

Секція: Міжнародна економіка.

**ГУРМАК В.М.**

*аспірантка кафедри міжнародного менеджменту  
Київського національного економічного університету*

*м.Київ, Україна*

## **РОЗВИТОК СУДНОБУДУВАННЯ ПІВДЕННОЇ КОРЕЇ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ**

Нерівномірність розміщення ресурсів на планеті, віддаленість регіонів, де видобуваються корисні копалини де вони переробляються і де здійснюється збут виробленої продукції, велика частка острівних держав у світовому експорті та імпорті і, нарешті, розвинені експортно-імпортні відносини між державами, що знаходяться на різних материках, - все це фактори, що сприяють розвитку послуг морського транспорту, а це в свою чергу є чинником конкуренції в світовому суднобудуванні. Суднобудування Південної Кореї займає провідні позиції в світі, а для країни воно стало рушійною силою економічного розвитку, що забезпечує провідну роль у формуванні ВВП країни, дає можливість підтримувати низький рівень безробіття.

Південнокорейське суднобудування в даний час переживає справжній бум, країна є лідером у світі з будівництва суден, її частка на глобальному ринку становить 51,2% [4,5]. Перший у Південній Кореї сучасний суднобудівний завод відкрив «Hyundai Heavy Industries» у 1973 році. Корея послідовно пройшла свій шлях від будівництва простих судів з імпортних комплектуючих в 1970-і роки через глибоку спеціалізацію виробництва машин та устаткування в 1980-і до статусу світової верфі №1 до кінця 1990-х. Перша трійка найбільших у світі виробників судів сьогодні складається з південнокорейських компаній – Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries і Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering. У першу десятку входять і інші корейські компанії – Hyundai Mipo Dockyard, Hyundai Samho

Heavy Industries, Hanjin Heavy Industries and Construction і STX. Корейські суднобудівні компанії вийшли на перше місце в світі за обсягом виробництва ще в 2005р., і на їх частку припадало 35,8% від загальносвітового виробництва. Суднобудівні потужності Південної Кореї вирости з 190,000 тонн у 1971 році до 13 млн. тонн судів загальною вартістю \$565.5 млрд. у 2013р. [6]. Корейські суднобудівники на даний момент стійко домінують на світовому ринку, виробляючи супертанкери і морські бурові установки. Найприбутковішим є будівництво танкерів для перевезення зрідженого газу.

Сьогодні суднобудівна галузь Південної Кореї налічує близько 300 заводів, 30 з яких можуть і будують судна дедвейтом більше 10.000 т. Це стало результатом продуманої промислової політики, яку впродовж останніх 30-40 років проводили держава і провідні бізнес-групи Кореї. Феноменально швидкий ріст суднобудівної галузі в Південній Кореї став можливий завдяки серйозному відношенню менеджменту компаній до розробки та впровадження технічних новинок. Конкурентною перевагою Кореї, крім системної державної промислової політики, стала значна монополізація індустрії з боку інтегрованих бізнес-груп («чеболів»), чий адміністративний ресурс і фінансові можливості дозволяли досить вільно вкладати кошти в масштабні проекти розвитку, співвідносячи свою поведінку з урядовою стратегією.

Що стосується тенденцій розвитку суднобудування, то слід зазначити постійне зростання виробництва і наявність стимулів до вдосконалення технологій і пошуку нових шляхів мінімізації витрат. Цей стимул забезпечується своєрідною «гонкою» Південної Кореї та Китаю за лідируючу позицію в світовому суднобудуванні та отримання максимальної частки всіх замовлень. Крім конкуренції, розвитку суднобудування також сприяють особливості геополітичного положення Південної Кореї - основними торговими партнерами Південної Кореї виступають держави, зв'язок з якими може забезпечуватися тільки морським сполученням: це США, Китай, Японія.

Корея обрала шлях інтенсифікації науково-технічного прогресу і активне впровадження інновацій в суднобудуванні. Ці слова можна знайти в будь-яких звітах і презентаціях корейських суднобудівників. Основні ризики на цьому шляху пов'язані з розвитком «економіки знань», а точніше - з проекцією темпів цього зростання на темпи зростання виробництва основних конкурентів, відрив від яких Південна Корея планує здійснити в сегментах з високою доданою вартістю. Це вимагає вже не тільки безперервного трансферу технологій з-за кордону, а й розвитку науково-інженерної бази всередині країни. Особливо при фокусуванні на будівництві «офшорного флоту», де частка імпорту ключових технологій висока, робота носить чисто виробничий характер, а участь корейських концернів у процесі власне розробки виробів мінімальна.

Що стосується перспектив розвитку «економіки знань», то становище Кореї можна охарактеризувати двояко. З одного боку, в останнє десятиліття вона займає третє місце за часткою витрат на НДДКР у ВВП (і п'яте місце за абсолютним обсягом витрат на НДДКР), випереджаючи за цим показником навіть таких визнаних технологічних лідерів, як США і Німеччина, і впевнено тримаючись врівень з ними по числу науково-дослідних працівників на душу зайнятого населення. Ці показники відображають політику уряду і керівництва провідних бізнес-груп, спрямовану на інтенсифікацію досліджень і розробок. З іншого боку, сам масштаб стимулювання НДДКР є, по суті, наслідком визнання очевидних проблем корейського дослідного сектора, а ефективність подібного вкладу поки не настільки висока. Це видно хоча б з таких показників, як обсяг наукових публікацій і кількість патентних заявок.

Світові тренди свідчать, що розміщення суднобудівного виробництва в країнах, що розвиваються, в тому числі і в Кореї, зараз вигідно розвиненому світу. Безумовно, в Кореї спостерігається поступове зростання вартості трудових ресурсів, як і в деяких інших країнах, що розвиваються. Однак поки немає альтернатив розміщення верфей в інших регіонах, де досі робоча сила

залишається дешевою, на приклад в Африці.

**Висновок.** Сучасний тренд розвитку світової економіки показує, що торгівля між різними країнами і регіонами тільки збільшується в обсягах, тобто все більше і більше країн стають активними суб'єктами на світовому торговому ринку, а торгове сполучення між багатьма з них може здійснюватися тільки по морю. Таким чином, у світі навряд чи незабаром зникне необхідність існування і постійного розвитку і вдосконалення суднобудівних виробництв., і Україна в цих процесах має зайняти суттєві позиції.

### **Література:**

1. South Korea's sinking shipbuilding industry [Special series - part II][http://www.hani.co.kr/arti/english\\_edition/e\\_business/654386.html](http://www.hani.co.kr/arti/english_edition/e_business/654386.html)
2. Weathering the Storm: Korea's Shipbuilding Industry <http://www.keia.org/publication/weathering-storm-korea%E2%80%99s-shipbuilding-industry>
3. Транспортный бизнес 2008-2014 Режим доступа: [http://tbu.com.ua/articles/mirovoe\\_sudostroenie\\_na\\_perelome.html](http://tbu.com.ua/articles/mirovoe_sudostroenie_na_perelome.html)
4. Рейтинги країн за обсягами імпорту за даними Центрального Розвідувального управління, CIA World Factbook [Електроний ресурс] — Режим доступу: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2087rank.html>
5. Рейтинги країн за обсягами імпорту за даними Центрального Розвідувального управління, CIA World Factbook [Електроний ресурс] — Режим доступу: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2078rank.html>
6. Seven Korean Shipbuilders Rank in Top 10 // Marine Talk Online Portal [Електроний ресурс] — Режим доступу: <http://www.marinetalk.com/articles-marine-companies/art/7-Korean-Shipbuilders-Rank-in-Top-10-xxx000123742OT.html>

7. SOUTH KOREA - A Country Study. [Электроний ресурс] — Режим  
доступу: <http://www.country-data.com/frd/cs/krtoc.html#kr0100>