

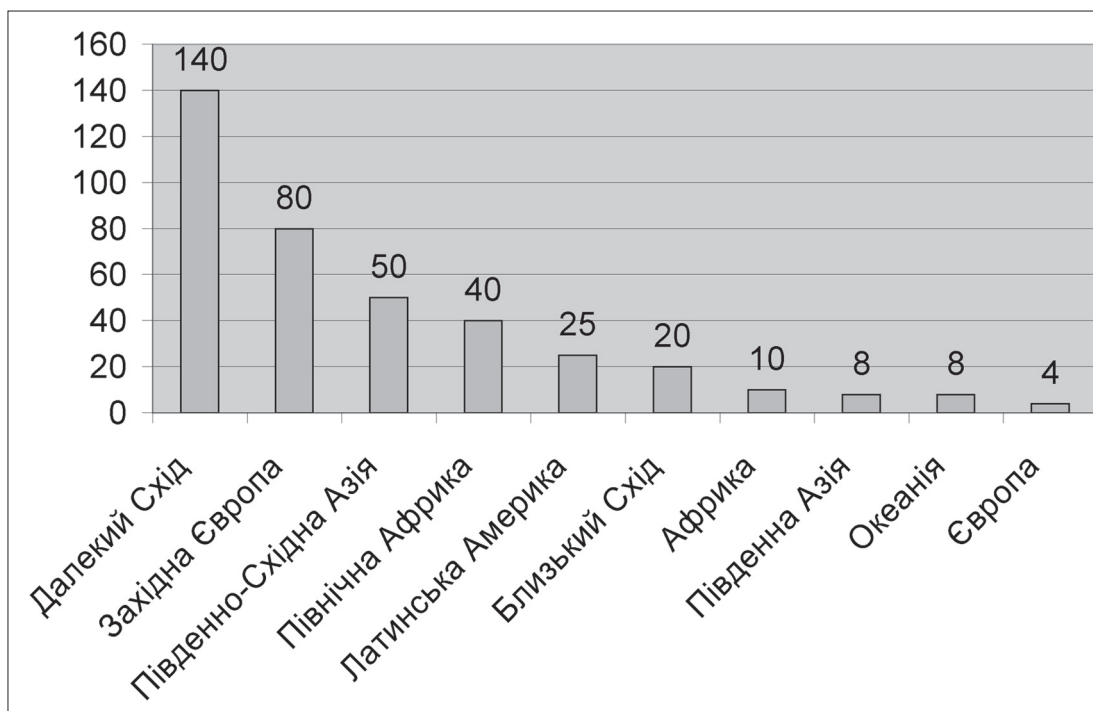
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ОСНОВА ЄВРАЗІЙСЬКОЇ ДУГИ СПІЛЬНОГО ПРОЦВІТАННЯ (СХІДНА ТА ПІВДЕННА АЗІЯ)

За останні роки Азія – найбільший ринок, що розвивається, у світі – переживає значне піднесення. Розвиток азійської економіки відбувається надзвичайно високими темпами, створюючи нові стимули як для розвитку світової торгівлі, так і для глобальної логістики, яка забезпечує інфраструктурну основу для руху міжнародних потоків товарів та послуг. Азійський ринок логістики та регіональні мережі поставок хоча й відстають від цих темпів, але теж зазнають значних змін. Так, якщо ще десять років тому на Азійському ринку логістичних послуг домінувала Японія (82%), а також Республіка Корея, Тайвань, Сінгапур (1, с. 228), то нині на перші місця висуваються Китай (з Гонконгом) та Індія. Пов'язано це, по-перше, з бурхливим господарським розвитком, який демонструють ці дві азійські країни протягом останніх десяти років, коли ВВП Китаю в середньому за рік зростав на 10%, а Індії – на 7,4%. Як вважають експерти фірми BG Strategic Advisors, в Азії, де нині проживає 4 млрд. людей (61,5% населення світу) та виробляється 39% валового світового продукту, до найбільш привабливих відносяться ринки Китаю, Індії, Південної Кореї. Це пояснюється тим, що, з однієї сторони, вони характеризуються високим рівнем іноземних інвестицій, зростаючими доходами населення, величезною кількістю споживачів, а з іншої – низьким рівнем проникнення західних компаній, деякими соціальними та політичними проблемами, що загострюються, слабкою транспортно-логістичною та фінансово-банківською інфраструктурою, законодавчими обмеженнями, недостатнім логістичним досвідом та технологіями. Експерти Deutsche Bank Research вважають, що до 2025 р. китайська та індійська економіки складуть, відповідно, 70 та 60% від американської, а перетворення в «триполосну економіку» світу завершиться в 2035 р., коли китайська та індійська економіки будуть лише небагато поступа-

тися американській, але переважатимуть економіку Західної Європи (7, с. 3).

Інший чинник, який стимулює розвиток логістики в Китаї та Індії, – це швидкий розвиток транспортної інфраструктури. Особливо це стосується Китаю, де зазначений фактор, у поєднанні з подальшою лібералізацією зовнішньої торгівлі, призведе до перетворення КНР у найбільшу торговельну націю світу протягом декількох найближчих років. При цьому своєчасно прийняті Китаєм заходи, спрямовані на лібералізацію своєї економіки, та масштабні інвестиції з метою модернізації її фізичної інфраструктури надали країні значні переваги в порівнянні з Індією та зробили Китай більш привабливим для іноземних інвесторів. У той же час причини привабливості Індії полягають перш за все в перетворенні країни у зону прискореного розвитку та аутсорсингу послуг з інформаційних технологій і переорієнтації економіки на сучасні стандарти та вимоги. Для сприяння економічному розвитку країни уряд Індії запланував до 2010 р. інвестувати \$17 млрд. у транспортну інфраструктуру. На даний час «вузькі місця» створюються численними заторами на автошляхах країни, затримками на авіалініях та морських шляхах, перешкоджаючи інвестиціям іноземних компаній. У межах вирішення цієї проблеми уряд Індії будує 10 тис.км нових доріг. За оцінками Світового банку, нині транспортна система Індії обробляє 800 млрд. тонно-км вантажів та 2300 млрд. пасажиро-км при зростанні транспортних потреб за останні 10 років приблизно на 10% щорічно. Однак подвоєння попиту на пасажирські та вантажні послуги не було забезпечене відповідним збільшенням потужностей із транспортування та обробки вантажів, що, між іншим, свідчить про критичну роль представників приватного сектору в майбутній еволюції транспортної галузі Індії.

Що стосується транспортної інфраструктури Китаю, то вона вже зараз має



Мал. 1. Вантажообіг світових контейнерних портів за першу половину 2005 р., млн. TEU (TEU – twenty foot units, двадцятифутові контейнерні одиниці) [7].

непогані показники та планує розширюватися далі, продовжуючи стимулювати розвиток будівельної індустрії. Так, китайські морські порти показують темпи зростання, що перевищують середні світові показники. За наявними прогнозами, протягом наступних років щорічний приріст вантажообігу на тихоокеанських маршрутах та лініях Європа – Азія складе до 10%. Відзначається надзвичайно бурхливе зростання контейнерних перевезень, оскільки контейнери є ідеальним засобом до транспортування все більшої кількості товарів, що дозволяє швидше виконувати навантажувально-розвантажувальні операції. Нині всі п'ять найбільших контейнерних портів світу знаходяться в Азії, з них три – в Китаї (Гонгконг, Шанхай, Шеньчжень – мал. 1).

У суднобудуванні Китай також готовий збільшити свою частку на світовому ринку – з 12 до понад 15%. Крім цього, передбачається бурхливе зростання повітряного сполучення Азії, насамперед на маршрутах, що проходять над даним регіоном.

Серед інших чинників, що стимулюють розвиток логістики в Китаї та Індії, слід відзначити стрімке зростання обсягів прямих іноземних інвестицій, розширення діяльнос-

ті транснаціональних корпорацій, збільшення зовнішньоекономічної активності китайських та індійських компаній, що належать до різноманітних галузей господарства (зокрема, в Китаї це текстильна та швейна промисловість, споживча електроніка, металургія, автомобілебудування, хімічна промисловість, технологія охорони навколишнього природного середовища, внутрішня торгівля тощо). Ці та інші чинники вплинули на те, що за останні два десятиріччя розвиток логістики в Азії зазнав значних змін. Однак, на думку Бена Гордона, директора-порядника компанії BG Strategic Advisors, якщо Азія нині визнана провідним регіоном світу за економічним розвитком, то цього не можна сказати про її логістику та розвиток мереж поставок. Експерти вважають, що сьогодні Азію можна поділити на три основні регіони – Китай, Індію та решту регіону та що в наступному десятиріччі Азія перетвориться з регіону, що виробляє, в регіон, що споживає. Це створить додатковий стимул до прискорення розвитку логістики та мереж поставок в Азії.

Поки що ж китайський ринок логістики можна вважати таким, що розвивається, оскільки більшість китайських підпри-

ємств тільки відкривають для себе значення та можливості логістики та управління ланцюжками поставок. Китайські товари мають масу переваг у ціновому аспекті, їхня якість підвищується, вони розповсюджуються в усьому світі (так, 70% споживчих товарів, що імпортуються в США, – китайського виробництва), однак все ще залишаються проблеми запізнення поставок. Одна з причин цього – недостатня частка компаній з контрактної логістики (або 3PL) на китайському ринку логістичних послуг. Очікується, що в міру зміцнення позицій Китаю у світовій економіці та підвищення його готовності до конкуренції ринок послуг 3PL буде швидко зростати – з \$5,4 млн. у 2002 р. до \$24 млн. у 2012 р. (тобто зросте в 4,4 раза за 10 років). Це означає, що на 2012 рік проникнення аутсорсингу на китайський ринок логістики складе 6%, а частка вартості логістичних послуг у ВВП – 14%. Сприятиме цим змінам і все ширша співпраця китайських та міжнародних логістичних компаній. Так, протягом останнього десятиріччя китайська логістична компанія M&A уклала понад 150 угод з американськими компаніями; німецька DHL купила 68% акцій китайської компанії Blue Dart (і вже рекламує себе як найкращого знавця китайського ринку, в т.ч. в Україні); FedEx та UPS (США) збільшили число авіарейсів до та з Китаю; UPS набула в компанії Sinotrans бізнес-агентство кур'єрських доставок; американська компанія YRS купила 50% акцій шанхайської JHJ International Transportation тощо.

Отже, еволюція китайської економіки – від простого виробництва до глобального експортера товарів – вимагатиме більш ефективного управління мережами поставок. Це призведе до посилення процесу консолідації, що, ймовірно, зумовить необхідність утворення величезної китайської транспортно-логістичної компанії світового мірила. Ще один крок, здійснений урядом Китаю для підтримки високих темпів економічного розвитку, – це проект розгортання 1000 баз сервісного аутсорсингу, розрахований на 3–5 років. Згідно з «China Daily», це проект з різним кошторисом 100 млн. юанів (\$12,5 млн.), спрямований на створення умов для транснаціональних корпорацій, які дозволять їм перенести в Китай свій бізнес та створити 1000 великих міжнародних підприємств із сервісно-

го аутсорсингу. Успішна реалізація цього проекту допоможе зміцнити позиції Китаю в економіці регіону, враховуючи переваги нововведень у цифрових технологіях, де Китай поки що сильно відстає від Індії, яка завоювала міжнародну репутацію завдяки сектору інформаційних послуг, що швидко розвивається.

Щодо логістичного ринку Індії, то він нині викликає все більший інтерес з боку міжнародних логістичних, кур'єрських та поштових компаній та, за деякими оцінками, за своїми можливостями з часом зможе успішно суперничати з Китаєм. DHL вже перебуває в процесі набуття провідних позицій на індійському ринку логістики, а її суперник FedEx стверджує, що після Китаю Індія буде його головною зоною освоєння. Основними перешкодами на шляху до прискореної «логістизації» Індії є бюрократичні перепони та незадовільна транспортна інфраструктура. Це стосується автошляхів та залізниць, летовищ та морських портів, а також ліній електропостачання та водопостачання. Відставання інфраструктури – головна причина низького промислового рівня, оскільки великі витрати зумовлюються, поряд з іншими причинами, тривалими термінами доставки вантажів. Якщо подивитися на нинішню транспортно-логістичну інфраструктуру Індії, то можна дізнатися, як виглядав Китай десять років тому. Однак логістика в цілому та мережі доставки вантажів розвиваються семимильними кроками, отже, Індія є наступним основним логістичним ринком в Азії. Оптимізація логістичних мереж вимагає ефективних рішень у галузі інформаційних технологій, а саме цього не вистачає Китаю зараз. Із наявним досвідом у сфері інформаційних технологій для логістичних мереж Індія має певні можливості, щоб випередити Китай у цьому секторі економіки в майбутньому.

Окремої уваги з точки зору формування ринку логістики в Азії заслуговує Гонконг. У минулому він був центром міжнародної торгівлі та морських перевезень, а також місцем розміщення багатьох промислових підприємств. На сьогодні багато з них перемістилися в Китай і за ситуації, що змінилася, уряд Гонконгу спрямовує зусилля на створення тут міжнародного логістичного центру. У такому статусі Гонконг

відіграватиме важливу роль у сприянні глобальній та міжнародній торгівлі. В цілому за 2006 р. загальний обсяг експорту товарів із Гонконгу зріс на 9%, у т.ч. ре-експорт збільшився на 8%. Зростання експорту товарів вітчизняного (китайського) виробництва склало 26,6%. Великі обсяги комплектуючих виробів і матеріалів надходять морем у Гонконг та через нього в Китай. У свою чергу, готова продукція з Китаю транспортується морем через Гонконг на закордонні ринки. За останні роки під впливом глобалізації зростання логістики набуло дуже високих темпів.

Для міжнародних перевезень Гонконг має дві основні переваги: аеропорт та контейнерний морський порт. Хоча глибоководний порт Гонконгу має явні переваги, швидше розвивається його сусід – порт Шеньжень, де створюється великий контейнерний парк. Щодо аеропорту Гонконг, то в 2005 р. він зайняв друге місце у світі за обсягом авіавантажів (3,5 млн. тонн). Нині обсяги повітряних перевезень через Гонконг зростають щорічно на 20%, у той час як відповідні темпи зростання морських перевезень складають 5–6%. Перевагою Гонконгу як міжнародного центру логістики є наявність відпрацьованої методики організації вантажопотоків, зручної сфери послуг та ефективної інфраструктури. Логістичні компанії в Гонконгу поділяються на декілька категорій – експедитори вантажів, контейнерні парки і термінали, оператори складів, авіалінії та автотранспортні компанії. Тут представлені всі великі міжнародні логістичні компанії, однак за чисельністю переважають невеликі фірми. Так, із 2500 експедиторських компаній, що діють у Гонконгу, 2000 є невеликими підприємствами з чисельністю персоналу 30–40 осіб.

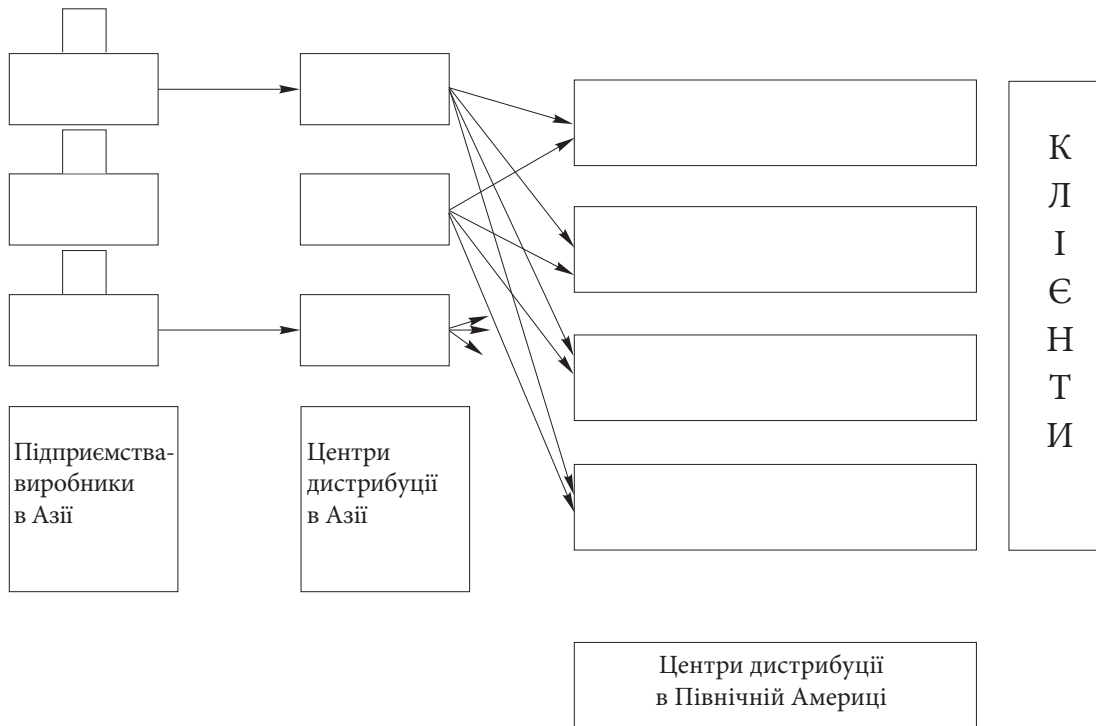
У недавно опублікованій доповіді Ради з розвитку торгівлі Гонконгу визначена ще одна його важлива логістична функція – як регіонального дистрибуторського центру (РДЦ), який з'єднуватиме регіони континентального Китаю з країнами Південно-Східної та Північно-Східної Азії.

У доповіді стверджується, що з часом регіональні поставки через нечисленні, але високорозвинені РДЦ будуть широко використовуватися у світовій економіці, а самі РДЦ перетворяться в компоненти глобальної господарської системи (мал. 2).

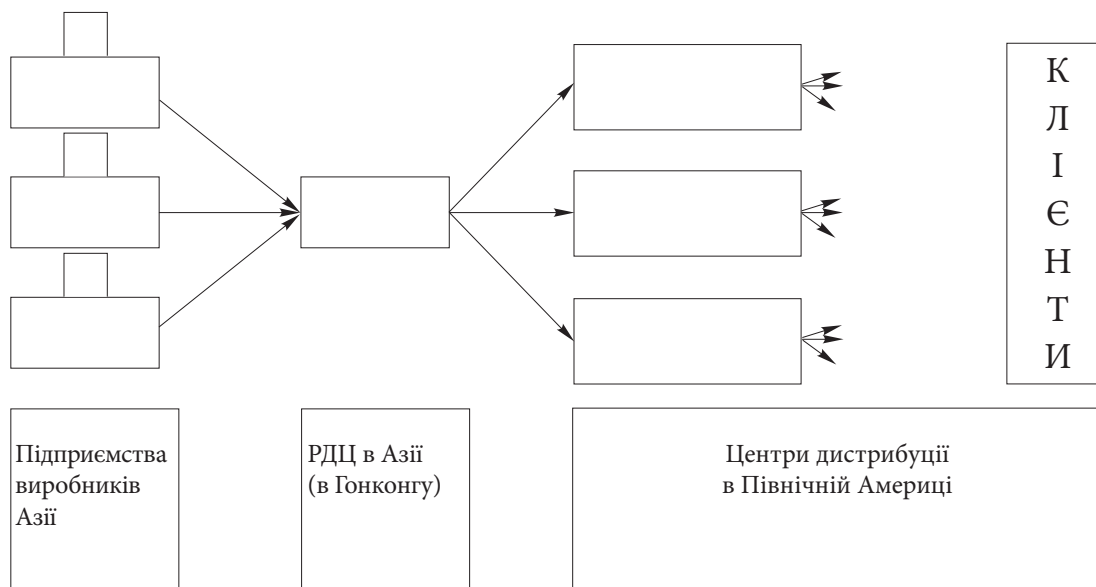
Такі РДЦ будуть забезпечувати інтегральні рішення в галузі пакування і транспортування для імпорту та наступного розподілу у межах регіону, здійснюючи низку кінцевих комерційних операцій, в т.ч. додаткових. При виконанні послуг, що створюють додану вартість і швидкісне та надійне реагування на запити, сучасний РДЦ буде значно відрізнятися від регіонального складу. Концепція РДЦ поки що мало відома в Азії, незважаючи на те що регіон має одні з найбільших у світі аеропорти та морські контейнерні порти, які належать до світового класу. У випадку Гонконгу поки що лише декілька найбільш просунутих компаній організували тут РДЦ.

Незважаючи на розповсюджену думку, що послуги в Гонконгу є порівняно дорогі, він може бути оптимальним місцем для РДЦ з невисокими управлінськими витратами для низки кошовних товарів, які потребують швидкої доставки через логістичну мережу (таблиця 1). В порівнянні з Токіо, Шанхаєм, Сінгапуром відповідна економія складе 9–33% у випадку авіаційних запчастин та 21–45% для напівпровідників. Обсяги торгівлі та відповідний рух цінних вантажів через Гонконг вже нині розвиваються високими темпами. Як відзначається в доповіді, хоча можливості ринку РДЦ у Гонконгу дуже високі, кількісна оцінка цього ринку не може бути прямолінійною. Попередній аналіз показує, що потенційний ринок послуг РДЦ у Гонконгу для цінних вантажів оціночно може перевищувати 30 млрд. гонконзьких доларів, що еквівалентно понад 2% ВВП.

Прискорений розвиток логістики в країнах Азії, зокрема в Китаї та Індії, має важливе значення для України, яка підтримує активні міжнародні торговельні відносини з цими країнами. Особливо це стосується Китаю, обсяги зовнішньоторговельного обігу України з яким динамічно зростають рік від року. Відповідно збільшуються обсяги транспортно-логістичних послуг, що забезпечують процеси доставки зовнішньоторговельних вантажів між нашими країнами. Традиційний шлях доставки китайського імпорту в Україну – морем (тобто Індійським океаном), із китайських портів – до Іллічівська, Одеси та інших портів України. При цьому середній термін доставки складає 30–45 діб. Цей строк можна скоротити



А) Традиційна схема постачання



Б) Логістична схема постачання за участю РДЦ

Мал. 2. Регіональні дистрибуторські центри як компоненти глобальної логістики.

SWOT-аналіз Гонконгу як регіонального дистриб'юторського центру (РДЦ)

№	Сильні сторони	№	Слабкі сторони
1. Спільне для різних груп продуктів			
1.1.	Статус Гонконгу як вільного порту зі спрощеними митними вимогами	1.1.	Висока вартість операцій
1.2.	Близькість до континентального Китаю	1.2.	Висока вартість робочої сили
1.3.	Зручні міжнародні транспортні комунікації	1.3.	Обмежена наявність виробничих потужностей
1.4.	Висока якість логістичних послуг	1.4.	Висока вартість розробки та оренди спеціалізованих логістичних площ
1.5.	Потенціал міжнародного летовища Гонконгу для міжнародних комунікацій, зручна транспортна інфраструктура	1.5.	Втрати можливості здійснення логістичних операцій у приміщеннях з короткими строками оренди із закінченням її терміну
1.6.	Можливість мультимодальної логістики забезпечувати послуги світового класу точно в строк		
1.7.	Зручне середовище для торговельних операцій і наявність служб підтримки банківських, юридичних, страхових та інших послуг		
1.8.	Можливість використання угоди про взаємодію з континентальним Китаєм (СЕРА, Closer Economic Partnership Arrangement)		
1.9.	Досвід управління ланцюжками поставок, постачання стратегічними матеріалами, логістичної підтримки, управління якістю поставок, постачання промислових підприємств		
1.10.	Наявність білінгвальної робочої сили, здатної до напруженої праці		
2. Спеціалізовані товари/цінні запчастини			
2.1.	Міжнародне летовище Гонконг є авіа-вузлом з відмінними комунікаціями, що обслуговуються найбільшими авіалініями, перевізниками та кур'єрськими фірмами		
2.2.	Наявність достатньої кількості компаній для ефективного досягнення бажаного результату (авіалінії Cathaway Pacific, HAECO, HAES, фірми з технічного обслуговування та ремонту тощо)		
3. Електронні компоненти/напівпровідникові вироби			
3.1.	Близькість регіону PRD (дельта річки Перл)	3.1.	Регламентация порядку перетину кордону автомобільним транспортом
3.2.	Зручні комунікації та високий рівень послуг, що пропонуються міжнародним летовищем Гонконгу	3.2.	Висока вартість перетину кордону автомобільним транспортом

		3.3.	Подвійний митний догляд при перетині кордону
4. Побутова електронна апаратура невеликих розмірів			
4.1.	Провідне становище Китаю у виробництві мобільних телефонів та mp3-плеєрів	4.1.	Регламентация порядку перетину кордону автомобільним транспортом
4.2.	Близькість PRD	4.2.	Висока вартість перетину кордону автомобільним транспортом
4.3.	Зручні комунікації та високий рівень послуг, що пропонуються міжнародним аеропортом та контейнерним портом Гонконгу	4.3.	Подвійний митний догляд при перетині кордону
5. Рідкокристалічні та плазмові телевізори			
5.1.	Зручні комунікації та високий рівень послуг, що пропонується міжнародним летовищем Гонконг	5.1.	Обмежені на цей час виробничі можливості району PRD
5.2.	Досвід управління ланцюжками поставок, постачання стратегічних матеріалів, логістичної підтримки, управління якістю поставок, постачання промислових підприємств	5.2.	Домінування тайванських та південнокорейських виробників на ринку
5.3.	Близькість PRD	5.3.	Зростаюча цікавість тайванських інвесторів до регіону дельти річки Янцзи
6. Модні предмети розкоші			
6.1.	Прогноз швидкого зростання купівельної спроможності населення в регіоні, зокрема в Китаї	6.1.	Регіональний характер дизайну, що є менш розвинутим у порівнянні з ЄС, США та Японією
6.2.	Зручні джерела поставок	6.2.	Тенденція переміщення цього бізнесу до континентального Китаю у зв'язку зі зростанням купівельної спроможності населення в сусідніх із Гонконгом регіонах Китаю
6.3.	Ефективний режим захисту інтелектуальної власності		
6.4.	Зручні комунікації та високий рівень послуг, що пропонуються міжнародним летовищем Гонконг		
6.5.	Гарантії безпеки предметів розкоші/ексклюзивних виробів (у порівнянні з втратами виробів у континентальній частині Китаю)		
6.6.	Провідні позиції регіону в тенденціях моди, а особливо в межах т.зв. Великого Китаю (тобто континентального Китаю, Гонконгу, Макао та Тайваню)		
6.7.	Співробітництво з місцевими дизайнерами		

Джерело: Hong Kong Trade & Development Council, Рада з розвитку та торгівлі Гонконгу [7].

удвічі, якщо застосувати суходільні залізничні контейнерні перевезення. З цією метою нині реалізується міжнародний логістичний проект “China Land Bridge” (Китайський міст). Це транспортний маршрут із країн Південно-Східної Азії, через Китай, у центральноазійські країни (Казахстан, Узбекистан, Киргизію), а потім – через Росію та Україну – в країни Західної Європи. В контексті виконання цього проекту посилюється співробітництво митних органів України та Китаю. Так, у вересні 2006 р. був підписаний перший договір в історії двосторонніх відносин України та КНР у митній сфері, який регулює обмін інформацією між митними відомствами двох країн у галузі визначення митної вартості товарів. Зі свого боку, посилюють співробітництво в транспортно-логістичній сфері Росія та Україна, зокрема щодо реалізації проекту здійснення контейнерних перевезень за маршрутом Китай – Казахстан – Росія – Україна – країни Європи.

Поки що ж українські логістичні компанії вдосконалюють схему морської доставки в Україну товарів із Китаю та їхньої подальшої дистрибуції. Так, компанія “УкрЕксімТранс”, яка працює на українському ринку логістики вже 6 років, займається транспортуванням контейнерних вантажів в Україну з країн Далекого Сходу, зокрема з Китаю. В Одеському підрозділі “УкрЕксімТрансу”, який повністю відповідає за логістичний сервіс вантажів із Китаю, зайнято нині близько 60 осіб. Основні проблеми, які вони вирішують, пов’язані, по-перше,

з проведенням митного оформлення вантажів із Китаю, по-друге, з комплектуванням контейнерів невеликими вантажами в Китаї (т.зв. “LCL” – Less Container Loading), по-третє, з розподілом та доставкою імпортованих вантажів по Україні зі своїх 17 складів, для чого створена спеціальна фірма “Поштово-вантажний кур’єр”. Великим попитом українських клієнтів користується новий напрямок діяльності компанії – робота на ринку Китаю. Тут “УкрЕксімТранс” виступає вже не стільки як експедиторська компанія, скільки як повноцінний логістичний оператор, який пропонує партнерам ланцюжок від пошуку та перевірки платоспроможності та репутації китайського постачальника аж до доставки імпортованих китайських товарів на склади та торговельні точки замовника в Україні.

Таким чином, бурхливий господарський розвиток країн Азії у XXI ст. передбачає відповідний розвиток транспортно-логістичної інфраструктури та ринку логістичних послуг. На останньому нині значно посилюються позиції двох найбільших країн Азії та світу – Китаю та Індії. У недалекому майбутньому це будуть світові лідери не тільки з розвитку сучасних галузей економіки та міжнародної торгівлі, а й із логістики. Для України є корисним ближче познайомитися з їхнім досвідом створення та функціонування внутрішніх і міжнародних логістичних систем, стимулом для розвитку яких є вигідне міжнародне транспортно-географічне положення, яким характеризується і Україна.

ЛІТЕРАТУРА

- Восточная кривая.* Реалии восточного рынка логистики. **Transportweekly Russia.** 2006. №37 (410).
- Имаи Масааки.* Гемба кайдзен: Путь к снижению затрат и повышению качества / Пер. с англ. Москва, 2005.
- Китай под ключ // **Дистрибуция и логистика.** 2006. №8.
- Крикавський Є.В.* **Логістика. Основи теорії:** Підр. Львів, 2006.
- Смирнов І.Г.* **Логістика: просторово-територіальний вимір:** Моногр. Київ, 2004.
- Смирнов І.Г.* Транспортно-логістичні системи світу // **Світове господарство в умовах глобалізації:** Моногр. Київ, 2004.
- Цветов Ю.М.* Морские порты в системе международных транспортных коридоров // Транспортный комплекс Украины / Зб. наук. праць, вип. 7. Київ, 1999.
- Яценко Б.П.* **Структура господарства Японії (економіко-географічне господарство постіндустріальної країни)** / Ін-т сходознавства ім. А. Кримського НАН України. Київ, 2006.
- Golembaska E., Kempny D., Witkowski I.* **Eurolistica w zarzadzaniu miedzynarodowym.** Warszawa, 2005.
- Financial Times* 1998, 1 dec., 1999, 17 jun.