

*Со Чон Хо  
So Chon Ho*

## **Транспортная инфраструктура Республики Корея как основа международного сотрудничества**

**Transport Infrastructure of the Republic of Korea  
as a basis for international cooperation**

Когда мы говорим об инфраструктуре, то имеем в виду железные и автомобильные дороги, портовые сооружения, линии электропередачи и другие объекты. В своём докладе я ограничусь рассмотрением объектов транспортной инфраструктуры Кореи. В начале, хотелось бы сделать небольшой экскурс в историю, и рассказать о том, что представляла собой Корея в начале 60-х гг. XX в. и как развивалась инфраструктура страны в связи с переориентацией корейской экономики на экспорт. В 1963 г. показатель ВВП страны на душу населения составлял 87 долларов США. Природных ресурсов на территории южной части Корейского полуострова, в отличие от России, практически не было. Корейская экономика в начале 60-х гг. пребывала в крайне удручающем состоянии. Поэтому нам пришлось принять экспортноориентированную модель нашего дальнейшего развития, которая заключалась в покупке на внешнем рынке сырья, переработке его в готовую продукцию и вывозе её в третьи страны. Такая направленность экономики требовала создания соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры и её развития. Корею ничего не оставалось, как развивать свои автомобильные и железные дороги, морские и воздушные порты.

99,7% всех товаров, производимых в Республике Корея (РК), вывозится через морские порты. Через них в страну поступает и сырьё. Все основные экспортные и импортные потоки проходят через порт Пусан. Соответственно главная автомобильная дорога страны соединяет Сеул и Пусан. Кроме того, эти два города связывает железная дорога. В 70-е гг. вопрос о необходимости строительства скоростной автострады между Сеулом и Пусаном вызывал острые дискуссии. В обществе в тот период было распространено негативное отношение к строительству данной дороги. Оппоненты проекта утверждали, что в стране нет такого количества грузов, для перевозки которого могла бы понадобиться столь дорогостоящая трасса. Тем не менее, тогдашний президент РК Пак Чжонхи принял решение о начале строительства этой дороги, на которое были выделены значительные средства. Общество ощутило эффект от строительства трассы только через 30 – 40 лет.

Поскольку корейская экономика, как я уже сказал, является экспортноориентированной, важное значение для неё имеет доля транспортной составляющей в общей себестоимости товара. Недостаточная развитость инфраструктуры ведёт к повышению стоимости транспортировки товара из района его производства в порт вывоза, что, в конечном

---

**Со Чон Хо**, консул по экономическим вопросам Генерального консульства Республики Корея в г. Владивостоке

Перевод с корейского: Чепусов С.Б.

счёте, сказывается на экспортной цене. Именно поэтому правительство РК не могло не уделять большого внимания развитию инфраструктуры.

Следующая часть моего доклада будет посвящена автомобильным и иным сухопутным дорогам, а также общественному транспорту. Приведу некоторые цифры, которые характеризуют эту часть инфраструктуры. Общая протяжённость дорог в РК составляет порядка 104 тыс. км. Несмотря на то, что центральное правительство и местные власти постоянно ведут строительство новых дорог, тем не менее, количество автомобилей, которые ездят по этим дорогам, растёт быстрее: так, в 90-е гг. оно составляло 3 млн. 600 тыс., а к 2009 г. достигло 17 млн. Если в 90-е гг. на 1 автомобиль приходилось 16,7 м. дорожного полотна, то в 2009 г. только немногим более 6 м. Это говорит о том, что, несмотря на большие вложения, строительство автодорог отстаёт от развития парка автотранспорта.

Если говорить о скоростных дорогах, то в настоящее время в Корее существует 32 таких дороги и их общая протяжённость составляет 3860 км. Также в стране есть дороги государственного значения, их насчитывается 51, а их протяжённость составляет 13 812 км.

Ранее политика правительства РК в области развития дорог была направлена исключительно на их строительство, создание новых дорог и расширение уже существующих. Безопасности и эффективности использования дорог, вопросам охраны окружающей среды уделялось мало внимания. Это сказывалось на конечных пользователях дорожной сети, водителях различных транспортных средств. Недавно была принята долгосрочная программа, предусматривающая, помимо строительства и содержания дорог, меры по повышению эффективности их использования. Она рассчитана на 2011 – 2020 гг. До 2020 г. РК должна будет дополнительно построить на своей территории более 6 тыс. км. дорожной сети.

Для реализации этой программы предполагается применение различных форм частно-государственного партнёрства. Если бы у правительства было достаточно средств для самостоятельного осуществления данной программы, это, конечно, облегчило бы её выполнение. Однако ресурсы государственного бюджета обычно не позволяют вести столь масштабное дорожное строительство, поэтому государство привлекает частные инвестиции. Ввиду подобной практики в Корее существует достаточно много дорог, построенных на средства частных инвесторов. Конечно, такие дороги являются платными: проезд по ним оплачивается владельцами автомобилей. Деньги, получаемые за пользование платными дорогами, направляются на их дальнейшее благоустройство и улучшение экологической обстановки. Кроме того, за счёт этих средств увеличивается количество дорожек для велосипедистов и внедряется новое асфальтовое покрытие, которое выделяет меньше углекислого газа.

Корея намеревается занять ведущее место в мире в сфере развития систем интеллектуального управления транспортом. Примером использования интеллектуального управления транспортом являются остановки в Сеуле, на которых установлены экраны, позволяющие следить за движением автобуса по городу. Эта информация также может быть получена каждым пассажиром на свой смартфон.

Государство продолжает развивать сеульский метрополитен, для того чтобы снизить нагрузку на общественный транспорт и городскую среду в целом. В настоящее время строительство метро происходит в таких центрах как Сеул, Пусан, Тегу, Инчхон и других, т.е. всего в 18 городах страны.

Говоря о городском транспорте Республики Корея, следует разде-

лить его на две части. В крупных городах Кореи есть специально выделенные полосы исключительно для движения общественного транспорта, прежде всего автобусов. Благодаря появлению таких специальных полос удалось повысить среднюю скорость движения с 16,6 до 21,6 км./ч. Чем быстрее движется общественный транспорт, тем меньше потребность горожан в пользовании своими личными автомобилями. Таким образом, выделение полосы проезжей части для общественного транспорта позволяет снизить нагрузку на данную дорогу в целом. Кроме того, в Корее внедрена система карточной оплаты проезда в общественном транспорте. Электронная карта может использоваться для оплаты проезда по железной дороге в пределах города, в метро, в автобусах и даже в такси. Эту систему оплаты можно назвать дружественной по отношению к клиенту.

Следующая часть моего доклада посвящена железным дорогам РК. Крупнейшие города страны соединяет линия скоростной железной дороги, которую называют Корейским экспрессом (КТХ). Эта дорога позволяет переезжать из одного конца страны в другой за 1,5 часа. В настоящее время поезд КТХ развивает скорость до 350 км./ч. При этом сейчас мы испытываем четвёртое поколение таких поездов, которые смогут развивать скорость до 430 км./ч. Кроме того, мы планируем увеличить протяжённость скоростных железных дорог в стране с нынешних 368 км. до 2362 км. в 2020 г.

Скажу также несколько слов об авиации и аэропортах Кореи. Рынок авиаперевозок в РК достаточно динамично развивается. По итогам 2010 г. РК находится на 6-ом месте в мире по объёму авиаперевозок. В Корею действуют 286 авиамаршрутов в 46 стран мира. Внутри Кореи и за рубеж осуществляют 2550 полётов в неделю.

Самым известным корейским аэропортом является международный аэропорт Инчхон. Его развитие прошло несколько этапов. Генеральный план развития этого аэропорта был принят в 1992 г. Инчхонский аэропорт был построен на острове, соединённом с материком мостом. Во время его строительства возникали сомнения в выборе островной территории: многие опасались постоянных туманов, способных затруднить авиационные перевозки. Однако последующая работа аэропорта показала необоснованность подобных опасений. Кроме того, аэропорт расположен на большом удалении от городов и не оказывает негативного влияния на их население. Открытие этого объекта состоялось в 2001 г., его строительство заняло 100 месяцев. Если говорить об качестве Инчхонского аэропорта, то в течение 10 лет с момента сдачи в эксплуатацию, он входил в число лучших аэропортов мира, либо возглавлял этот список. Последние шесть лет этот аэропорт остаётся лучшим в мире по рейтингу «Ридерс Дайджест», основанному на оценках самих пассажиров. Он является вторым в мире по количеству перевозимых коммерческих грузов, и занимает восьмое место по пассажиропотоку.

Я бы хотел обратить внимание аудитории на те особенности, которые делают Инчхон одним из самых лучших аэропортов мира. Одним из важных показателей работы аэропорта является количество времени, необходимое для прохождения всех регистрационных, иммиграционных и иных процедур при прибытии или при посадке. По стандартам Международной ассоциации гражданских авиаперевозчиков, время, затрачиваемое на посадку пассажиров в самолёт, должно составлять 60 мин. В аэропорту Инчхон все пассажиры поднимаются на борт воздушного судна за 18 мин. При въезде в страну, при стандартном времени высадки в 45 мин., в Инчхоне затрачивается 13 мин. На принятие и отправку самолёта в общей сложности действующие стандарты выделяют 120 мин. В Инчхонском аэропорту на это уходит 45 мин. Ещё одной особенно-

стью является использование работающими в аэропорту службами т.н. «умных» технологий. Через специальный терминал, расположенный в здании аэропорта, любой пассажир может зарегистрироваться на рейс.

Заключительная часть доклада будет посвящена развитию морских портов и припортовых территорий. Как я уже сказал, самым крупным портом РК является Пусан. Если рассмотреть перевалку контейнеров в порту Пусан, то в 2010 г. было перевезено 14 млн. 190 тыс. контейнеров. Порт Пусан занимает пятое место в мире, после Шанхая, Сингапура, Гонконга и Шеньжэня. Особенностью этого порта является исключительно выгодное географическое положение. Пусан находится на середине пути между Америкой и Европой. Кроме того, он расположен посередине маршрута, соединяющего Японию и Китай. В связи с этим количество контейнеров, переваливаемых через порт Пусан, постоянно увеличивается. Интересным и требующим дальнейшего развития направлением является налаживание отношений между Пусаном и дальневосточными портами, в частности портами Южного Приморья.

Сам порт Пусан состоит из двух частей – старой (северной) и новой территорий. Если раньше контейнерные перевозки осуществлялись в основном через Северный порт Пусана, то сейчас вся масса контейнеров идёт через Новый порт. В настоящее время в Новом порту установлено 18 перевалочных кранов, но их количество постоянно увеличивается. К 2020 г. мы планируем дополнительно построить в этом порту ещё 35 причалов. Кроме того, за счёт дноуглубительных работ глубина возле причальной стенки будет увеличена до 17 метров, после чего к ней смогут подходить любые крупногабаритные суда.

В соответствии с происходящими изменениями в политике морских грузоперевозок, суда не останавливаются сейчас в каждом коммерческом порту, но делают остановки только в основных портах. Крупный контейнеровоз выгружает часть своего груза в большом порту (хабе), после чего контейнеры развозятся судами меньшего размера в соседние порты. Таким образом, хабы постоянно растут и повышают свою конкурентоспособность. Приведу несколько цифр, касающихся развития порта Пусан. Общая стоимость этого проекта составляет 9,8 млрд. долл. США. Мы рассчитываем увеличить количество контейнеров, переваливаемых этим портом в год, до 15 млн. Кроме того, в дальнейшем мы планируем расширить территорию порта.

Остановлюсь также на существующих в порту Пусан логистических парках. Площадь этих логистических парков достигает в общей сложности 6,7 млн. кв.м. На территории данных парков осуществляют свою деятельность 30 логистических компаний. Так как все эти парки объединены зоной свободной торговли, их резиденты освобождены от налогов и имеет некоторые другие преференции. На территории логистических парков оказываются такие услуги как сборка и сортировка, упаковка, хранение товаров, а также их выгрузка и погрузка. Что касается прилегающих к ним территорий, которые мы также развиваем, то они сдаются в аренду на 50 лет и стоимость аренды одного кв. м. для логистических компаний составляет от 4 до 15 центов в месяц. Эта стратегия позволяет нам привлекать иностранных инвесторов для дальнейшего развития данных территорий.

Таким образом, вкратце я рассказал о том, как создавалась и что представляет собой сегодня инфраструктура РК, а также как мы привлекаем инвестиции для её развития. Конечно, как было сказано, инфраструктура Кореи включает и много других составляющих, но поскольку время не позволяет мне охватить их все, я воспользуюсь возможностью рассказать об остальных её элементах в следующий раз. Спасибо.