

Секция «Мировая экономика и международные экономические отношения (страны Азии и Африки)»

Транспортная система Республики Кореи

Научный руководитель – Иванова Светлана Васильевна

Латышов Артём Вячеславович

Аспирант

Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, Москва, Россия

E-mail: latyshov.av@rea.ru

При пересечении товаров через таможенную границу государства уплачиваются таможенные платежи. Несмотря на то, что в наше время основную роль регулятора внешней торговли играют нетарифные меры, изменения ставок таможенного тарифа, введение, отмена, изменение иных сопутствующих налогов и сборов значительно влияет на товаропотоки. Бизнес, выходящий на внешний рынок страны, находится в постоянном поиске новых, более выгодных способов доставки товара с целью уменьшить таможенную стоимость и, соответственно, размер подлежащих к уплате таможенных платежей. Поскольку таможенная стоимость товара включает в себя все понесенные расходы до пересечения товаром границы государства, представители бизнеса и власти стран-экспортеров максимально заинтересованы в их оптимизации.

Отличным примером такой оптимизации являются последствия экспортно ориентированной политики государств: Япония, Тайвань, Сингапур, Республика Корея и др. В этих государствах для процветания внешней торговли были развиты все основные элементы транспортной инфраструктуры: автомобильной, воздушной, морской и железнодорожной.

Республика Корея встала на путь экспортной ориентации в 60-е годы. В это же время дальновидные политики начали работу с транспортной системой страны, которая к XXI веку стала одной из лучших в мире. Два основных города страны — Сеул и Пусан — соединены скоростной железной дорогой (в 412 км), по которой с одного конца на другой можно добраться в течение полутора часов на пассажирском поезде. Единственные составы в мире, которые развивают такую же скорость - французские (на технологии которых, кстати, были созданы корейские).

Территория страны покрыта сетью национальных и скоростных шоссе (протяженность скоростных дорог около 4000 км). Основной аэропорт Сеула — Инчхон — и порт — Пусан — входят в число лучших в мире по количеству перевозимых грузов. Структура национальных и международных перевозок, осуществляемых Южной Кореей в зависимости от используемого транспорта и характера перевозки (внутренняя, международная) представлена на рисунках 1-3.

Из данных следует, что за последние десятилетия структура перевозок Южной Кореи в сфере международного транспорта не меняется: основным способом перевозки товара является морской транспорт 99,7% с незначительной долей (0,3%) авиаперевозок, что вызвано объективными причинами — географическим положением страны и разногласиями с КНДР. В то же время структура внутренних перевозок существенно изменилась: увеличилась роль железнодорожного и морского транспорта во внутренней торговле.

Исследованиями по развитию транспортной системы в стране занимается несколько организаций, среди которых Корейский транспортный институт (The Korea Transport Institute), созданный в 1985 году. Десять департаментов Института осуществляют исследования по направлениям: применение Больших данных в сфере транспорта, исследование глобального транспорта, транспортных технологий, дорожного, железнодорожного

и воздушного транспорта, формирование стратегии будущего транспорта и др. Миссия Института — давать предложения и рекомендации в целях отправления национальной транспортной политики и создания оптимальной транспортной системы через специализированные исследования и технические инновации, одновременно позиционируя себя в качестве одного из мировых институтов-лидеров в сфере изучения проблем транспорта.

Еще одна организация, которая проводит исследования в данной сфере - это Институт железной дороги Кореи (создан в 1996 году), который проводит исследования в области железнодорожного и подземного транспорта.

Статистика, связанная с транспортной системой Республики Кореи, представлена на нескольких платформах: Корейский статистический информационный сервис (Korean Statistical Information Service), статистический ресурс Министерства земли, инфраструктуры и транспорта Республики Кореи (MOLIT Statistics System), кроме того, с 2000 года функционирует и развивается База данных корейского транспорта (Korea Transport DataBase, разработчик — Корейский институт транспорта).

Итак, на сегодняшний день Республика Корея является одним из лидеров по организации национальной транспортной системы. Транспортная система страны динамично развивается, для чего созданы научные институты при правительстве страны. Кроме того, ведется подробный статистический учет, несколько баз данных в сфере транспорта по разным показателям.

Источники и литература

- 1) Со Чон Хо Транспортная инфраструктура Республики Корея как основа международного сотрудничества // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2012. №1 (20). С.44-47
- 2) Официальный сайт Корейского института транспорта [Электронный ресурс]. - URL: <https://english.koti.re.kr>
- 3) Официальный сайт Корейской транспортной базы данных [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.ktdb.go.kr/>

Иллюстрации



Рис. 1. Структура национальных перевозок товаров Южной Кореи по видам транспорта в 2000 году, %

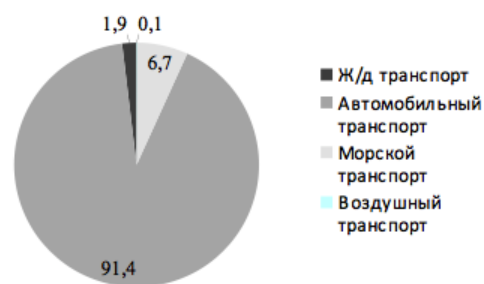


Рис. 2. Структура национальных перевозок товаров Южной Кореи по видам транспорта в 2015 году, %



Рис. 3. Структура международных перевозок товаров Южной Кореи по видам транспорта в 2000, 2015 годы