

Гомзяков Александр Николаевич

студент

Гончарова Татьяна Гарриевна

канд. экон. наук, доцент, преподаватель

Школа экономики и менеджмента

ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

РЫНОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

Аннотация: статья посвящена комплексному исследованию рынка транспортно-логистических услуг стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Предметом исследования являются методы и инструменты исследования рынка транспортно-логистических услуг стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Целью работы является исследование рынка транспортно-логистических услуг стран Азиатско-Тихоокеанского региона и разработка рекомендаций операторам рынка на основе результатов исследования. Проанализированы особенности развития логистической инфраструктуры стран региона. Была дана оценка уровню развития транспортно-логистической системы стран. Выявлены и обоснованы проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг стран региона. Была выявлена и обоснована необходимость консолидации усилий стран региона с целью увеличения качества обслуживания и эффективности транспортно-логистической деятельности операторов.

Ключевые слова: логистика, издержки, инфраструктура, транспортно-логистические услуги, рынок.

Азиатско-Тихоокеанский регион имеет для всего мира стратегическое значение. Смещение центра мирового экономического развития в Азиатско-Тихоокеанский регион и интеграция российского Дальнего Востока со странами АТР открывает перед региональными экономиками новые возможности. Развитие

экономического сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона будет способствовать мобильности различного рода ресурсов, освоению новых природных богатств, развитию смежных отраслей, повышению качества жизни населения и уровня производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности многих регионов.

В течение последних пятнадцати лет в мировой торговле произошли кардинальные изменения, связанные, с одной стороны, со снижением торговых барьеров и либерализацией торговых режимов, а с другой – с динамичным развитием экспортно ориентированных секторов экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. На двадцать одну национальную экономику Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), наиболее крупного международного экономического союза, приходится 57% актов международной торговли и 16 триллионов долларов США совокупного ВВП. До 2030 года ожидается рост ВВП в АТР до 70%. И здесь очень важным становится развитие рынка транспортно-логистических услуг, ведь успех любого бизнеса зависит от налаженных связей и транспортных каналов, позволяющих с минимальными временными и финансовыми потерями отправлять и получать грузы по разные стороны таможенных границ.

Проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг стран АТР в последние годы все больше привлекают внимание отечественных и зарубежных ученых и практиков, однако до конца эта тема не изучена, что и обуславливает ее актуальность.

Азиатско-Тихоокеанский регион имеет для всего мира стратегическое значение. Именно здесь разворачивается главная конкурентная борьба крупнейших транснациональных компаний.

Традиционно к Азиатско-Тихоокеанскому региону относятся следующие страны: Австралия, Бруней, Вануату, Восточный Тимор, Вьетнам, Гватемала, Гондурас, Гонконг, Индонезия, Камбоджа, Канада, КНДР, КНР, Колумбия, Коста-Рика, Макао, Малайзия, Маршалловы Острова, Мексика, Микронезия, Науру, Никарагуа, Новая Зеландия, Палау, Панама, Папуа – Новая Гвинея, Перу,

Россия, Китайская Республика, Республика Корея, Сальвадор, Самоа, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга, Тувалу, США, Фиджи, Филиппины, Французская Полинезия, Чили, Эквадор, Япония.

На двадцать одну национальную экономику Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), наиболее крупного международного экономического союза, приходится 57% актов международной торговли и 16 триллионов долларов США совокупного ВВП. До 2030 года ожидается рост ВВП в АТР до 70% [5].

Если изначально компании-производители вели позицию удержания рынка и неохотно стремились исследовать новые рынки сбыта, то сейчас политика компаний изменилась в сторону захвата новых территорий, тем самым обратив свое внимание на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона.

Интенсивный процесс перенаправления производства из Западной Европы и США в страны Юго-восточной Азии за последние годы стал важнейшим фактором в развитии глобального рынка транспортно-логистических услуг, что в свою очередь отразилось и на объемах мирового рынка (рис. 1).

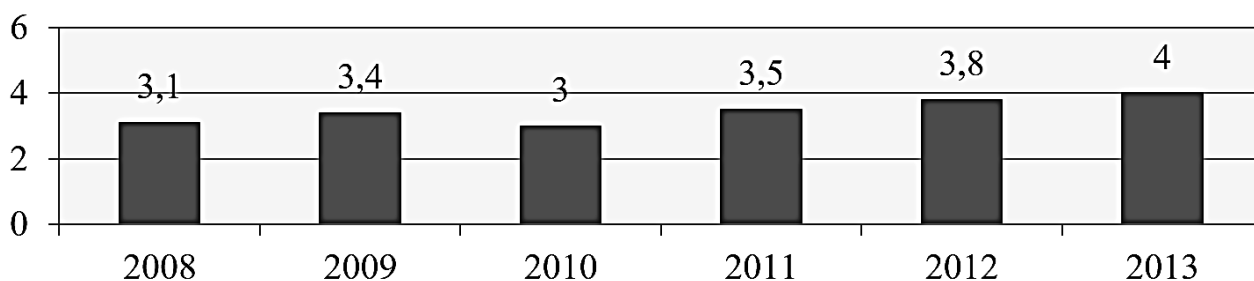


Рис. 1. Динамика объема мирового рынка транспортно-логистических услуг в 2008–2013 гг., трлн долл.

Анализируя данные, представленные на рисунке 1, можно отметить как менялись тенденции на протяжении пяти лет. Данные были взяты именно за этот период времени, так как 2008 год был кризисным для мировой экономики, что и повлияло, соответственно, на логистику.

Рисунок показывает, насколько рынок транспортно-логистических услуг зависит от внешнеэкономических факторов. В числе этих факторов: мировой финансовый кризис, внешний долг крупных, ведущих стран.

Что касается периода 2013–2015 год, то динамика не сильно выросла – 4–4,2 триллиона долларов. Это обуславливается тем, что 2014–2015 года принесли много трудностей в связи с геополитической обстановкой в мире, что снова сказалось на росте экономики и логистики в целом.

Так же, за последние годы была изменена структура производства – производственные мощности были перенаправлены в страны Азии. Крупнейшие мировые компании для сборки своей продукции предпочитают использовать страны Азии, такие как Китай, Корея и так далее.

Благодаря странам Юго-Восточной Азии, Китая и Индии мировая экономика восстановилась относительно быстро. И именно эти страны определили направление грузовых потоков и спрос на логистические услуги на глобальном рынке [2].

Так, из семи основных направлений грузовых потоков, ориентированных на Восточную Азию для шести характерен положительный прирост (рис. 2).

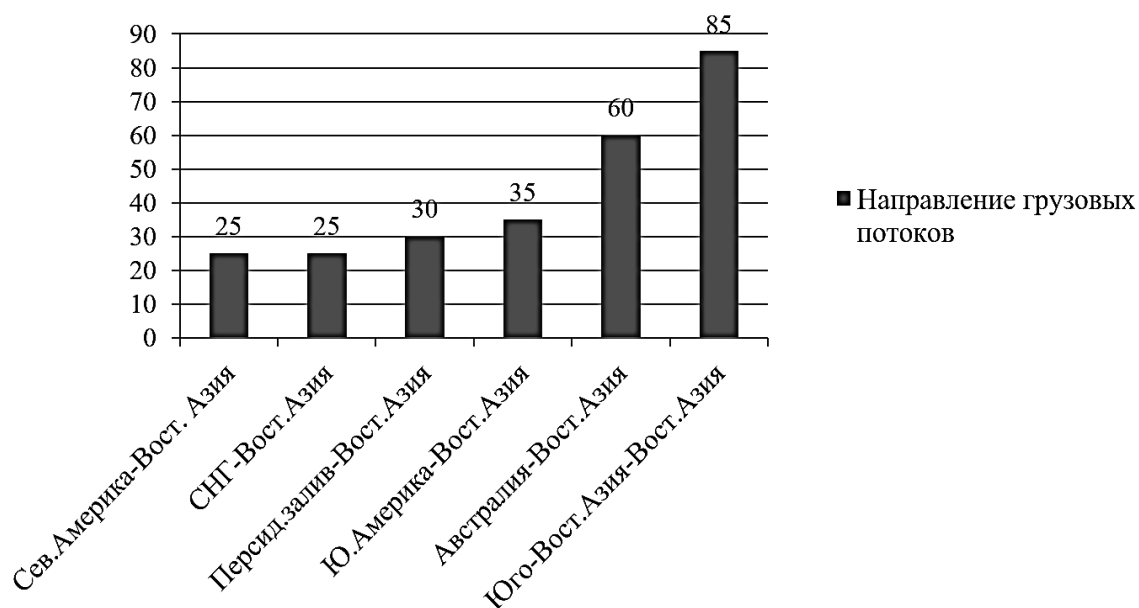


Рис. 2. Динамика грузовых потоков стран АТР по направлениям, ориентированным на Восточную Азию в 2015 г., млн. т

Как видно из данных, представленных на рисунке 2, максимальный прирост приходится на направление Юго-Восточная Азия – Восточная Азия.

К одной из причин, положительно повлиявших на темпы прироста, можно отнести, тот факт, что на территории Азии находится 13 из 20-ти крупнейших мировых контейнерных портов, в том числе семь из них в КНР [8].

Тенденция перенаправления грузовых потоков соответствующим образом влияет на востребованность транспортно-логистических услуг в мире (рис. 3).

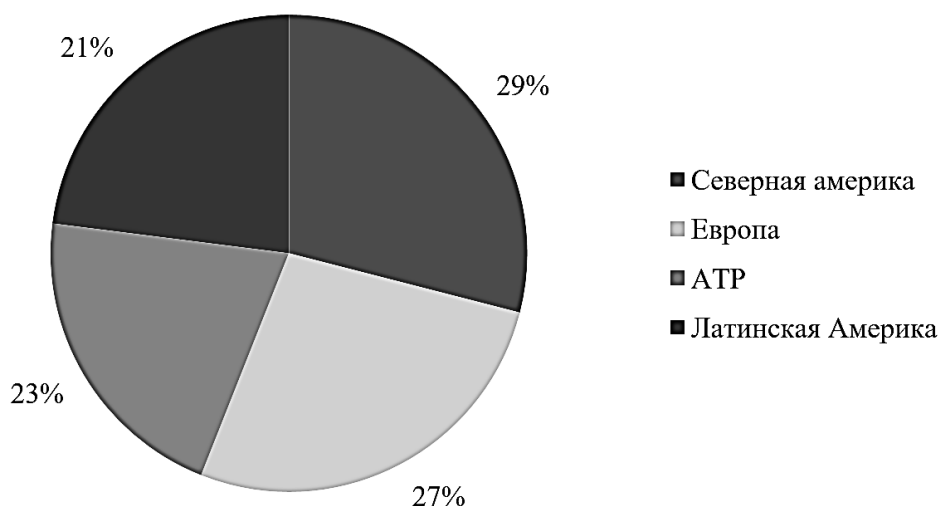


Рис. 3. Географическая структура востребованности транспортно-логистических услуг стран АТР в мировой системе в 2015 г., %

Из рисунка 3 видно, что удельный вес стран АТР в мировой системе составляет 23%. Азиатско-Тихоокеанский регион незначительно, но все же отстает от Северной Америки и Европы.

Но в скором времени, учитывая разворот стран Европы и Северной Америки в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что позволит странам региона стать основными игроками мирового рынка.

Исходя из рисунка, можно сделать вывод, что Азиатско-Тихоокеанский регион можно отнести к развивающимся регионам, где активно развивается внешняя торговля, производство и транспортно-логистическая инфраструктура.

На сегодняшний день грузоперевозки и экспедирование, комплексная и управленческая логистика составляют мировую структуру рынка транспортно-логистических услуг.

Структура представлена на рисунке 4

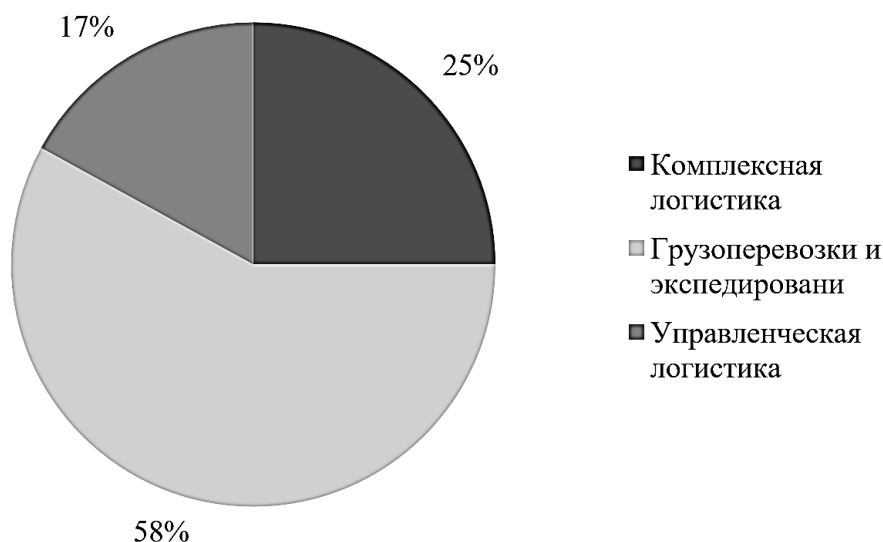


Рис. 4. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг в 2015 г., %

Анализируя структуру мирового рынка транспортно-логистических услуг (рис. 4), можно сделать вывод, что на рынке преобладают 2PL, 3PL и 4PL провайдеры. Присутствие 3PL и 4PL провайдеров напрямую отражает уровень развития логистики.

В контейнерном грузообороте по объему погруженных грузов в расчете на континент Азия занимает первое место – 40%, американский континент – 23%, Европа – 18%. Что касается РФ, ее место в общем рейтинге 95, по мнению автора, данное распределение обусловлено, прежде всего, целым комплексом причин, имеющих, как правило, негативное воздействие [14].

Уровень развития транспортно-логистической системы страны можно охарактеризовать, используя такой показатель, как уровень логистических издержек. Их доля в валовом внутреннем продукте страны отражает эффективность организации логистики, а также конкурентоспособность компаний и национальной экономики в целом. При среднемировом уровне логистических издержек 11,6% по состоянию на 2015 год, показатель по России достигает 19%.

Столь высокий показатель негативно характеризует потенциал развития транспортной логистики в России, свидетельствуя о менее благоприятных условиях развития по сравнению с другими участниками мирового рынка транспортно-логистических услуг.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что рынок транспортно-логистических услуг Азиатско-Тихоокеанского региона нестабилен и динамично развивается.

Основными проблемами развития рынка транспортно-логистических услуг стран АТР являются:

- неоднородность развития экономик;
- различия в степени развития транспортной инфраструктуры;
- неравномерность нагрузки на транспортные сети и виды транспорта;
- рост цен на топливо для работы транспорта.

Список литературы

1. Щербанин Ю.А. Транспорт и транспортная инфраструктура 2030: Некоторые прогнозные оценки / Ю.А. Щербанин // Проблемы прогнозирования. – 2013. – №5. – С. 30–68.
2. Федоров Л.С. Регулирование логистической деятельности и рынка транспортно-логистических услуг / Л.С. Федоров // «Соискатель» – приложение к журналу «Мир транспорта».
3. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks>
4. Тенденции развития рынка логистических услуг в РФ в 2014 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chinalogist.ru/book/news/gosudarstvo/tendencii-razvitiya-rynka-logisticheskikh-uslug-v-rf-v-2014-godu>
5. Развитие транспорта в экономиках Азиатско-Тихоокеанского региона [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.apircenter.org/archives/2162>
6. Логистический рынок: разворот на Восток [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tks.ru/news/nearby/2015/02/02/0006/print>

7. Арский А.А. Особенности формирования стоимости логистических услуг / А.А. Арский // Экономика. Налоги. Право. – 2014. – №1. – С. 44–47.
8. Min H. Challenges and opportunities for logistics standardization / H. Min, Y.K. Cho, H.-J. Ko // International Journal of Logistics Systems and Management. – 2014. – Vol. 17. – P. 357–380.
9. Mina H. The dynamic design of a reverse logistics network from the perspective of third-party logistics service providers / H. Mina, H.-J. Ko // Int. J. Production Economics. – 2015. – Vol. 3. – P. 176–192.
10. Hajdul M. Global logistics tracking and tracing in fleet management / M. Hajdul, A. Kawa // Lecture Notes. – 2015. – Vol. 9011. – P. 191–199.
11. Maryam SteadieSeifi. Logistics Strategic Decisions// Elsevier. – 2013. – Vol. 5. – P. 43–53.
12. Blyde J. Logistic infrastructure and the international location of fragmented production / J. Blyde, D. Molina // Journal of International Economics. – 2013 – Vol. 95. – P. 319–332.
13. Пензина Т.Р. Рынок логистических услуг Приморского края // Вестник ДВО РАН. – 2007. – №4. – С. 123–126.
14. Майзнер Н.А. Состояние и тенденции развития аутсорсинга логистических услуг в Дальневосточном регионе // Экономика и предпринимательство – 2015. – №10–2 (63–2). – С. 440–446.
15. Романов М.Т. Евразийские трансконтинентальные экономические оси и их опорные узлы / М.Т. Романов, И.М. Романова // Наука и Мир. – 2014. – №9 (13) – С. 172–178.