

Территориальная организация логистической отрасли в странах Юго-Восточной Азии

Научный руководитель – Акимова Варвара Владимировна

Карасев Алексей Сергеевич

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра социально-экономической географии зарубежных стран, Москва, Россия

E-mail: karasyovalex@yandex.ru

Актуальность темы обусловлена возрастающей ролью ЮВА как транзитного логистического коридора, связывающего Европу и Африку с Азиатскими макрорегионами в рамках переноса центра экономической силы на Восток.

В данной работе отобраны группы товаров, дающие в сумме более 50 % экспорта страны [3]. По ним, согласно схеме организации цепочки поставок логиста М. Кристофера, построены цепочки поставок в пределах каждой из стран ЮВА от места появления первичного сырья к месту его отправки через пункт его изготовления. Учитывался вид транспорта, пути поставок и корпоративная принадлежность производителей и поставщиков [1]. При организации поставок сельскохозяйственной и добывающей продукции либо напрямую (в некоторых случаях через пункт переработки) поступает в порт вывоза. Управление цепочкой поставок осуществляется компаниями, которые добывают или выращивают продукцию. При экспорте товаров обрабатывающей промышленности портовые города становятся пунктами приема сырья, имеющегося на внутреннем рынке или импортируемого из-за рубежа, и местом отправки на экспорт. Организацию поставок осуществляют международные и межрегиональные транспортно-логистические компании.

Далее рассмотрены особенности размещения логистической инфраструктуры компаний. Для систематизации сведений проводится типологизация городов и агломераций, выступающих в роли логистических центров и концентрирующих до 90 % складских помещений. Отобраны 55 морских порта и 6 сухопутных центров, выполняющих роль погрузки/отгрузки сырья или конечного товара. Выделено 6 типов логистических центров, различающиеся между собой по значениям грузооборота порта и плотности логистической инфраструктуры и качественным характеристикам [2]. Наиболее развитые логистические центры замыкают на себе и транспортную, и производственную функции, являясь экономическими полюсами роста своих стран. Малые центры-порты осуществляют управление поставками либо, добывающей, либо сельскохозяйственной продукции только с целью её вывоза. В конфигурации городов «аванпорт — промышленный центр» порт-спутник характеризуется слабым развитием производственных мощностей в сравнении с хинтерландом и его тесной транспортной взаимосвязью с промышленным ядром. Во внутриконтинентальных центрах сухопутные потоки первичного сырья объединяются на объектах производственной инфраструктуры для отправки груза далее на экспорт.

Источники и литература

- 1) Christopher M. Logistics and Supply Chain Management: Creating Value Adding Networks. — Pearson UK: FT Press, 2005. — 320 p.
- 2) CEIC. Container Port Throughput. URL: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/container-port-throughput> (дата обращения: 16.02.2024).

- 3) The Atlas Of Economic Complexity. URL: <https://atlas.cid.harvard.edu/> (дата обращения: 16.02.2024).