



Владимир Прохоров,
к.ф.-м.н., доцент департамента
логистики и управления цепями поставок,
Санкт-Петербургский филиал Национального
исследовательского университета «Высшая
школа экономики»



Никита Аляба,
студент департамента логистики и управления
цепями поставок, Санкт-Петербургский
филиал Национального исследовательского
университета «Высшая школа экономики»

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В СТРАНАХ АЗИАТСКО- ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Часть III

Аннотация. В настоящей статье представлена практика развития логистических центров (ЛЦ) стран Азиатско-Тихоокеанского региона: инвестиции в инфраструктуру ЛЦ, пропускная способность и транспортные связи с другими регионами.

Ключевые слова. Логистические центры Азиатско-Тихоокеанского региона, пропускная способность.

Annotation. In the article the practice of the development of logistics centers (LC) in the Asia-Pacific region: investing in infrastructure LC, throughput, and transport links with other regions are considered.

Key words. Logistics Centers in the Asia-Pacific region, throughput.

3. Логистические центры Японии

За последние 50 лет Япония стала одним из мировых экономических лидеров и создала весьма развитую систему логистики, несмотря на сложные географические условия. С одной стороны, такая система

необходима, чтобы компенсировать нехватку сырья на японских островах, с другой – она является основой для роста национального экспорта. Воздушный транспорт, в частности, играет здесь важную роль.

Хотя Япония состоит более чем из 5000 островов, большая часть населения страны живет на четырех основных островах: Хоккайдо, Хонсю, Кюсю и Сикоку. Ряд горных хребтов тянется через Японию, что, разумеется, затрудняет развитие данной территории. Только основные столичные районы Токио и Осаки располагаются на равнинах. Наличие площади под застройку на равнине весьма ограничено и стоит очень дорого. По причине этого дефицита аэропорты и крупные проекты все чаще реализуют на искусственных островах в море. В связи с этим в третьей части статьи наиболее детально рассмотрен логистический центр токийского порта.

Основными видами транспортировки грузов в Японии являются автомобильные и каботажные пере-

возки. Расположение портов Японии представлено на рис. 1. Роль железнодорожного транспорта незначительна, но это может измениться в ближайшее время. Поскольку портовые мощности на западном побережье Соединенных Штатов ограничены, в последние годы часть морских перевозок стала осуществляться воздушным транспортом. Вследствие этого роль международных воздушных перевозок на транстихоокеанских маршрутах значительно возросла. Товары из других азиатских стран все чаще импортируют воздушным транспортом.

Назначение крупнейших портов Японии

- Kitakyushu – один из ключевых портов азиатских морских путей. Основной товарооборот приходится на маршруты в Шанхай, Сеул, Токио, Циндао, Далинь.
- Kobe – один из самых крупных и ключевых портов страны, имеющий связи с 500 портами в 120 стра-



Рисунок 1. Расположение портов Японии.
Источник: <https://e-migration.ru/japan/port-yaponii.html>

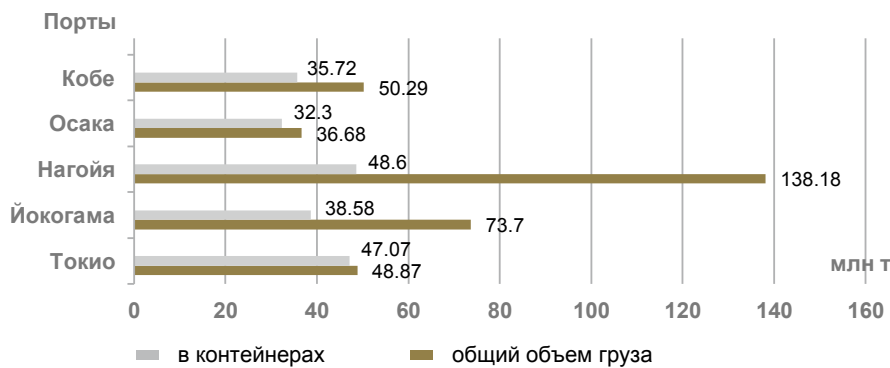


Рисунок 2. Объем обработанного груза в портах Японии в 2014 г., млн т.

Источник: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/asia/japan.jsp>.

нах мира. Здесь сконцентрированы крупнейшие контейнерные терминалы и ежегодно бывают 83 тыс. судов из других портов Японии и 11 тыс. иностранных судов. Коге способен одновременно принимать 250 больших кораблей.

- **Naoya** – морской узел, ориентированный на международные перевозки. Ежегодный грузооборот составляет 110 млн т.
- **Osaka**. Основные специализации: пассажирский транспорт, паромы, контейнерные перевозки.
- **Shimonoseki**. Основная специализация – торговля.
- **Tokyo**. Пассажирский и торговый порт.

Порты Японии в последние годы испытывают недостаток инвестиций и не могут конкурировать с другими азиатскими портами [19]. В список крупнейших логистических центров (ЛЦ) Японии входят порты Токио, Йокогамы, Осаки-Коге, Нагойи и Окинавы. Объем обработанного груза в портах Японии в 2014 г. в млн т представлен на рис. 2.

А. Порт Токио

Большой Токио имеет огромное значение для региона и всей Японии.

С точки зрения численности населения, валового регионального продукта и расходов на конечное потребление эти показатели составляют примерно 30% от общего показателя по стране в целом.

Большой Токио включает важнейшие международные пункты распределения: Токийский залив, берег Йокогамы и аэропорт Нарита. На фоне продолжающейся глобализации промышленной деятельности, увеличения значимости международной логистики растет объем международных перевозок морских контейнерных грузов и международных грузовых перевозок воздушным транспортом.

Порты Токио и Йокогамы обрабатывают 40% общенационального объема контейнерных перевозок Японии в международной торговле. Стоимость торговых перевозок с использованием аэропорта Нарита составляет 70% от общенационального объема стоимости международных перевозок. В последние годы был достигнут прогресс в продвижении японского производства и других отраслей экономики в Китай и другие страны Азии. Экспорт компонентов для местной сборки конечной продукции за рубежом и реимпор-

та – еще одна тенденция последних 10 лет. В Азии внутрирегиональное распределение несколько отличается от внутренних логистических операций в других странах, и гибкая интеграция международных и внутренних логистических систем поэтому становится необходимостью в рамках данного региона.

Внедрив в логистическую деятельность стран Азии гибкие, адаптированные методы интегрированной логистики, а также достигнув высокого уровня эффективности выполнения логистических операций, Большой Токио стал центром логистики в Японии. Порт Токио повысил экономическую эффективность региона и стал играть важную роль в поддержании международной конкурентоспособности Японии [9].

Порт Токио расположен на западном берегу Токийского залива. Ежегодный грузооборот составляет 72 млн т. Основные грузы – нефть, сжиженный газ, уголь, металлы, цемент, гравий, бумага, целлюлоза, морские продукты, соль, мука. Здесь также расположено несколько судоремонтных и судостроительных предприятий [20].

Транспортные связи токийского порта с близлежащими регионами представлены на рис. 3 [9]. Порт Токио тесно связан с регионом и важными логистическими объектами, что влияет на интеграцию ЛЦ в логистическую систему всей Японии. В качестве логистического центра в Японии токийский порт играет значительную экономическую роль для жизни 40 млн человек и производственной деятельности в столичном районе. Порт обладает высокоразвитыми и интегрированными морскими, воздушными и распределительными сухими терминалами в центре столичного района, которые связаны с крупными городами Японии через аэропорты, железные дороги и основные автомагистрали [21].

Таблица 1.

Ключевые логистические зоны, с которым связан ЛЦ «Порт Токио».

Источник: Tokyo Logistics Market Outlook CBRE Global Research 2015 Report

Токуо Бай	Главная зона Токийского побережья
Gaikando	Зона, ограниченная кольцевыми дорогами и Токийской автомагистралью Gaikan. Зона Tokyo Bay не входит
Route 16	Область в форме полуокружности, находящаяся за Токийской автомагистралью Gaikan. Располагается до трассы 16
Ken-O-do	Местность вне трассы 16, сосредоточена возле скоростной междугородней автомагистрали, связанной со столичным центром Ken-O-do. Магистраль проходит через префектуры Токио, Сайтама, Ибараки и Шига

Таблица 2.

Расстояние между главными городами и ЛЦ «Порт Токио».

Источник: Industrial market viewpoint: Recent Trends in the Global Logistics Market and Investor Views on the Tokyo Market, CBRE Research, Chief Analyst Akemi Mizuto, 2012

Название города	Расстояние, км
Hachioji	56
Yokohama	37
Chiba	36
Narita	85
Saitama	40
Kumagaya	85
Utsunomiya	124
Takasaki	126
Mito	133



Рисунок 3. Транспортные связи ЛЦ «Порт Токио» с близлежащими регионами.

Источник: Industrial market viewpoint: Recent Trends in the Global Logistics Market and Investor Views on the Tokyo Market, CBRE Research, Chief Analyst Akemi Mizuto, 2012

Ключевые логистические зоны, с которыми связан ЛЦ «Порт Токио», представлены в табл. 1 [10].

Порт Токио состоит из нескольких терминалов.

А. Паромный терминал – накопительный центр для региональных судов, который соединяет центральную столичную зону с Сикоку и Кюсю, обеспечивает и поддерживает маршрут для автомобильной переправы между Токио и Синмодзи. Паромный терминал играет ключевую роль в интеграции ЛЦ, поскольку обеспечивает связь наземного и морского видов транспорта.

В. Контейнерный терминал Oi – центральный терминал ЛЦ и один из ведущих в мире, имеет большой глубоководный причал длиной 2354 м с семью расположенными в ряд при-

чалами. Чтобы обеспечить обработку большого количества контейнеровозов и больших объемов грузов, которые продолжают расти в последние годы, проект реинжиниринга был завершен в 2003 г., что изменило качественные характеристики объекта и превратило его в высокочастотный стандартный терминал с тремя сейсмостойкими причалами.

Семь причалов терминала оборудованы двадцатью контейнерными кранами, способными обрабатывать крупные контейнерные суда класса 10 000 TEU.

Кроме того, с введением новейшей КИС Yard Operation System и GATE-системы обработка на грузовом терминале стала намного эффективнее.

С. Контейнерный терминал Aomi с причалом длиной 1,570 м и пятью расположенными в ряд причалами (три из которых являются причалами, соответствующими самым высоким стандартам). Он имеет один контейнерный терминал на северной стороне с двумя причалами и общественный терминал на его южной стороне с тремя причалами, расположенными в ряд.

Компания Tokyo Port Terminal Corporation (TPTC) начала управлять всеми причалами, включая общественный терминал, как одним целым начиная с апреля 2009 г. с целью реализации более эффективной системы управления и администрирования.

Д. Контейнерный терминал Shinagawa был первым открыт в Японии в 1967 г. Правительству Токио удалось ввести его в действие в качестве общественного контейнерного терминала, но с апреля 2009 г. он управляется TPTC. Этот

терминал имеет 745-метровый причал (190 м – торговый иностранный причал) глубиной 10 м, используемый в основном для обработки небольших контейнеровозов на маршрутах в Азию.

Е. Odaiba Liner Terminal. Причал терминала для грузовых судов имеет общую длину 1800 м и обрабатывает фрукты и овощи, пиломатериалы, сталь и бумагу.

Терминал оснащен многочисленными частными ангарами и складами вдали от морского побережья, что позволяет эффективно обрабатывать различные грузы. Данный терминал играет центральную роль в порту Токио.

Заключение

В современной глобальной экономике ЛЦ играют значительную роль в ускорении перемещения товаров и развитии как региональной, так и глобальной экономик. В Азии, как и Европе, главные логистические центры расположены непосредственно в порту или на прилегающей территории. Практика становления и развития сети логистических центров в Азии подтверждает идею о необходимости расширения функций портов и преобразования их в ЛЦ.

В данной статье приводится модель компании CBRE, определяющая необходимость создания логистического центра в исследуемом регионе на основе трех ключевых факторов: инфраструктуры, рыночного спроса и бизнес-среды.

Транспортная инфраструктура имеет большое значение при строительстве логистических центров, которые должны создаваться в узлах

“ **Поскольку портовые мощности на западном побережье Соединенных Штатов ограничены, в последние годы часть морских перевозок стала осуществляться воздушным транспортом. Вследствие этого роль международных воздушных перевозок на транстихоокеанских маршрутах значительно возросла.**

транспортной сети, то есть вблизи морских портов или аэропортов, автомагистралей, железнодорожных магистралей, внутренних водных путей. При определении ключевых факторов инфраструктуры компания CBRE выделила три переменные: пропускную способность, применяемые методы логистики и инвестиции в развитие инфраструктуры ЛЦ. Расходы на инфраструктуру – параметр, который помогает осуществить ранжирование логистических центров.

Спрос на рынке в целом определяются две экономические категории: население и производственные предприятия. Численность населения в регионе является показателем значимости и потенциальной важности логистического центра для развития экономики региона и страны в целом.

Бизнес-среда – третий фактор, определяющий эффективность функционирования логистических центров, который полезен при определении эффективности каждого из них. Налоговая нагрузка, политическая нестабильность, чрезмерное регулирование и торговые соглашения могут повлиять как на цену товара, так и способность логистических операторов предоставлять товары на различных рынках.

Модель компании CBRE позволила выявить восемь центров глобальной логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: Токио, Шанхай, Шэньчжэнь, Гонконг, Гуанчжоу, Осака-Кобе, Сингапур и Тяньцзинь.

Эти центры, как прогнозируется, останутся доминирующими на глобальном уровне вплоть до 2030 г., поскольку расположены в узлах основных международных транспортных сетей, связанных с основными торговыми путями, содержат необходимое для развития количество логистического пространства и выполняют функции глобальных логистических операторов. Роль логисти-

ческих региональных и локальных логистических центров также будет увеличиваться.

На примере Сингапура и Токио можно сделать вывод о том, что тесная кооперация государства и частных предприятий позволяет создать действительно эффективные логистические системы, которые связывают страну с международной торговой сетью и позволяют лидировать в области проведения логистических операций. Несмотря на территориальные особенности и трудности региона, всегда есть возможность найти преимущества логистической системы страны, в которой логистические центры будут занимать одно из центральных мест в ее экономике.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Логистика: учебник / под ред. В.И. Сергеева. – М.: Экспо, 2013. – 944 с.
2. Лукин В.В. Модели и методы управления транспортно-терминальными и таможенными операциями в цепях поставок: монография / В.В. Лукин, Ю.В. Малевич, И.А. Пластуняк. – СПб.: СПбГИЭУ, 2012. – 140 с.
3. Bentzen K., Hoffmann T. Best Practice Handbook for Logistics Centres in Baltic Sea Region. – S. Jokuzys Publishing. – Printing House, 2003.
4. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. Полный курс MBA: Логистика: учебное пособие – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
5. Кушнир И.В. Логистика. – М.: Эксмо, 2011.
6. Asia Pacific Industrial & Logistics Report, Q1 2015 CBRE.
7. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres: Economic and social commission for Asia and the Pacific, United Nations, 2003, – 109 с.

8. Jumaniyazov N. Creating multi-modal logistics centers: prospect for development in central Asia // Perspectives of Innovations, Economics & Business, Volume 6, Issue 3, 2010.
9. Industrial market viewpoint: Recent Trends in the Global Logistics Market and Investor Views on the Tokyo Market, CBRE Research, Chief Analyst Akemi Mizuto, 2012.
10. Tokyo Logistics Market Outlook CBRE Global Research 2015 Report.
11. Сергеев В.И., Федоренко А.И., Герами В.Д. Роль логистики в развитии транспортного комплекса Российской Федерации: в разрезе корректировки транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – №6.
12. Worldbank Group Global Rankings 2016. Электронный ресурс: <http://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=LPI%20Rank#datatable>.
13. The Geography of Transport Systems. National Semiconductors, Supply Chain, 1993, 2001, 2005. Электронный ресурс: https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/nsc_map_supply.html.
14. MPA Singapore Government. Электронный ресурс: <http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/port-statistics>.
15. Электронный ресурс: <https://ru.wikipedia.org>.
16. ALPS Logistics Co, LTD. Электронный ресурс: http://www.alps-logistics.jp/eng/profile/overseas/ove_singapore.html.
17. PSA Singapore. Our business terminals. Электронный ресурс: <https://www.singaporepsa.com/our-business/terminals>.
18. Jurong Port. Port Layout. Электронный ресурс: <http://www.jp.com.sg/singapore/main-port/port-layout>.
19. Электронный ресурс: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/asia/japan.jsp>.
20. Главные порты Японии. Электронный ресурс: <https://e-migration.ru/japan/porty-yaponii.html>.
21. Supporting the Lives of 40 Million People and Industry in the Tokyo Metropolitan Area. Электронный ресурс: <http://www.tptc.co.jp/en/guide/advantage/metropolitan>.