

Ключевые факторы развития логистической системы АСЕАН

Данг Куанг Бинь

Аспирант, ORCID: 0000-0002-4127-6033, e-mail: dqb305@gmail.com

Аникин Борис Александрович

Д-р экон. наук, проф. каф. логистики, ORCID: 0000-0002-1231-2648, e-mail: guu_logistika@mail.ru

Государственный университет управления», г. Москва, Россия

Аннотация

Благодаря растущей экономике, инвестиционным вложениям, обилию рабочей силы и индустрии туризма Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) становится все привлекательнее для других регионов мира. АСЕАН имеет масштабную логистическую систему, которая вносит вклад в общий потенциал развития. В статье рассмотрены ключевые факторы развития логистической системы АСЕАН, раскрыты тенденции формирования и пути эффективного развития логистических процессов в современную эпоху цифровизации. Научная новизна работы заключается в том, что в период пандемии COVID-19 цифровые технологии могут способствовать успешному развитию бизнеса в индустрии логистики для АСЕАН. В связи с этим существует необходимость в ориентации региона АСЕАН на автоматизацию управления логистическими процессами, внедрение и совершенствование ИТ-продуктов, а также на потребности потребителей и улучшения качества предоставляемых услуг.

Ключевые слова

Логистика, АСЕАН, управление цепями поставок, цифровая логистика, услуги логистики, электронная коммерция, услуги, технологии, пандемия, транспортная сеть

Благодарности. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ВАОН в рамках научного проекта № 20-510-92005.

Для цитирования: Данг Куанг Бинь, Аникин Б.А. Ключевые факторы развития логистической системы АСЕАН // Вестник университета. 2022. № 3. С. 90–96.

Key Factors in the Development of the ASEAN Logistics System

Dang Quang Binh

Postgraduate Student, ORCID: 0000-0002-4127-6033, e-mail: dqb305@gmail.com

Boris A. Anikin

Dr. Sci. (Econ.), Prof. at Logistics Department, ORCID: 0000-0002-1231-2648, e-mail: guu_logistika@mail.ru

State University of Management, Moscow, Russia

Abstract

Due to growing economy, investment, abundant labour force and tourism industry, the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) is becoming increasingly attractive to other parts of the world. ASEAN has a vast logistics system that contributes to the overall potential for development. The article examines key factors in the development of the ASEAN logistics system, the trends in the formation and ways of the effective development of logistics processes in the modern era of digitalization are revealed. The scientific novelty of the work lies in the fact that during a pandemic, digital technologies can contribute to the successful development of business in the logistics industry for ASEAN. In this regard, there is a need to focus the ASEAN region on automating the management of logistics processes, introducing and improving IT products, as well as on the needs of consumers and improving the quality of services provided.

Keywords

Logistics, ASEAN, supply chain management, digital logistics, logistics services, e-commerce, services, technology, pandemic period, transport network

Acknowledgements. The research was supported by the Russian Foundation for Basic Research and the WANO under research project no. 20-510-92005.

For citation: Dang Quang Binh, Anikin B.A. (2022) Key Factors in the Development of the ASEAN Logistics System. *Vestnik universiteta*, no. 3, pp. 90–96.

ВВЕДЕНИЕ

Логистика – это интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса за счет эффективного (с точки зрения снижения общих затрат и удовлетворения требований конечных потребителей к качеству продуктов и услуг) управления материальными и (или) сервисными потоками, а также сопутствующими им потоками (финансовыми и информационными) [1]. Суть логистики – создание некоего конвейера (бизнес-процесса), упорядочивающего всю работу организации, а не ее отдельных частей [2]. Логистика включает разнообразные и сложные виды деятельности, специализируется на независимой сфере услуг и становится новой проблемой мировой экономики.

Производственные предприятия крупнейших компаний мира расположены в странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (англ. Association of South East Asian Nations; далее – АСЕАН).



На сегодняшний день десять стран – членов АСЕАН становятся все более привлекательными для американских и многонациональных грузоотправителей. Это рынок с более чем 600 млн потребителей, многочисленной рабочей силой, расширяющимися инвестиционными возможностями и растущей индустрией электронной коммерцией. В регионе наблюдается растущий спрос на логистику, с одной стороны, для обслуживания движения товаров, с другой – для работы с промышленными запасами и текущими проектами строительства инфраструктуры. Это способствует развитию логистической отрасли в направлении интеграции участников для поддержки все более сложных и расширяющихся цепочек поставок.

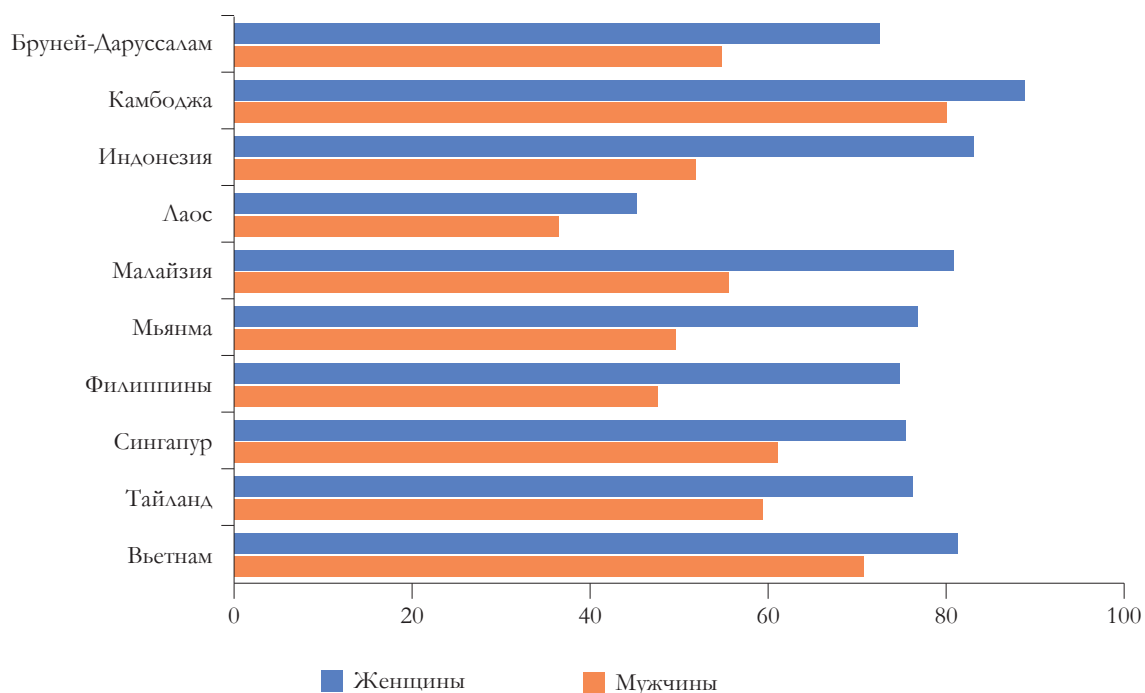
ОБИЛИЕ НАСЕЛЕНИЯ И РАБОЧЕЙ СИЛЫ

Население стран – членов ASEAN составляет около 650 млн человек, общая площадь – 4,5 млн км², совокупный валовой внутренний продукт достигает около 737 млрд долл. США. Регион занимает третье место в мире по численности рабочей силы после Индии и Китая. Население больше, чем в Северной Америке и Европейском союзе. Фактически, Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд и Вьетнам демонстрируют совокупный рост валового внутреннего продукта, превышающий 300 % с 2001 г., и опережают средний мировой рост за последние десять лет [3].

Демографическая ситуация в АСЕАН продолжает привлекать транснациональные компании и крупные инвестиции в регион. Рабочая сила АСЕАН составляет 67,6 % от общей численности населения с постоянно растущим числом квалифицированных рабочих. Кроме того, постепенная либерализация рынка труда также создает стимул для деятельности по профессиональному обучению, конкуренции среди рабочих из разных стран региона, тем самым повышается качество готовой продукции и труда в целом.

Например, Вьетнам, Таиланд и Индонезия в настоящее время используют трудоемкие производственные процессы, особенно в текстильной, автомобильной и электронной промышленности, из-за более низких затрат на рабочую силу по сравнению с Китаем. Благоприятные торговые и политические соглашения привели к региональной интеграции, поспособствовали экономическому росту и развитию рынка логистики в регионе [4].

Гендерное сравнение доли участия в рабочей силе (рис. 1) показывает, что во всех десяти государствах – членах АСЕАН уровень участия мужчин выше, чем женщин. Гендерное неравенство в 2019 г. было самым высоким в Индонезии – 83,1 % для мужчин по сравнению с 51,9 % для женщин. Далее следовали Филиппины и Мьянма с 74,8 % и 76,8 %, 47,6 % и 49,6 % соответственно.



Источник: [5]

Рис. 1. Уровень участия в рабочей силе в странах – членах АСЕАН в 2019 г.

МОРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ

Учитывая географическое положение стран АСЕАН, качественные транспортные маршруты играют важную роль в создании эффективной сети цепочки поставок. Изменяющаяся глобальная карта судоходства требует, чтобы в регионе были более крупные порты.

Среди стран АСЕАН-6 (Бруней, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур и Таиланд) портовая система Сингапура в настоящее время занимает первое место как по размеру, так и по качеству услуг по обработке грузов. Далее следуют порты в Малайзии и Таиланде с повышенным уровнем автоматизации. В последние годы также были модернизированы и улучшены порты в Индонезии и Вьетнаме. В соответствии с Генеральным планом обеспечения связи АСЕАН 19 портов в Индонезии будут построены для создания более интегрированной цепочки поставок портовых услуг.

Вьетнам, Таиланд, Филиппины, Малайзия, Камбоджа, Сингапур, Индонезия, Бруней – страны АСЕАН, граничащие с Восточным морем. Вьетнам – первая страна в регионе, планирующая синхронную систему морской торговли. В настоящее время в стране 272 порта, общая длина причала составляет 92,2 км с общей пропускной способностью более 550 млн т/год.

Страны АСЕАН также стремительно развивают системы морских портов и флот в целях экономического развития. В середине 2019 г. Камбоджа завершила план строительства глубоководного порта в провинции Кохконг, одной из четырех прибрежных провинций страны для развития грузовых перевозок. В конце 2020 г. правительство Индонезии ввело в эксплуатацию морской порт Кицзин – один из важных национальных стратегических проектов Индонезии. Порт Танджунг Пелепас в штате Джохор в Малайзии, который начал работу в 2000 г., поднялся до 19 места в мире по объему контейнерной торговли.

Международный судоходный маршрут через Восточное море считается вторым по загруженности в мире, ближайшая точка этого судоходного маршрута находится всего в 38 км от Кон Дао (Вьетнам). Ежедневно через Восточное море проходит около 300 транспортных судов всех типов, в том числе около 200 нефтяных танкеров, 50 % из которых обладают грузоподъемностью более 5 000 тонн. Объем экспорта товаров через Восточное море стран Юго-Восточной Азии составляет 55 %. Для Вьетнама 100 % импортных и экспортных товаров проходят через Восточное море [6].

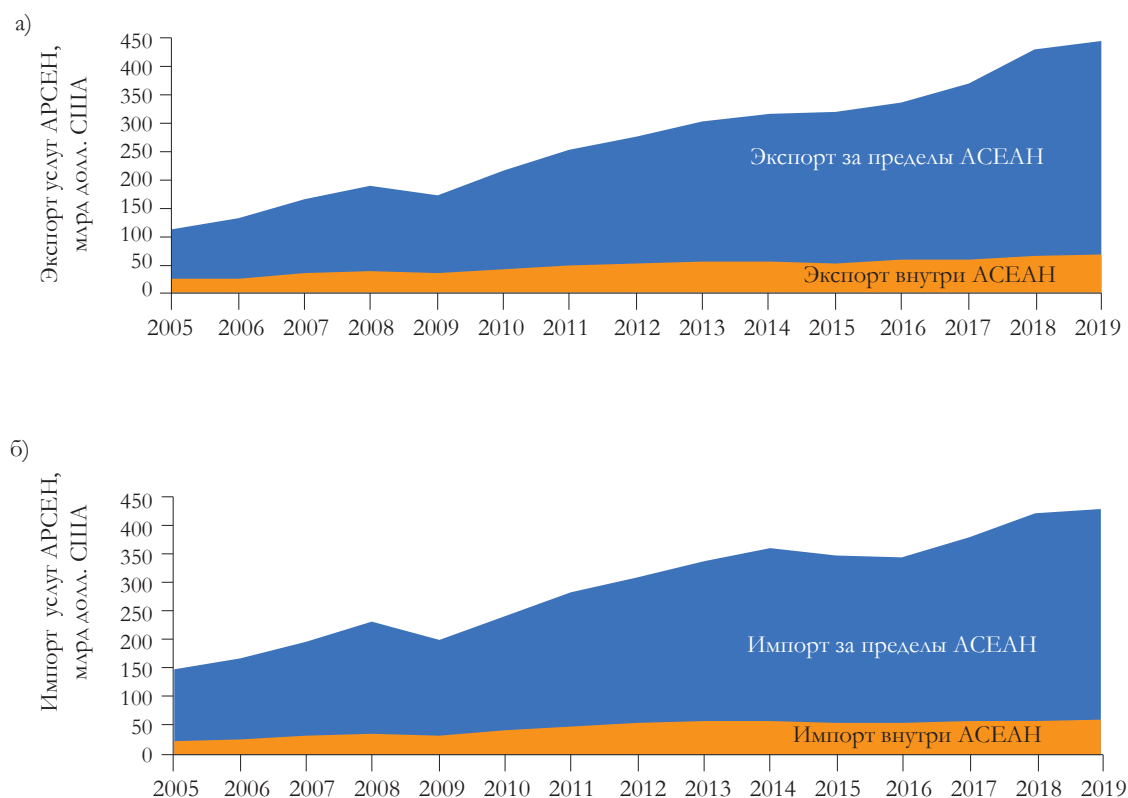
РАСТУЩИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ АСЕАН

Сектор логистики и услуг доставки в АСЕАН переживает бум из-за продолжающейся пандемии COVID-19. Прибыльный сектор теперь привлекает компании из Китая, например Best Inc. Поставщик интегрированных интеллектуальных цепочек поставок и логистических решений, базирующийся в Ханчжоу (Китай) объявил о том, что он начал предоставлять услуги экспресс-доставки в Малайзию, Камбоджу и Сингапур. Компания заявила, что планирует открыть 12 сортировочных центров и 400 сервисных станций в трех странах в ближайшие три года. Также Best Inc. планирует начать работу в Индонезии и на Филиппинах в ближайшем будущем. Этот шаг способствует конкуренции в индустрии услуг логистики в АСЕАН.

Цифровизация также не остается в стороне. Глобальная сеть «Интернет» способствует росту электронной коммерции в логистике. Согласно исследованию, опубликованному Google, Temasek and Bain & Co., к 2025 г. сектор электронной коммерции достигнет стоимости в 150 млрд долл. США по сравнению с 67 млрд долл. США в 2021 г.

В 2018 г. Kerry Express Thailand, тайская дочерняя компания Kerry Logistic из Гонконга, объединилась с Bangkok Mass Transit System (BTS), чтобы запустить службу доставки в столице Таиланда. Задача коллаборации – получение посылки в день заказа в киосках BTS на вокзалах. В целом в Азии прибыль Kerry Logistics, связанная с интегрированным логистическим бизнесом, увеличилась на 29 % в 2021 г.

Пандемия коронавируса повысила спрос на электронную торговлю и открыла новые возможности для логистических компаний и компаний по доставке посылок. Главный исполнительный директор Джонни Чоу из Best Inc. считает Юго-Восточную Азию ключевым направлением глобальной стратегии компании: «Мы рады развитию наших логистических сетей в Юго-Восточной Азии. Они являются ключевым направлением нашей глобальной стратегии. Вспышка COVID-19 ускорила и усилила зависимость потребителей от электронной коммерции и создала еще более широкие потенциальные возможности в регионе».



Источник: [7]

Рис. 2. Стоимость экспорта (а) и импорта (б) услуг внутри АСЕАН в 2005–2019 гг.

Выручка компании Best Global, в числе инвесторов которой состоит Alibaba, в первом квартале снизилась на 20 % до 771 млн долл. США, а чистый убыток вырос до 106 млн долл. США с 34 млн долл. США в том же квартале 2019 г. Несмотря на то, что компания несколько уступила позиции своим внутренним конкурентам, она продемонстрировала уверенный рост в международных операциях. Ссылаясь на данные Государственного почтового бюро Китая, Best Express – подразделение компании по экспресс-доставке, в первом квартале (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) отправило на 1,9 % меньше посылок по сравнению с увеличением на 3,2 % в целом по отрасли, сообщила компания. С другой стороны, Best Global отправила 8,8 млн посылок в Юго-Восточную Азию по сравнению с 237 тыс. посылок годом ранее [8].

В апреле 2021 г. Best заявила, что планирует нанять до 40 тыс. человек для расширения своей деятельности в Китае и Юго-Восточной Азии, чтобы удовлетворить текущее и ожидаемое восстановление спроса в цепочке поставок и логистических услуг после вспышки коронавируса. Рабочие места будут созданы в различных подразделениях компании, включая экспресс доставки, грузовые перевозки, управление цепочками поставок. Роли будут варьироваться от разработки технологий до производства продукции, контроля качества и закупок. Новые сотрудники также будут задействованы в основных операциях, таких как складирование, сортировка и транспортировка.

В целях расширения своей международной деятельности Best ожидает, что 5 000 из этих новых рабочих мест будут созданы для управления сетью, операциями, обслуживания клиентов и контроля качества в Юго-Восточной Азии [9].

В связи с этим в мае Best объявила, что в целях укрепления своего финансового положения и помощи в расширении своей деятельности она подписала соглашение с Alibaba.com Hong Kong Ltd., дочерней компанией Alibaba Group, о выпуске и продаже конвертируемых конвертов. Данные облигации будут иметь годовой доход в размере 4,5 % и выплачиваться каждые полгода. По истечении срока погашения облигации могут быть конвертированы как минимум в 16 000 обыкновенных акций класса А на 100 тыс. долл. США основного долга, подлежащих корректировке согласно условиям записи [10].

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В СФЕРЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Беспрецедентные нарушения, вызванные пандемией COVID-19, еще раз подчеркивают опасность чрезмерной зависимости от управления и функционирования цепочки поставок одной страной – Китаем. Один из аспектов в пользу региона АСЕАН заключается в том, что транснациональные корпорации в последние несколько лет стремились диверсифицировать свои цепочки поставок за пределы Китая из-за растущей торговой напряженности между США и Китаем, а также из-за высокой стоимости рабочей силы в Китае [11]. В этой ситуации страны АСЕАН могут извлечь выгоду.

Дополнительным преимуществом является то, что в связи с закрытием магазинов по всему миру из-за сложных событий, связанных с эпидемией COVID-19, потребители обратились к интернет-магазинам за покупками. И даже продукты питания создали огромный импульс для электронной коммерции. Хотя электронная коммерция позволяет людям торговать в сети «Интернет», ей по-прежнему нужна логистика для доставки товаров или услуг к торгуемым объектам. На данный момент роль логистики для электронной коммерции не будет сильно отличаться от роли логистики для традиционной оптовой или розничной торговли. Хорошая логистика может снизить затраты на ведение бизнеса онлайн и офлайн. Более того, речь идет не только о торговых расходах, но и о безопасности, надежности, прозрачности, гибкости и эффективности [12]. Действительно, электронная коммерция предъявляет более высокие требования к скорости и прозрачности, что создает дополнительные проблемы для хранения, доставки посылок и почтовых услуг. С точки зрения поставщиков логистических услуг это означает дополнительные усилия по улучшению как физической связи, так и услуг, поддерживающих торговлю.

В нынешних реалиях цифровизации потребители, как правило, более требовательны к информации о логистических услугах – они хотят иметь возможность отслеживать свои товары от подготовки к отправке до конечной доставки в пункт выдачи, получать последнюю информацию о проблемах с поставкой.

Подытоживая вышеизложенное, можно перечислить основные ключевые факторы развития логистической системы АСЕАН. К ним относятся:

- ориентир от рынка продавца к рынку покупателя через развитие информационных технологий, которые так актуальны в период пандемии;
- повышение требований к качеству процессов распределения продукции;
- автоматизация производства;
- обеспечение квалифицированными кадрами логистическую структуру АСЕАН;
- создание общих международных правил, стандартов логистической деятельности;
- клиентоориентированность не только на азиатском рынке, как следствие, подход к качеству обслуживания: поиск компромисса в спорных ситуациях, выгодные предложения потребителю, программы лояльности и прочее [13].

Таким образом, для облегчения онлайн-бизнеса и электронной коммерции, для создания логистических объектов, таких как мега-центры электронного исполнения, центры сортировки посылок (хабы), местные центры распределения посылок и возврата, центрам АСЕАН совместными усилиями необходимо развивать региональные распределительные сети логистики.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, регион Ассоциации государств Юго-Восточной Азии привлекает большое внимание в глобальном секторе логистики. Основополагающие элементы логистической отрасли включают в себя: высокий экономический рост; многочисленность населения и рабочей силы; растущий средний класс, соответственно рост благосостояния; содействие торговле на уровне инвестиций, политического регулирования и программ лояльности; развитые морская, воздушная, автомобильная и железнодорожная сети.

Библиографический список

1. Александров О.А. *Логистика: Учебное пособие*. М.: Просвещение; 2018. 216 с.
2. Хабриева Т.Я. (отв. ред.). *АСЕАН – движущая сила региональной интеграции в Азии: монография*. М.: Инфра-М; 2018. 250 с.
3. Supply Chain Minded. *ASEAN logistics: exploring new frontiers*. <https://supplychainminded.com/asean-logistics-exploring-frontier/> (дата обращения: 17.03.2022).

4. Министерство промышленности и торговли Вьетнама. *Основополагающие факторы для логистической отрасли АСЕАН* [Bộ Công Thương. *Các yếu tố nền tảng cho ngành logistics ASEAN*]. <http://logistics.gov.vn/nghien-cuudao-tao/cac-yeu-to-nen-tang-cho-nganh-logistics-asean> (дата обращения: 16.03.2022). (Вьетн.).
5. ASEAN Key Figures 2020. https://www.aseanstats.org/wp-content/uploads/2020/11/ASEAN_Key_Figures_2020.pdf (дата обращения: 17.03.2022).
6. Opportunity to develop ASEAN logistics industry after COVID-19. <https://camgroup.vn/cangcamnguyen/tin-tuc/co-hoi-phat-trien-nganh-logistics-asean-sau-covid19.html> (дата обращения: 17.03.2022).
7. Иллюстрированный журнал Вьетнам. *АСЕАН развивает морскую торговлю*. <https://vietnam.vnanet.vn/russian/tin-tuc/асеан-развивает-морскую-торговлю-235378.html> (дата обращения: 17.03.2022).
8. Аникин Б.А., Родкина Т.А. (ред.). *Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебник*. М.: Проспект; 2015. 608 с.
9. Ефремова К.А. АСЕАН как потенциальный субъект глобального управления: предпосылки, возможности и перспективы. *Полис. Политические исследования*. 2020;(3):44–55. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.03.04>
10. Ивуть Р.Б. *Транспортная логистика: учебно-методическое пособие*. Мн.: Лань, 2019; 377 с.
11. Новиков Д.П. Большое евразийское партнерство: возможное региональное влияние и интересы России. Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018;13(3):82–96. <https://doi.org/10.17323/1996-7845-2018-03-05>
12. The ASEAN Post. *E-commerce spending expected to triple in ASEAN*. <https://theaseanpost.com/article/e-commerce-spending-expected-triple-asean> (дата обращения: 17.03.2022).
13. Трубочева К.И. Программа экономического сообщества АСЕАН-2025 как новый этап интеграционного развития. *Актуальные проблемы российского права*. 2018;(7):218–223. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2018.92.7.218-223>

References

1. Alexandrov O.A. *Logistics: Proc. allowance*. Moscow: Education; 2018.
2. Khabrieva T.Ya. (ed.). *ASEAN – the driving force of regional integration in Asia: monograph*. Moscow: Infra-M; 2018.
3. Supply Chain Minded. *ASEAN logistics: exploring new frontiers*. <https://supplychainminded.com/asean-logistics-exploring-frontier/> (accessed 17.03.2022).
4. Ministry of Industry and Trade of Vietnam. *Fundamental factors for the ASEAN logistics industry* [Bộ Công Thương. *Các yếu tố nền tảng cho ngành logistics ASEAN*]. <http://logistics.gov.vn/nghien-cuudao-tao/cac-yeu-to-nen-tang-cho-nganh-logistics-asean> (accessed 17.03.2022). (In Vietn.).
5. ASEAN Key Figures 2020. https://www.aseanstats.org/wp-content/uploads/2020/11/ASEAN_Key_Figures_2020.pdf (accessed 17.03.2022).
6. Opportunity to develop ASEAN logistics industry after COVID-19. <https://camgroup.vn/cangcamnguyen/tin-tuc/co-hoi-phat-trien-nganh-logistics-asean-sau-covid19.html> (accessed 17.03.2022).
7. Vietnam Pictorial. *ASEAN develops maritime trade*. <https://vietnam.vnanet.vn/russian/tin-tuc/асеан-развивает-морскую-торговлю-235378.html> (accessed 17.03.2022).
8. Anikin B.A., Rodkina T.A. (ed.). *Logistics and supply chain management. Theory and practice. Fundamentals of logistics. Textbook*. Moscow: Prospekt; 2015.
9. Efremova K.A. ASEAN as a potential subject of global governance: prerequisites, opportunities and prospects. *Polis. Political Studies*. 2020;(3):44–55. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.03.04>
10. Ivut R.B. *Transport logistics: teaching aid*. Minsk: Lan, 2019; 377 p.
11. Novikov D.P. Development of multilateral economic institutions in Greater Eurasia: Problems, prospects and implications for Russia. *International Organizations Research Journal*. 2018;13(3):82–96. <https://doi.org/10.17323/1996-7845-2018-03-05>
12. The ASEAN Post. *E-commerce spending expected to triple in ASEAN*. <https://theaseanpost.com/article/e-commerce-spending-expected-triple-asean> (accessed 17.03.2022).
13. Trubacheva K.I. ASEAN–2025 Economic Community Program as a new stage of integration development. *Actual Problems of Russian Law*. 2018;(7):218–223. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2018.92.7.218-223>