

СУЧАСНИЙ СТАН МЕТАЛУРГІЇ В ПІВДЕННІЙ КОРЕЇ

О. В. Шнирко, В. М. Рибак

*Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут»*

Розглянуто сучасний стан металургії в Південній Кореї. Встановлено, що основними способами отримання сталі в країні є конверторний та електрометалургійний. При цьому доля сталі, що отримується способами електрометалургії постійно зростає

Рассмотрено современное состояние металлургии в Южной Корее. Установлено, что основными способами получения стали в стране являются конверторный и электрометаллургийный. При этом доля стали, получаемая способами электрометаллургии постоянно увеличивается

The modern state of metallurgy is considered in South Korea. It is set, that a converter and electrometallurgy is the basic methods of receipt of steel in a country. Thus fate of steel, that turns out the methods of electrometallurgy grows constantly

Вступ

Металургія азіатських країн тримається на трьох китах індустрії: Китаю, Японії та Кореї.

На даний момент Південна Корея є шостою по величині металургійною країною у світі. Обсяг виробництва сталі в країні досяг рекордного за останній час рівня – 48,7 млн. т необробленої сталі.

Сталь в країні виплавляється в електросталеплавильних і в конверторних печах. Як видно з рис. 1, останні роки в країні популярні обидва способи виплавки сталі. Знаючи схильність Південної Кореї до створення великих промислово-фінансових груп, не дивно, що 64% з усієї виробленої в країні сталі припадає на частку найбільшого металургійного комбінату - Posco. Все інше виробництво сталі розподіляється наступним чином: 17,6% - Hyundai INI Steel Co., 5,7% - Dongkuk Steel Mill Co., 2,2% - Korea Iron and Steel Co. і 10,7% припадає на невеликі сталеві компанії.

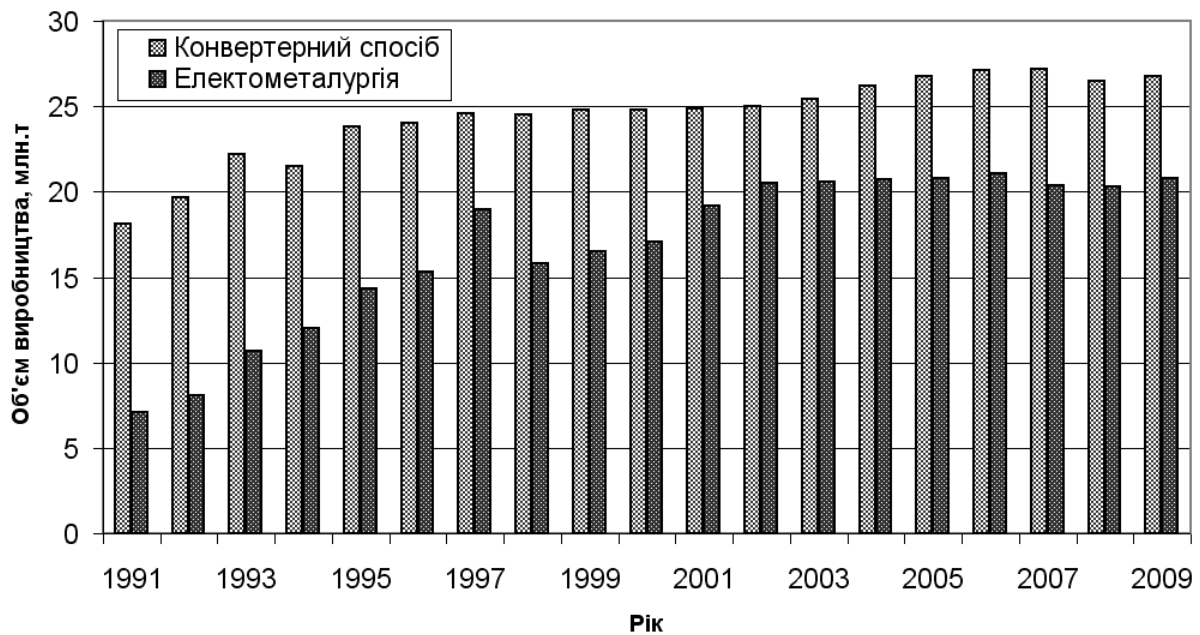


Рис.1 Об'єми виробництва сталі в Південній Кореї

Основний виробник металу – корпорація Posco – очолює список найбільших металургійних компаній світу. Останні роки в Південній Кореї набирає обертів електродугова металургія, а на металургійному комбінаті Posco електродугова металургія стоїть навіть вище конверторного способу виробництва сталі.

Підйом металургії

Процес відновлення економіки Південної Кореї після війни був поступовим і багатоетапним.

Перший етап розвитку прийшовся на 1948 – 1961 роки, і мав аграрно-сировинний напрямок. Усі сили країни направлялися на виробництво власних продуктових ресурсів і створення мануфактурних виробництв.

Другий етап розвитку (1961 – 1970 роки) супроводжувався переходом до експортної моделі розвитку. Першими галузями, які „прорубали вікно” в зовнішній світ, стали текстильна і взуттєва промисловості.

На третьому етапі індустріального розвитку країна отримала підтримку з боку США і Японії. Невичерпний інвестиційних потік допоміг створити потужну індустрію. Початковий розвиток індустрії також пов'язаний з іноземними запозиченнями: закупівлею ліцензій та устаткування, запозичення досвіду. Трохи пізніше почався активний розвиток власних науково-дослідних проектів.

Багато в чому успішний розвиток Південної Кореї як індустріальної держави відбувся завдяки підтримки держави. Держава забезпечувала

централізований вплив на сферу соціально-економічних відносин. Вона стимулювала розвиток крупних об'єднань, злиття банківського і промислового капіталів, створення державного комерційного сектору. Це і прямі інвестиції в промисловість, і штучне обмеження імпорту – компанії, що займалися експортом продукції, по закону мали можливість ввозити все необхідне для виробництва в грошовому еквіваленті, що не перебільшує об'єм експорту, і навіть здійснювали пошук замовників на державному рівні.

Процеси консолідації і централізації при значній підтримці держави призвели до створення потужних фінансово-промислових структур. Немаловажну роль в розвитку країни зіграв феномен працездатності корейського робітника, звичайний робочий день якого в середньому складав 12 годин при шестиденному робочому тижні.

У підсумку була створена потужна індустріально-економічна система, яка з успіхом функціонує і зараз.

Споживачі металу

Найбільшими споживачами металу в Південній Кореї в наш час є галузі суднобудування і автомобілебудування.

Суднобудівна галузь утворилась на початку 1970-х років, коли суднобудівництво було включено в список розвитку пріоритетних експортних індустріальних галузей. Держава здійснювала підтримку усім великим промисловим організаціям, що розвивали цей напрямок.

Підтримка полягала у пільговому фінансуванні нового напрямку і в пошуці замовників, тому що замовляти великі судна мали можливість тільки великі комерційні або державні організації. В 1970 році було зроблено перше замовлення компанії Хенде, ще до того, як нею були побудовані суднобудівні верфі. В 1973 році два перших супертанкера зійшли з верфі цієї компанії.

Через декілька років Південна Корея займала значиме місце на світовому ринку по виробництву суден великої ємності: сухогрузів, танкерів (до 300 тис.т) і контейнеровозів. Напрямок військових суден в країні розвивається тільки для внутрішніх потреб, а пасажирські судна не будуються зовсім.

Потенційну загрозу для суднобудівної галузі Кореї представляє Китай. На сьогодні, біля 10% усього світового ринку приходить на його долю.

Для того щоб утриматися на плаву, Кореї доводиться спеціалізуватися на більш складних у конструкційному і технологічному планах суднах. Так, в найбільшій суднобудівній компанії Хенде із 10 тисяч співробітників 1,6 тисячі працюють в конструкторському бюро. В 2005 році доля Кореї в виробництві вартісних суден складала 59,3% (для порівняння – доля Японії – 25,3%). В 2005 році в Кореї об'єм нових контрактів на будівництво суден

склав 13820 тис.т водотоннажності, що складає біля 35% світового ринку. В середньому, на будівництво 1 судна витрачається 1,7 доби.

Суднобудівна галузь Південної Кореї повністю експортноорієнтовна. На долю власного споживання припадає не більше 5% усіх суден, що виготовляються.

Основними конкурентами Кореї в суднобудівництві являються суднобудівні компанії Європи. Але європейським організаціям складно тягатися з корейськими суднобудівниками, тому що ті і зараз отримують потужну підтримку від своєї держави у вигляді реструктуризації боргів і додаткових інвестицій.

Розвиток автомобілебудівної галузі, як і суднобудівної, почався в Південній Кореї в 1970 році. До цього часу галузь існувала у вигляді збиральних цехів американських, німецьких та французьких автомобілів.

Зараз автомобілебудівна галузь Південної Кореї експортноорієнтована. Більше половини з усіх виготовлених автомобілів експортуються в усі країни світу.

Найбільший струс автомобільна галузь Південної Кореї отримала в 1997 році – під час азіатської кризи. З іншого боку, за рахунок зниження курсу корейської вони по відношенню до американського долара національні автомобілі стали дешевшими, що позитивно вплинуло на об'єми продажу машин.

Зараз в Південній Кореї йде тенденція до збільшення об'ємів виробництва машин і об'ємів експорту. В той же час, багато світових виробників зазнають серйозних труднощів в автомобільній галузі, наприклад, американські.

Таким чином, корейські автомобілі отримують серйозну конкурентну перевагу серед багатьох іноземних марок машин, а порівняно невелика ціна ще більше посилює конкурентну перевагу вітчизняних автомобільних компаній.

Сировина

Запаси корисних копалин – залізної руди, вугілля, природного газу в Південній Кореї незначні. Поклад кольорових металів представляє собою таку ж саму скудну картину. І не дивлячись на це, країна займає шосте місце у світі по об'ємам виробництва необробленої сталі.

Для цього їй приходится повністю експортувати залізну руду з Австралії, Бразилії, Чилі, Індії та Південної Африки. Також слід додати, що Південна Корея, не маючи власних запасів цинкової руди і кадмію, являється найбільшим їх виробником. Також Південна Корея є найбільшим виробником цементу.

Науково-дослідна робота

Таке високе місце Південної Кореї в галузі виробництва металів та іншої продукції пов'язано також з тим, що в країні вкладається чимало коштів на розвиток науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок (НДДКР). В 2008 році сума всіх витрат на НДДКР склала 2185,5 млрд. вон, що становить близько 3% ВВП. За цим показником Південна Корея обганяє такі країни, як США, Німеччину, Великобританію і Китай.

Висновки

1) Стрімкий стрибок Південної Кореї в першу чергу пов'язаний з розвитком „тяжких” галузей народного господарства – металургією, суднобудуванням та автомобілебудуванням, на які держава в свій час зробила ставку і на протязі усього періоду розвитку допомагала усіма можливими способами. Даний підхід виправдався, і зараз „тяжкі” галузі народного господарства Кореї „витають” усю державу.

2) На металургійних підприємствах Південної Кореї в основному використовуються 2 способи виробництва сталі – в конверторах і в електродугових печах. При цьому доля сталі, отриманої в електродугових печах наближається до долі сталі, отриманої в конвертерах. Це ще раз підтверджує теорію, що майбутнє металургії – за електрометалургією.

3) Відсутність власної сировини в державі не є перепорою для організації виробництва і експорту в інші держави якісної продукції.

4) Успіх Південної Кореї також пов'язаний зі значними вкладаннями державних коштів в розвиток науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок.

Враховуючи досвід Південної Кореї так і хочеться поставити комусь питання, а чому Україна, з її величезним потенціалом і досвідом в галузі металургії, виробництві машин і механізмів (згадайте хоча б зроблені ще при СРСР найбільші і найпотужніші криголами „Арктика”, найбільші літаки „Руслан” і „Мрія”, перший безпілотний космічний корабель багаторазового використання „Буран”, найбільші атомні підводні човни „Акула”, ракетну, військову та іншу техніку), стала в кращому випадку сировинним додатком Європи, який не в змозі організувати випуск найпростішої продукції. Невже наші інженери, які запустили людину в космос не в змозі зробити простенький водопровідний кран щоб не купувати його у італійців або китайців?

Література

1. Современная металлургия в Южной Корее: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rsk-met.ru/publication/99-korea.html>.