

УДК 338

***ОСОБЕННОСТИ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ И ОРГАНИЗАЦИИ  
ЛОГИСТИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ НА АЗИАТСКОМ РЫНКЕ  
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК***

***Трубачева В.А.***

*бакалавр,*

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,*

*Владивосток, Россия*

**Аннотация.** В статье представлены результаты исследования особенности конкурентной среды и организации логистических связей на азиатском рынке грузоперевозок. Рассмотрены основные тенденции на рынке грузовых перевозок, перспективы развития. Выделены две наиболее конкурирующие отрасли транспортной логистики – контейнерные перевозки и авиаперевозки, как наиболее востребованные на азиатском рынке. Приводятся статистические данные и основные участники рынка. Представлены возможные варианты дальнейшего развития грузоперевозок в условиях пандемии и проблем мировой экономики.

**Ключевые слова:** логистика, Азия, Азиатско-Тихоокеанский регион, Китай, транспортно-логистические центры Азии, морской транспорт, авиаперевозки

***FEATURES OF THE COMPETITIVE ENVIRONMENT AND ORGANIZATION  
OF LOGISTICS LINKS IN THE ASIAN CARGO TRANSPORTATION MARKET***

***Trubacheva V.A.***

*student,*

*Vladivostok State University of Economics and Service,*

*Vladivostok, Russia*

**Annotation.** The article presents the results of a study of the features of the competitive environment and the organization of logistics links in the Asian cargo transportation market. The main trends in the freight transport market and development prospects are considered. Two of the most competitive sectors of transport logistics – container transport and air transport-are identified as the most popular in the Asian market. Statistical data and main market participants are provided. Possible options for further development of cargo transportation in the context of the pandemic and problems of the world economy are presented.

**Keywords:** logistics, Asia, Asia-Pacific region, China, transport and logistics centers of Asia, shipping industry, air transportation

Сегодня важным сектором инфраструктуры государства являются грузоперевозки, которые позволяют осуществлять торговые операции на разных расстояниях, развивать экономические связи между различными отраслями экономики и отдельными предприятиями.

Процессы глобализации, интеграции и либерализации торговли продолжают влиять на формирование новых требований к рынку транспортных услуг. Возросла роль новых индустриальных азиатских стран в мировой экономике, что создало благоприятные условия для устойчивого функционирования новых транспортных потоков: Азия – Европа; Азия-США. Все большее значение придается качеству транспортных услуг, созданию новых объектов инфраструктуры или модернизации старых, гармонизации национальных норм с целью минимизации временных затрат на формальные процедуры оформления сопровождающих документов, разработки новой сетки транспортных коридоров с учетом будущих перевозок и устранению «узких мест», которые препятствуют нормальному функционированию рынка. Кроме этого, все больше внимания уделяется вопросам оптимальной интеграции и взаимосвязи всех видов транспорта; пропаганде экономически эффективного,

качественного транспорта, что способствует дальнейшему экономическому росту и конкурентоспособности; безопасности и экологичности транспорта.

Сегодня Азиатско-Тихоокеанский регион, в котором выделяется КНР, играет ключевую роль в мировой экономике. Здесь сконцентрировано огромное количество производств, отмечается наиболее высокая деловая активность. Широкомасштабная экспансия на рынки Европы – ключевая цель экономической стратегии Китая. Ее реализация зависит от возможности использования евразийских транспортных коридоров.

За последнее десятилетие Азия переживает бурное развитие, вызванное экономическим строительством и социальным прогрессом. Происходит опережающий рост мобильной связи, интернета. Под влиянием прироста населения значительно возросло потребление онлайн-платформ электронной коммерции, и на рынке стали доминировать гиганты электронной коммерции B2C в Юго-Восточной Азии, такие как Tokopedia, Shopee и Lazada [3].

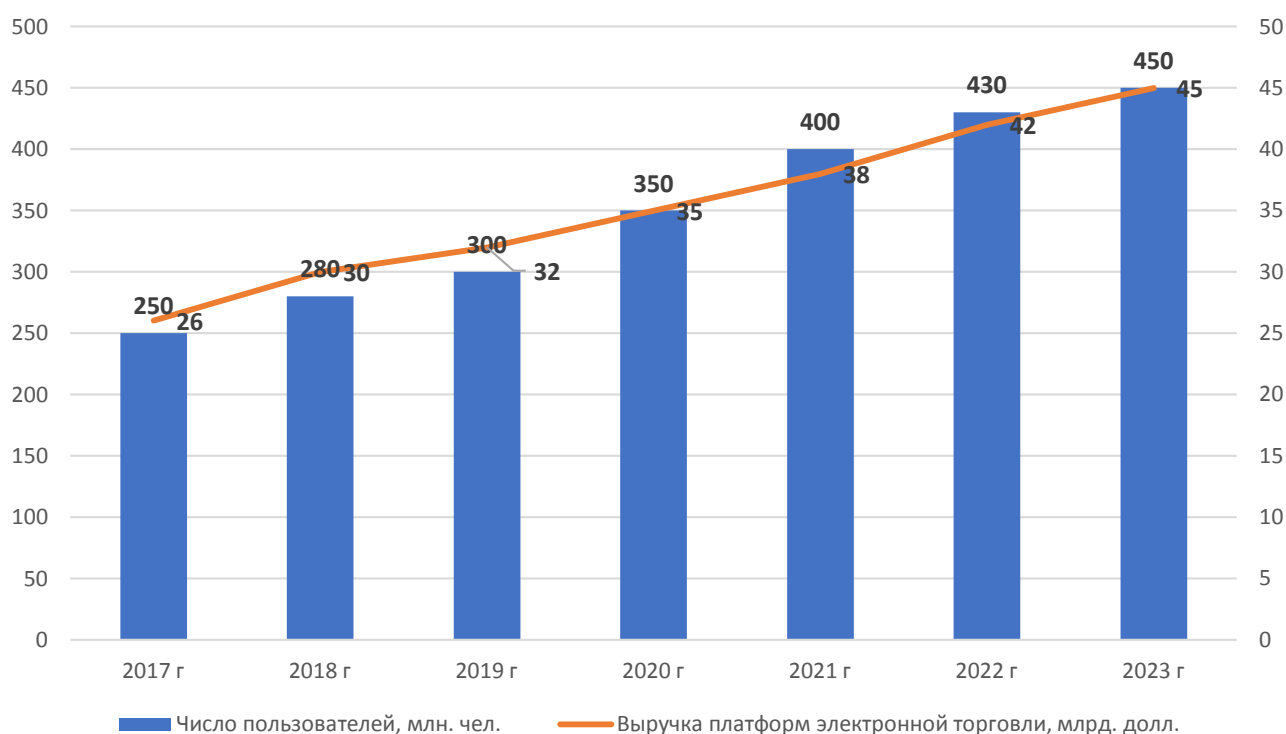


Рис. 1 – Прогноз выручки платформ электронной торговли [3]

Как показано на рисунке 1, ожидается, что к 2023 году выручка платформ электронной торговли и количество пользователей увеличатся на 150%, достигнув 45 миллиардов долларов США и 450 миллионов пользователей соответственно. Распространенность платформ электронной коммерции в Азии повлияла и повлияла на спрос на логистические услуги.

Быстрая урбанизация вызвала потребность в инвестициях в инфраструктуру, что, в свою очередь, привело к усилению трансграничного соединения и опосредованному эффекту дальнейшей урбанизации. Взаимозависимость между транспортной инфраструктурой и урбанизацией стимулировала спрос на логистику в Азии, а также способствовала потоку товаров и рабочей силы в регионе.

На рынке логистики в Азии первоначально доминировали аутсорсинговые поставщики логистических услуг. Непрерывное улучшение требований к качеству обслуживания клиентов и уровню обслуживания действительно поставило задачи перед логистическими компаниями, но в то же время также открыло возможности для технологических стартапов, в частности, для автоматических систем маршрутизации / отслеживания и логистических услуг в городах. Поскольку спрос клиентов продолжает расти, возможности информационных технологий (такие как планирование маршрутов доставки и маршрутизация) будут продолжать опережать тенденции роста отрасли. Отсутствие логистической инфраструктуры в городах также предоставляет возможность сторонним поставщикам логистических услуг расширять бизнес центров реализации в городах первого уровня.

Стоит отметить, что доля логистических затрат в ВВП Китая продолжает оставаться высокой по сравнению с развитыми странами, хотя в последние годы наметилась тенденция к ее снижению (с 18,8% ВВП в 2004 г. до 14,5% ВВП в 2017 г.). Для Гонконга этот показатель составляет 8,5%.

Среди причин медленного снижения логистических расходов эксперты

консалтинговой компании Klynveld Peat Marwick Goerdeler (KPMG) выделяют фрагментированность рынка, его урегулированность, сложности ведения бизнеса, бюрократические барьеры. В списке факторов, существенно повышающих транспортные издержки, эксперты также отмечают различные сборы, включая плату за пользование дорогами.

Китай занимает третье место после США и ЕС по размеру рынка транспортно-логистических услуг (18,7% мирового рынка). На логистический аутсорсинг (ЛА), включающий услуги по транспортировке, обработке и складированию грузов, а также управленческую логистику, приходится свыше 57,5% совокупных затрат на транспорт и логистику производственных предприятий. На активное развитие транспортной инфраструктуры и повышение конкурентоспособности страны в международных перевозках сильно влияет интенсивный инновационный фон, затрагивающий в первую очередь, экспортные и транспортные предприятия [7].

Транспортно-логистические центры Азии концентрируются преимущественно вблизи портов или же непосредственно на их территории. На современном этапе развития транспортно-логистических центров Азии наблюдается тенденция к диверсификации видов транспорта, расширению спектра основных и сопутствующих услуг, активной деятельности на международных рынках. Таким образом, страны Азии переориентируют логистические компании и центры в крупные международные транспортно-логистические организации.

Для Сингапура, который является ведущим региональным и международным мультимодально-логистическим центром Юго-Восточной Азии, логистическая индустрия играет стратегически определяющую роль среди отраслей экономики.

Азиатские порты являются наиболее конкурентоспособными в контейнерных перевозках. По оценке Containerisation International, которая

осуществляется на основании официальных отчетов администрации портов мира проводится международный рейтинг. К тридцатке лидирующих портов мира отнесены десять китайских портов (Шанхай, Шэньчжэнь, Гонконг, Ниньбо-Жоушань, Циньдао, Гауньчжоу, Тяньжинь, Далянь, Ксямень и Йинькоу), десять азиатских (Сингапур, Пусан, порт Кланг, Каошунь, Танжунг Пелепас, Лаем Чабанг, Танжунг Приок, Хошимин, Токио, Манила) [4].

Анализ результатов перевалки в основной эти 30 портов мира показывает тенденцию к увеличению объемов контейнерных перевозок. Так, топ 10 китайских портов показали общий рост перевалки в TEU (от англ. twenty-foot equivalent unit – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, которая широко используется в индустрии морских перевозок. Стандарт основан на объеме 20-футового (6,1 м) интермодального ISO-контейнера) на 5,5%, следующие 10 на 5,9%, третий десяток портов лидеров на 4% [4].

Только в Китае действуют 7 из 20 крупнейших международных судоходных компаний. Высококонтрированный китайский рынок логистики судоходства создал огромные рыночные возможности для наземной транспортной логистики. В настоящее время внутренний судоходный рынок азиатских стран – это олигополистический рынок, в первую очередь по емкости. На долю компаний-перевозчиков, таких как TOP3, COSCO Shipping, Antong и China Grain Flow, приходится от 70% до 80% рынка, а TOP-10 имеет долю рынка более 90% [3].

Причиной отраслевой монополии и высоких барьеров для входа являются дорогие активы. С одной стороны, большая проблема заключается в большой нагрузке терминальных операций. Следует рассмотреть, к примеру, Шанхайский порт, в прошлом году операционный объем уже был на пределе эксплуатационных возможностей внешнего терминала. Даже если объем может продолжать расти, терминал не сможет работать, а вновь присоединившиеся

судоходные компании не смогут работать.

По сравнению с внутренним судоходством, рынок внешней торговли больше, это основной метод логистики для внутренней импорта и экспорта на 28 трлн. Азиатские предприятия, занимающиеся внешнеторговыми перевозками, такие как Sinotrans, обеспечивают более 80% внешнеторговых перевозок, а другие компании, такие как COSCO Shipping и Haifeng International, - имеют десятки миллиардов выручки на рынке судоходных компаний.

Общая концентрация международных грузоперевозок относительно высока: вместимость четырех ведущих мировых судоходных гигантов Maersk Line, Mediterranean Shipping, COSCO и CMA кораблей составляет около 52,13% от мировых грузоперевозок. Доля рынка восьми ведущих судоходных компаний составляет 69,05%.

Важным способом сохранения конкурентоспособности этих ведущих компаний является слияние и поглощение. Например: Maersk, номер один в мире, приобрел Hamburg South America Shipping в сентябре 2017 года, Second Brother Mediterranean Shipping объявил о приобретении итальянского поставщика услуг доставки Messina в феврале 2017 года, COSCO Hai заняла третье место после слияния, июль 2018 года. В январе она приобрела OOCL с портом Шанхай, четвертый по рейтингу CMA Ferry приобрел Oriental Sea King в начале 2016 года, пятый по рейтингу Harag-Lloyd приобрел арабский пароход в мае 2017 года, также появилась десятка лучших в мире морских перевозок. Некоторые новые участники такие, как Yangming Shipping, стали прибыльными в 2017 году, эксплуатировав 4,722 млн TEU в течение года, увеличившись на 9%, и успешно заняв восьмое место, а Сингапурская компания Taiping Shipping также успешно вошла в топ-10 [3].

По состоянию на август 2018 года, включая трех судоходных гигантов на Тайване, в Китае, семь из 20 крупнейших международных судоходных

компаний – это китайские компании, а именно: COSCO, Antong, Zhonggu, Haifeng, Evergreen, Yangming и Wanming [3].

Однако, стоит отметить, что мировые морские перевозки пострадали из-за спада в Китае, вызванного коронавирусом, а транзитные тарифы упали до рекордных минимумов, поскольку суда вынуждены покинуть порты. Экономические последствия, связанные с закрытием заводов и ограничениями на поездки, введенными в Китае для контроля над распространением вируса, затронули все сегменты судоходства — от нефтяных танкеров до контейнерных линий.

Естественно, что падение спроса на транспортировку товаров в Китай и из Китая — крупнейшего в мире потребителя многих товаров — негативно скажется на судоходной отрасли и торговле сырьевыми товарами в ближайшие месяцы.

Согласно исследованию, проведенному Шанхайским международным институтом судоходства, аналитическим центром при поддержке Пекина, загрузка мощностей в крупных китайских портах на 20-50% ниже, чем обычно, при этом более трети портов заявили, что складские помещения заполнены больше чем на 90%. Скорее всего, последствия для судоходной отрасли будут долгосрочными.

Также развитым и конкурентоспособным видом грузоперевозок на азиатском рынке являются грузовые авиаперевозки. На долю Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной Америки и Ближнего Востока приходится большая часть мирового рынка грузовых авиаперевозок, а в 2017 году их совокупная доля достигла 81,7%. Занимая бóльшую долю авиаперевозок, ее экономический и торговый рост будет оказывать большее влияние на рост мировых авиаперевозок. Для России, которая географически находится и в Европе и в Азии, особенности конкурентной среды и специфика формируемых логистических связей играют огромную роль, поскольку экономика ряда



приграничных регионов органично связана с международными транспортными коридорами [6]. В таких субъектах Федерации, как Приморский край, транспортная отрасль формирует один из опорных кластеров инновационного развития, расширения международной деятельности и совместного российско-азиатского бизнеса [8].

В последние годы торговые маршруты из Китая в Европу и Северную Америку, а также маршруты между пунктами назначения в пределах Азии сильно расширяются. В 2018 году количество широкофюзеляжных самолетов, созданных и поставленных транспортным фирмам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, составило 179, что является рекордно высоким за последние годы [4].

Данные Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) показывают, что глобальные авиаперевозки грузов и почты в 2019 году составили 61,2 млн тонн, увеличившись за год на 3,3%. На показатели грузовых авиаперевозок в 2019 году повлияли, главным образом замедление роста ВВП в странах с интенсивным производством, ослабление доверия бизнеса и потребителей, а также снижение экспортных заказов, что также усилило борьбу за воздушный груз. Однако из-за последствий новой эпидемической вспышки коронавируса, в конце 2019 года и в 2020 году ограничилась внешняя торговля азиатских стран. С постепенным контролем над эпидемией глобальные авиаперевозки постепенно восстановятся [5].

С точки зрения глобального распределения авиаперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе сохраняется наибольшая доля грузового тоннажа, составляющая 34,57% от всех мировых авиаперевозок [5]. Авиационные грузы в Азиатско-Тихоокеанском регионе были перегружены в 2019 году, а объем грузовых перевозок снизился на 6,4% в годовом исчислении. Россия пока еще отстает от азиатских стран в области авиаперевозок, что позволяет выделить такие перспективные направления поддержки транспорта как: государственная поддержка авиаперевозчиков, развитие обширной сети аэропортов и

воздушных суден, внедрение автоматизированных технологий погрузки и разгрузки товаров, создание современных складских помещений для осуществления их временного хранения, а также выбор вариантов перевозок грузов (по цене и срокам доставки), возможности сочетания нескольких видов доставки без потери времени.

Таким образом, азиатский логистический рынок является развитым и конкурентоспособным. Однако, в современных условиях растут риски для развития грузовых перевозок азиатского рынка, связанного с проблемами мировой экономики и пандемией. Опыт развития логистики в Азиатском регионе возможно использовать для Российской Федерации. В частности, возможно перенять опыт морских перевозок в условиях больших объемов грузов, с учетом перспектив развития северно-морского пути. Так, для КНР характерна высокая динамичность развития судостроения, что позволило развить морские перевозки.

### **Библиографический список:**

1. Глобальная индустрия грузовых авиаперевозок столкнется с жесткой конкуренцией в 2020 году [Электронный ресурс] <http://www.wuliujia2018.com/html/60630.html>

2. Отчет о перспективах развития отрасли переднего плана и Анализ прогнозов инвестиций [Электронный ресурс] <https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/200325-cd41d358.html>

3. Отчет о логистике в Юго-Восточной Азии за 2019 год [Электронный ресурс] <https://www.iyiou.com/p/119866.html>

4. Рынок транспортно-логистических услуг Китая: динамика рынка логистического аутсорсинга [Электронный ресурс] <https://ma-research.ru/stati/item/209-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-kitaya-dinamika-rynka-logisticheskogo-autsorsinga.html>

5. 2018 мировой анализ состояния развития отрасли грузовых авиаперевозок [Электронный ресурс]  
<https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/180502-0bda9bc3.html>

6. Сидорюк И.В., Красова Е.В. Роль международных транспортных коридоров в экономике Приморского края // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2012. № 1 (14). С. 52-63.

7. Lazarev G.I., Krasova E.V. Research and development in china: scope and specifics of innovation process. Amazonia Investiga. 2018. Т. 7. № 14. С. 73-83.

8. Osipov V.A., Krasova E.V. Modern specialization of industry in cities of the Russian Far East: innovation factor of dynamics. Espacios. 2017. Т. 38. № 62. С. 29.

*Оригинальность 92%*