., Лёгенький А.В. Совершенствование системы государственного регулирования экспорта морских биоресурсов в российской федерации // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 8–3. – С. 516–519.

5. Дёмина О.В. Российско-корейское сотрудничество на Дальнем Востоке в свете Евразийской инициативы // Пространственная экономика. – 2014. – №3. – С. 179–183.

6. Осипов В.А. Проблемы международной конкуренции российского судостроительного и судоремонтного производства на Дальнем Востоке / В.А. Осипов, Л.Н. Жилина // Интернет-журнал «Науковедение». 2012 №4 (13) [Электронный ресурс]. – М., 2012. – Режим доступа: http://naukovedenie.ru/PDF/105evn412.pdf (дата обращения 15.10.2016)

7. Пак Ен Кюн, Логистические методы повышения транзитного потенциала Транссибирской магистрали: На примере железнодорожного сообщения Республика Корея – Российская Федерация: дис. … канд. техн. наук. – М., 2006.

8. Родников А.Н. Логистика. Терминологический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2004 С. 120.

9. Служу Отечеству. Информационное аналитическое издание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechestvu/arkhiv-2013/oktyabr-2013/item/1055–html (дата обращения 15.04.2016).

10. ТАСС. Информационное агентство России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tass.ru/tass-dos-e-ekonomika/680198 (дата обращения 15.04.2016).