

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**ВОПРОСЫ ИСТОРИИ,
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОТНОШЕНИЙ
И ДОКУМЕНТОВЕДЕНИЯ**

Сборник материалов X Международной
молодежной научной конференции
(Томск, 16–18 апреля 2014 г.)

Выпуск 10

Т. 2

Научный редактор П.П. Румянцев

Томск
Издательский Дом Томского государственного университета
2014

А.С. Бойцова

СТАНОВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ

Исследуется становление корейской автомобильной промышленности в Южной Корее, а также показано ее развитие в контексте социально-политического развития страны. Дана периодизация развития корейского автопрома.

Ключевые слова: Южная Корея; автомобильная промышленность.

История корейского автопрома начиналась довольно скромно. В середине шестидесятых годов прошлого столетия в авторемонтной мастерской Сеула были собраны две первые южнокорейские машины, получившие имя – «Сибаль», что в переводе с корейского языка означает «начало». На самом деле эти машины представляли собой конструкцию знаменитых «виллисов» и были собраны из различных деталей списанных и разбитых американских военных автомобилей [1]. В дальнейшем таким же кустарным способом были собраны еще несколько сотен джипов. Для солидности некоторые из них работники мастерской покрасили в эффектный черный цвет и реализовали руководству страны в качестве персональных автомобилей для высшего эшелона чиновников. В период с 1955 по 1964 г. было построено 3 000 автомобилей. Так и началось автомобилестроение в Корее.

Сейчас трудно поверить, что одна из самых нищих стран Азии за время жизни одного поколения превратится в индустриальную державу мирового значения. В те времена огромным достижением казалось изготовление фирмой Kia в 1952 г. первого корейского велосипеда, а левый ряд на улицах корейских городов предназначался исключительно для гужевого транспорта – воловьих упряжек. На всю страну в 1955 г. приходилось 18 356 автомобилей (в том числе 6 556 легковых), иначе говоря – по одной легковой машине на 3 283 жителя Кореи. Прошло меньше полувека, и та же Kia превратилась в одну из ведущих автомобильных фирм мира, а Корея по объемам выпуска автомобилей вышла на пятое место в мире [2].

К началу 1970-х гг. в Корее действовало несколько небольших производств, которые собирали автомобили из деталей американских, японских и итальянских фирм, но по-настоящему развитие корейского авто-

прома началось только в 1972 г. Произошло это, как и многое другое в тогдашней Корее, в результате прямого вмешательства властей. Первое десятилетие правления генерала Пак Чжон Хи было временем стремительного экономического роста. В основе правительственной стратегии, которая сделала этот рост возможным, лежало два принципа: ориентация на экспорт и максимальная концентрация капитала. Правительство способствовало формированию крупных компаний, главным образом – чеболей (семейных многопрофильных холдингов). Компании, избранные властями на роль чеболей, получали немалые привилегии, но в обмен на это они должны были беспрекословно исполнять правительственные «рекомендации». К началу 70-х гг. XX в. Корея уже добилась впечатляющих успехов в производстве и экспорте изделий легкой промышленности – текстиля, швейных изделий, игрушек, и правительство считало, что пришла пора приступить к развитию более сложных и капиталоемких отраслей. Наряду с металлургией, кораблестроением, нефтехимией в число приоритетных отраслей включили и автомобильную промышленность.

В 1972 г. правительство Кореи постановило о праве заниматься производством автомобилей только 4 компаниям: Kia, Hyundai Motors, Asia Motors и компании ShinJu, на основе которой вскоре было создано совместное предприятие холдинга Daewoo и General Motors (через несколько лет это СП превратилось в Daewoo Motors, а Kia слилась с Asia Motors). Данные компании, выбранные на роль будущих автомобильных гигантов, получили ряд важных привилегий – в первую очередь, льготный доступ к кредитам, а также политическую поддержку. В ответ на это они должны были выполнить задачи, сформулированные в 1974 г. в Перспективном плане развития автомобильной промышленности: довести к 1980 г. объем производства на каждой фирме до 50 тыс. машин в год, а долю корейских автозапчастей – до 91% [3].

Частью комплекса мер по развитию автомобилестроения стал открытый протекционизм. После того как правительство решило, что Корея станет экспортером автомобилей, был введен высокий запретительный тариф, который сделал ввоз в страну иномарок практически невозможным. Более того, в 1975 г. был ограничен и ввоз комплектующих: для получения разрешения импортеру требовалось сначала доказать, что аналогичные детали не могут быть произведены в Корее. В результате к 1980 г. в корейских машинах было уже более 90% деталей местного производства, и лишь некоторые технологически сложные узлы продолжали

ввозиться из-за рубежа. Выполнена была и другая плановая задача: в 1979 г. в стране было выпущено 204 тыс. машин.

Однако переход от сборки к производству еще не означал запуска собственных проектно-конструкторских разработок. Вплоть до конца 1980-х гг. большинство корейских моделей либо являло собой лицензионные копии зарубежных образцов, либо же было сконструировано при активном техническом содействии иностранных фирм. В период с 1962 по 1995 г. корейские автомобилестроители заключили 488 лицензионных соглашений. Почти все крупнейшие автомобильные фирмы мира на том или ином этапе сотрудничали с корейскими компаниями, из них в половине случаев поставщиками технологии являлись японские компании (57,3% соглашений), за которыми следовали фирмы США (15,8%), Великобритании (9,9%) и ФРГ (8,8%).

Период 1980–1995 гг. был временем стремительной автомобилизации Кореи и роста внутреннего рынка. Способствовали этому и строительство сети скоростных дорог, и перепланировка городов, но решающим фактором был резкий рост доходов населения. В те годы рядовой кореец стремительно богател. Если в 60-е гг. символом процветания были мясо по выходным и собственная швейная машина, то к середине восьмидесятых эту роль уже играл автомобиль. В 1980 г. в Южной Корее было 249 тыс. легковых автомобилей (по одному на 153 человека), к 1985 г. их количество достигло 557 тыс., к 1990 г. – 2 млн, а к 1995 г. – 6 млн (10 машин на 75 корейцев).

Однако почти с самого начала главным направлением работы корейских автомобилестроителей был экспорт. Это соответствовало общей экономической стратегии генерала Пак Чжон Хи и его преемников, которые считали, что для лишенной природных ресурсов Кореи единственный путь к успеху – это развитие экспортоориентированных отраслей. Первая партия корейских автомобилей ушла за границу еще в 1976 г., но настоящий прорыв был достигнут десятилетием позже, когда в середине 80-х гг. Hyundai сумела выйти на американский рынок со своей малолитражкой Excel. Excel не был шедевром конструкторской мысли, но он и изначально не предназначался для автогурманов. Наиболее привлекательной чертой этой машины, как и других корейских моделей 80–90-х гг., было сочетание низкой цены (\$4 995) с приемлемым качеством. За машину примерно такого же класса, но произведенную в Японии или Штатах, покупателю пришлось бы заплатить куда большую сумму. Поэтому главными покупателями корейских машин во всем мире стали

не ценители, знатоки и корифеи, а те непритязательные потребители, которые не были готовы потратить целое состояние на то, чтобы владеть очередным шедевром автомобилестроительного искусства. Именно в этой ориентации на невзыскательный массовый спрос и заключался секрет корейского успеха на мировых автомобильных рынках.

На протяжении 20 лет – вплоть до азиатского кризиса 1997 г. – в корейском автомобилестроении почти безраздельно господствовала «большая тройка», в состав которой входили Hyundai Motors, Daewoo Motors и Kia. Из них первые две представляли автомобильные подразделения двух крупнейших корейских чеболей. Для них автомобильное производство было лишь одним из многих направлений их деятельности, и далеко не всегда самым важным, ведь холдинги занимались и электроникой, и судостроением, и металлургией, и много чем еще. Так как предприятие холдинга Daewoo и General Motors является совместным, то обоим партнерам принадлежало по 50% акций, и только в 1992 г. Daewoo выкупил компанию у американского концерна. Kia с ее подразделением Asia Motors представляла собой специализированную автомобильную компанию.

В начале 1990-х гг. автомобильные производства попытались создать еще две корейские чеболь – сравнительно небольшая Ssangyong и гигантская Samsung. С 1992 г. Ssangyong начала выпуск джипов, созданных при техническом содействии Mercedes-Benz. Однако масштаб производства оставался относительно скромным – по крайней мере, в сравнении с тремя гигантами корейского автомобилестроения. Samsung после многолетнего упорного лоббирования в 1995 г. также добился правительственного разрешения на развертывание собственного автомобильного производства. Руководство холдинга возлагало на новое начинание немалые надежды, но автомобильное производство так и не успело развернуться по настоящему до азиатского кризиса.

1990-е гг. стали и временем инвестиций корейских фирм в других странах. Связано это было с общим изменением ситуации в самой Корее. После ухода военных из власти в 1988 г. в стране начался быстрый рост зарплат, который зачастую опережал рост производительности труда. Это поставило под угрозу одно из главных конкурентных преимуществ Кореи – наличие квалифицированной, но дешевой рабочей силы. В этой обстановке корейские компании стали активно создавать автосборочные производства за границей, в особенности – в развивающихся странах с дешевой рабочей силой. Daewoo развернул автосборочное производство

в Польше и Узбекистане и вел подготовку к созданию подобных производств в Румынии, Чехии, на Украине. Еще большую инвестиционную активность проявляла Kia. Перед азиатским кризисом заводы этой компании были построены или строились в Малайзии, Индонезии, Китае, Филиппинах, Пакистане и ряде других стран, по преимуществу – азиатских. Началась сборка машин и в России, под Калининградом [2].

Таким образом, процесс развития автомобильной промышленности Южной Кореи можно условно разделить на четыре этапа:

- Первый этап охватил 1962–1973 гг., когда в стране осуществлялась лишь сборка готовых машин из импортных комплектующих.
- Второй этап длился с 1974 по 1982 г. Это было время создания основ собственной автомобилестроительной базы.
- Третий этап – с 1983 по 1997 г. – проходил под знаком наращивания массового производства и экспорта автомобильной продукции.
- Четвертый этап – этап глобализации, начавшийся в 1998 г., продолжается до сих пор. Сейчас Южная Корея – пятый в мире производитель автомобилей (её доля составляет 5,4% мирового производства).

Литература

1. Международное производство автомобилей [Электронный ресурс]. Режим доступа : ko.wikipedia.org/wiki/, свободный (дата обращения: 23.02.14).
2. Ланьков А.Н. Автомобильная промышленность Кореи // Деловой еженедельник «Компания» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ko.ru>, свободный (дата обращения: 22.02.2014).
3. Как в Корее подняли автопром // Независимая газета «Новости Узбекистана» [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.novostiuzbekistana.st.uz/35_369/avto.htm, свободный (дата обращения: 24.02.2014).
4. Автомобильная промышленность // Автомобильный журнал «Авторевю». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://jurnali-online.ru/avtorevyyu>, свободный (дата обращения: 26.02.2014).
5. Официальные сайты корейских производителей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://worldwide.hyundai.com>; <http://www.kia.com>; <http://www.smotor.com>.