

## Аналитический обзор тенденций развития морских грузоперевозок на Дальнем Востоке России

### The research of the development trend of Russian FarEast sea freight

*Шумилова Милена Дмитриевна*

*студент института международного бизнеса, экономики и управления  
Владивостокский Государственный университет  
Россия, Владивосток*

*Shumilova Milena Dmitrievna*

*student of international business, economics and management  
Vladivostok State University  
Russia, Vladivostok*

#### **Аннотация.**

Способность обеспечить транспортные и логистические возможности иностранным компаниям – серьезный вызов для отечественных компаний-перевозчиков, который, впрочем, открывает большие перспективы для развития всей страны и Дальнего Востока в частности.

#### **Annotation.**

It is a massive program for domestic logistic companies to realize the transport opportunities. At the same time such activities and changes give our country big prospects for growth, especially for Far East.

**Ключевые слова:** транспортная логистика, международные перевозки, грузооборот, конкуренция, контейнерные перевозки.

**Key words:** transport logistics, international shipping, cargo turnover, competition, container shipping.

Вопреки имеющимся обстоятельствам, применимым не только к Дальнему Востоку, но и России в целом, многие отечественные предприниматели заинтересовались Дальним Востоком. В регионе наблюдается своего рода логистический прогресс. Это связано с выигрышным географическим положением, которое делает регион уникальным, если посмотреть на это с точки зрения потенциала внутренней и внешней торговли России [4].

Близость территории к странам Азиатско-Тихоокеанского региона обеспечивает возможность работы как в направлении импорта, так и экспорта со странами дружественных государств. Развитие данных направлений сопряжено с необходимостью увеличения транспортного потенциала и логистических мощностей. Собственно, это можно наблюдать по развитию инфраструктуры восточного направления, например “Восточный полигон” РЖД, транспортно-логистический центр “Хабаровский”, железнодорожный мост через Амур между Россией и Китаем. Такое активное развитие связано с тем, что прекращена либо приостановлена деятельность на территории России глобальных лидеров перевозок, таких как Маерск (Maersk), СиЭмЭй СиджиЭм (СМА CGM), Средиземноморская судоходная компания, которые занимали важную позицию в Восточном направлении. Сейчас происходит активизация китайских перевозчиков, тем не менее, ведущую позицию занимает компания Синокор. Согласно данным отчета Ассоциации морских торговых портов, в период с января по сентябрь 2022 грузооборот дальневосточных морских портов увеличился [7]:

- Порт Восточный – увеличение на 6%,
- Порт Владивосток – увеличение на 8,5 %.

Поставки через автомобильный пропускной пункт Краскино в Приморском крае возросли почти на 150%.

Рассмотрим более подробно тенденции развития отрасли на примере анализа деятельности компании ООО «Синокор Рус» – официальный агент южнокорейской линии Синокор Мёрчант Марин, крупнейший контейнерный морской перевозчик, лидер на рынке Дальнего Востока [1]. Но тем не менее, главным и основным

конкурентом остается компания Феско – контейнерный перевозчик через Дальний Восток и России по внешнеторговым линиям из или в страны Азии.

Подробно разобрать анализ конкуренции в отрасли можно на основе модели пяти сил Майкла Портера. Этот анализ включает в себя: анализ угрозы появления продуктов-заменителей, анализ угрозы появления новых игроков, анализ рыночной власти поставщиков, анализ рыночной власти потребителей и анализ уровня конкурентной борьбы. Анализировать конкурентов и окружение организации важно, для того, чтобы определить позицию бизнеса на рынке в целом. Анализ представлен в таблице 1.

Таблица 1. Анализ конкурентных сил по модели М. Портера

Параметр	Значение	Описание	Действия
Угроза появления продуктов-заменителей	низкое	Синокор является лидером на рынке морских грузоперевозок на ДВ, что делает компанию мощным игроком в своей сфере. Но цены на услуги стоят достаточно дорого.	Компания осуществляет не только морские перевозки, но и авто, и жд
Угроза появления новых игроков	низкое	Компания существует на рынке с 2018 года и зарекомендовала себя как надежная линия, что вызывает у клиентов доверие к ее услугам по доставки грузов	Сотрудничество со всеми портами Владивостока есть только у компании Синокор, а также охватывает основные порты Юго-Восточной Азии
Рыночная власть поставщиков	среднее	Поставщики контейнеров других компаний предоставляют свои контейнера клиентам по ценам ниже, чем у Синокора	Постоянным клиентам предоставляются скидки на использование контейнеров
Уровень конкурентной борьбы	низкий	Логистика развивается Синокор развивает направления доставки	Формирование репутации надежной компании
Рыночная власть потребителей	среднее	Синокор проявляет лояльность к постоянным клиентам, но запросы могут расти	Клиентам идут навстречу в вопросах пользования и доставки грузов

Компания имеет хорошие конкурентные позиции, устойчиво чувствует себя на рынке, но по графику динамики прибыли на рисунке 1 можно увидеть, что выручка относительно стабильна и высока, а прибыль снижается. Это связано с тем, что организация много вкладывает в свое развитие. Для компании это очень важно, поскольку даже в условиях определенных ограничений, хочет реализовывать проекты для эффективного функционирования. Одним из таких важных решений и проекта развития стало открытие нового филиала в городе Новороссийске. Особенность офиса в Новороссийске заключается в том, что он специализируется на доставке грузов из стран АТР в Россию и обратно через Суэцкий канал. Суда Синокор будут заходить в Новороссийск два раза в месяц. Первый контейнеровоз вместимостью полторы тысячи 20 футовых эквивалентов, то есть стандартный размер контейнера длиной 20 футов уже был обработан в январе 2023 года. На судне в Россию прибыло более одной тысячи 20 футовых контейнеров импортного груза, обратно были отправлены 51 контейнер.

Ключевая цель такого проекта заключалась в осуществлении компенсации грузопотока, который раньше выполнялся при участии некоторых ушедших морских операторов. Это позволит обеспечить диверсификацию логистических возможностей клиентов компании «Синокор Рус» и повысить развитие динамики коммуникации с ключевыми торговыми партнерами.

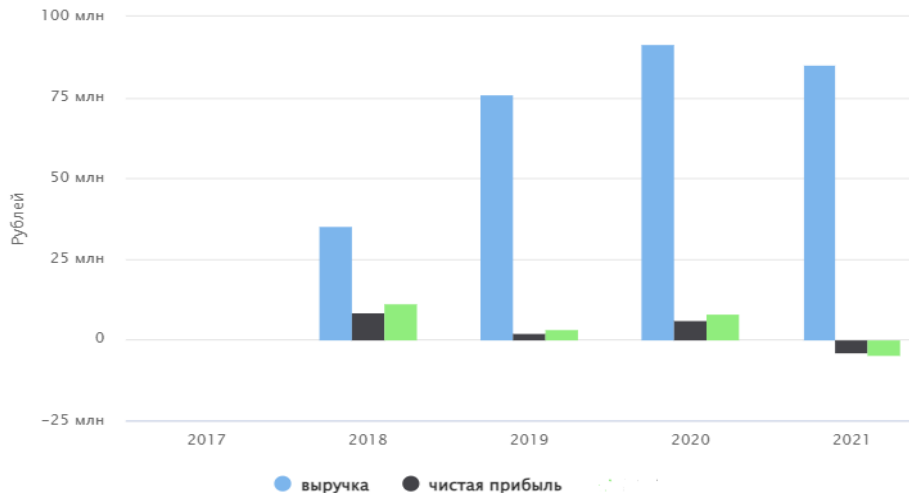


Рисунок 1. Динамика прибыли компании Синокор Рус

Существует множество различных методик, чтобы определить финансовое и конкурентное состояние организации. Для более подробного изучения конкурентоспособности ООО “Синокор Рус” воспользуемся методикой анализа SNW [2]. С английского на русский аббревиатура расшифровывается как сила, нейтральность и слабость. Целью такого анализа является выделение сильных сторон и недостатков, которые организация может впредь усовершенствовать. Полное исследование состоит из следующих составляющих: маркетинг, финансы, операции, ресурсы персонала, культура и ценности корпорации. Необходимо изучить, какую часть рынка удалось охватить организации и каковы затраты на рекламу, насколько разумно расходуются ресурсы, все ли в действиях организации идет по плану, какие специалисты присутствуют в организации и обладают ли они достаточными компетенциями, могут ли они работать в команде и имеют общую цель. Осуществление общих целей всеми сотрудниками компании очень важно, потому что только совместными усилиями всех сотрудников и всех отделов будет получен желаемый результат. Работникам очень важно поддерживать общие задачи организации [9].

Анализ представлен в таблице 2.

Таблица 2. SNW-анализ компании Синокор

Критерий	SNW	Описание
Маркетинг	Нейтральность ближе к слабости	Компания не занимается усиленной рекламной деятельностью. У нее есть свой официальный сайт, который сотрудники поддерживают и ведут. Также Синокор имеет именные контейнера со своим логотипом и люди могут узнать о компании увидев название на контейнере
Финансы	Сила	Синокор является крупнейшим морским перевозчиком на Дальнем Востоке, вследствие чего, конкурировать с компанией это нелегкая задача. Внутри компании осуществляется четкое планирование финансовых ресурсов, разрабатываются стратегии для поддержания позиции на рынке
Операции	Сила	Синокор предоставляет услуги не только по доставке или отправке грузов, но также сдача контейнеров, ремонт, проставление сублизинга, в любой момент можно получить консультацию специалиста
Ресурсы персонала	Сила	В компании работают квалифицированные

		специалисты с высшим образованием
Культура и корпоративные ценности	Сила	В компании дружелюбная атмосфера, все сотрудники состоят в хороших отношениях, всегда готовы друг другу помочь

Как видно, по данным анализа в таблице 2, слабой стороной компании Синокор является отсутствие маркетинговой активности. Но ввиду известности, узнаваемости и сформированной репутации в сфере логистики для компании это не является критичным фактором.

Изучая организацию, ее функционирование и положение на рынке, важно также оценить ее внешнее окружение. Для этого часто используется методика PESTLE-анализа. Данный анализ помогает идентифицировать угрозы с внешней стороны. Для изучения используются политические, экономические, социокультурные, технологические, экологические и законодательные факторы и их влияние на компанию. Анализ представлен в таблице 3 [12].

Таблица 3. PESTLE-анализ компании Синокор

Внешние факторы	Возможности	Угрозы
Политические	Развитие рынка логистики на Дальнем Востоке	Влияние санкций на Российские компании, неготовность железнодорожных путей к большим объемам грузов
Экономические	Увеличение прибыли. так как почти все компании устремились на Дальний Восток	Рост цен на фрахт ввиду недоступности транспортных единиц, не все клиенты согласны на такие условия. Следовательно, компания рискует потерять часть своих клиентов
Социокультурные	Российские компании могут укрепить отношения со странами-партнерами	Ввиду политической ситуации встречаются люди с разными взглядами и своими установками на Россию
Технологические	Развитие инфраструктуры восточного направления	Нехватка кадровых единиц, которые занимаются строительством инфраструктур для отправки
Экологические	Применение новых технологий, содержащих переработку вторичного сырья, учет издержек по экологическому обеспечению логистических операций путем их включения в стоимость выполнения	Транспорт загрязняет окружающую среду больше чем на 50%, а так как количество транспорта необходимо будет увеличить в связи с нагрузкой доставки, то компании не будут тратить время на решение экологических проблем, потому что сроки доставки увеличиваются
Законодательные и политические	Переориентация части поставок на Восточный рынок, что влечет за собой создание новой инфраструктуры	Политическая сфера оказывает воздействие на финансовые показатели, влияет на ожидаемые потоки денежных средств

Как можно заметить из анализа, большее влияние оказывают политические и законодательные факторы. Ввиду нынешней геополитической ситуации данный фактор оказывает очень сильное воздействие на сферу логистики в целом [5].

Тем не менее, компания не перестала осуществлять свою деятельность, а наоборот, стремится функционировать эффективнее. С постепенным развитием инфраструктур для отправки грузов, можно предположить, что компания еще увеличит свои обороты.

Углубиться в самую логистическую отрасль поможет проведение отраслевого анализа. Целью отраслевого анализа непосредственно является определение актуальности и востребованности отрасли, ее динамику.

Для анализа отрасли целесообразно использовать модель жизненного цикла организации Ицхака Адизеса [6]. Он выделял следующие стадии: зарождение, рост, зрелость и упадок. Отрасль логистики на примере компании «Синокор Рус» находится на этапе зрелости, которой характерны такие признаки как: высокие барьеры для входа, поскольку компания является лидером на Дальнем Востоке, крупнейшим морским перевозчиком. Из-за этого вытесняются мелкие конкуренты, и такая компания как «Синокор Рус» становится олигополией, а отрасль консолидируется [3].

Однако имеются и определенные проблемы такого логистического «бума» на Дальнем Востоке. Во-первых, склады компаний, занимающихся импортом из АТР, располагаются западнее Дальнего Востока, соответственно, увеличивается время доставки и стоимость товара, так как происходит двойной прогон контейнеров. Также наблюдается нехватка специалистов, ремонтирующих подъездные структуры. А эта инфраструктура всегда в первую очередь нуждается в ремонте ввиду особенностей климата дальнего Востока.

В условиях сложившейся внешней обстановки произошли серьезные сбои в бизнесе-процессах грузоперевозок. Произошла переориентация с морских на сухопутные маршруты, в частности с Суэцкого канала на Транссиб. Главной причиной стал резкий увеличенный спрос на перевозки через территорию Российской Федерации, чья инфраструктура оказалась не готова к такому исходу ситуации. Тем не менее, для продолжения функционирования, компаниям необходимо адаптироваться под новые условия [11].

Общество с ограниченной ответственностью «Синокор Рус» являясь крупнейшим контейнерным перевозчиком и лидером на рынке Дальнего Востока имеет возможности к достаточно успешной адаптации в условиях нынешней геополитической ситуации.

Изучив на примере различных аналитических подходов условия функционирования в текущих условиях, можно с уверенностью сказать, что несмотря на конкуренцию, клиенты продолжают обращаться к услугам компании «Синокор Рус», которая за 5 лет работы сформировала устойчивые позиции на рынке – обширная сеть портов сервиса: более чем 120 морских портов в 18 странах Азии – Южной Корее, Японии, Китае, Сингапуре, Таиланде, Вьетнаме, Гонконге, Филиппинах и др.

Синокор постоянно расширяет сеть доступных портов и стремится к безупречному сервису на любом участке работы. Синокор – единственная линия, которая сотрудничает со всеми четырьмя портами во Владивостоке – терминалом Пасифик Лоджистик, терминалом ВМКТ (Владивостокский морской Рыбный порт), Владивостокским морским Торговым портом, Владивостокским морским портом Первомайский, а также с терминалом ВСК в порту Восточный.

Обобщая результаты проведенного анализа, можно сделать вывод, что несмотря на введенные ограничения, присутствует тенденция активного развития морских перевозок. Переориентация на Дальний Восток стала ключевым моментом в импортных и экспортных перевозках в страны АТР, Дальневосточный регион своим маршрутом берет преимущество: доставка груза осуществляется быстрее, за счет близости расположения к этим странам [10].

Таким образом, логистическая сфера на Дальнем Востоке на данный момент находится на подъеме и одновременно развивается по двум направлениям – транспортному и складскому. Реализация логистических проектов станет одним из драйверов экономики Дальнего Востока, способствуя более тесной интеграции России с Китаем и другими странами АТР. Создание транспортных коридоров и трансграничных мостов, а также складской инфраструктуры позволяет создать по факту единое экономическое пространство на северо-востоке Китая и в южной части российского Дальнего Востока. Основным логистическим узлом на данный момент

является Приморский край, однако в условиях реализации проектов свободных портов и территорий опережающего развития потенциал есть и у других регионов, особенно у Хабаровского края. С учетом всех заявленных инициатив у Дальнего Востока имеется шанс стать крупнейшим транспортно-логистическим узлом страны[8].

#### Список используемой литературы:

1. ООО "Синокор Рус" // [sinokorline.ru](http://sinokorline.ru)
2. Мокронос А.Г., Конкуренция и Конкурентоспособность: Учебное пособие, Екатеринбург 2021
3. Сток Дж. Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4 – го англ. изд – М.: Инфра, 2021 ISBN 0-333-9369-5
4. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: Юнити – Дана, 2021 – 503 с. – (Серия “Зарубежный учебник”) ISBN 5-238-00569-7
5. Голдсби, Томас Дж. Грузоперевозки: руководство для профессионалов / Томас Дж. Голдсби, Дипак Айенгар, Шэшанк Рао. – Москва: Эксмо, 2020 – 336 с.
6. Отраслевой анализ, цель отраслевого анализа // [studfile.net](http://studfile.net)
7. Кириллов А.В. Основы логистики Учебное пособие, издательство "Кнорус", Москва 2021
8. Йосси Шеффи., Жизнестойкое предприятие. Как повысить надежность цепочки поставок и сохранить конкурентное преимущество, М.: Альпина – Паблишер, 2021. – 298 стр.
9. Нигай, Е. А. Многомерная модель конкурентоспособности организации в условиях трансформации конкурентных отношений: обоснование и принципы построения / Е. А. Нигай // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2022. – № 5. – С. 54-69. – DOI 10.24412/2071-6435-2022-5-54-69. – EDN WMHBCY.
10. Нигай, Е. А. Обоснование объектных, пространственных и временных границ оценки конкурентоспособности экономических систем с учетом тенденций цифровизации экономики / Е. А. Нигай // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2022. – Т. 14, № 3(56). – С. 29-41. – DOI 10.24866/VVSU/2073-3984/2022-3/029-041. – EDN GPMADH.
11. Нигай, Е. А. Обоснование системного подхода к управлению конкурентоспособностью объектов на микро-, мезо- и макроуровне / Е. А. Нигай, И. В. Попова // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2019. – Т. 8, № 2(27). – С. 268-270. – DOI 10.26140/anie-2019-0802-0065. – EDN CDZITI.
12. Нигай, Е. А. Конкурентная стратегия в сфере консалтинговых услуг в эпоху цифровой экономики / Е. А. Нигай, А. М. Кудрик // Актуальные аспекты развития науки и общества в эпоху цифровой трансформации : Сборник материалов II Международной научно-практической конференции, Москва, 28 октября 2022 года. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Издательство АЛЕФ", 2022. – С. 244-249. – EDN QJNDSY.