

Секция «7.3 Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

Пространственная структура распределения судоходных компаний в портах стран Юго-Восточной Азии

Научный руководитель – Акимова Варвара Владимировна

Карасев Алексей Сергеевич

Аспирант

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

E-mail: karasyovalex@yandex.ru

Юго-Восточная Азия (ЮВА) является одним из важнейших центров глобальной морской торговли: через её порты проходит значительная доля мирового грузооборота, в том числе контейнерного. В условиях усиливающейся конкуренции между портами региона и растущей интеграции региональных цепочек поставок особый интерес представляет пространственная структура размещения судоходных грузовых компаний.

На основе данных транспортно-логистического портала Searates была составлена выборка, охватывающая 59 судоходных компаний, имеющих инфраструктурное присутствие (в том числе терминалы и представительства) в 81 портах региона [2].

Для систематизации операторов в зависимости от характера их деятельности, масштабов охвата и специализации на определённых видах морских перевозок разработана двухосевая система классификации, построенная на пересечении следующих ключевых признаков: масштаб деятельности компании (глобальный или региональный) и транспортно-логистическая специализация (контейнерная или нишевый сегмент). Комбинирование этих двух измерений позволяет получить 4 типа компаний.

Глобальные контейнерные перевозчики (Nippon-Lloyd, MISC Berhad и т.д.) — крупные интегрированные операторы с мировым охватом и собственными терминалами. Региональные контейнерные перевозчики (например, Nortrans, FESCO) — компании, работающие в пределах ЮВА на фидерных и каботажных маршрутах, часто в роли субподрядчиков глобальных игроков. Специализированные контейнерные линии (EPS) — малые компании с ограниченной географией и маршрутом, обычно дочерние структуры крупных перевозчиков. Специализированные судоходные компании (NGPL, SYMS) — перевозчики сырьевых грузов, ориентированные на сырьевые и промышленные регионы.

Размещение компаний отражает не только логистические потребности, но и уровень включенности хаба в глобальные торговые цепочки. В этой связи существует зависимость между значением/величиной узла в формировании цепочек поставок и превалированием определенных типов судоходных компаний [1]. Наибольшая концентрация глобальных контейнерных операторов наблюдается в крупнейших логистических хабах региона со значением грузооборота свыше 70 млн тонн в год (Сингапур, Джакарта, Сурабая, Порт Келанг, Хайфон и Лаем Чабанг), обладающих мощной инфраструктурой, глубокой осадкой, мультимодальной интеграцией и высоким уровнем контейнеризации.

На втором уровне портовой иерархии располагаются порты, обслуживаемые преимущественно региональными контейнерными перевозчиками (Семаранг, Пасир Гуданг, Сиануквиль, Кота-Кинабалу), которые обеспечивают фидерные маршруты, внутрирегиональные связи и взаимодействие с глобальными хабами. Часто они являются опорными пунктами в логистике сельскохозяйственной и легкой промышленности.

Порты с низким грузооборотом и ограниченным числом компаний (например, Битунг, Джамби, Макаassar) обслуживаются нишевыми и специализированными судоходными

ми компаниями, в том числе каботажными и перевозчиками навалочных или жидких грузов. Эти компании нередко действуют в рамках одного государства, работая на рынках малой протяженности и имея минимальную инфраструктуру.

Источники и литература

- 1) Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development // Maritime Policy & Management. — 2005. — Vol. 32. — № 3. — P. 297–313.
- 2) Searates [Электронный ресурс]. URL: <https://www.searates.com/logistics-map/#/car-goes> (дата обращения: 01.03.2026).

Иллюстрации

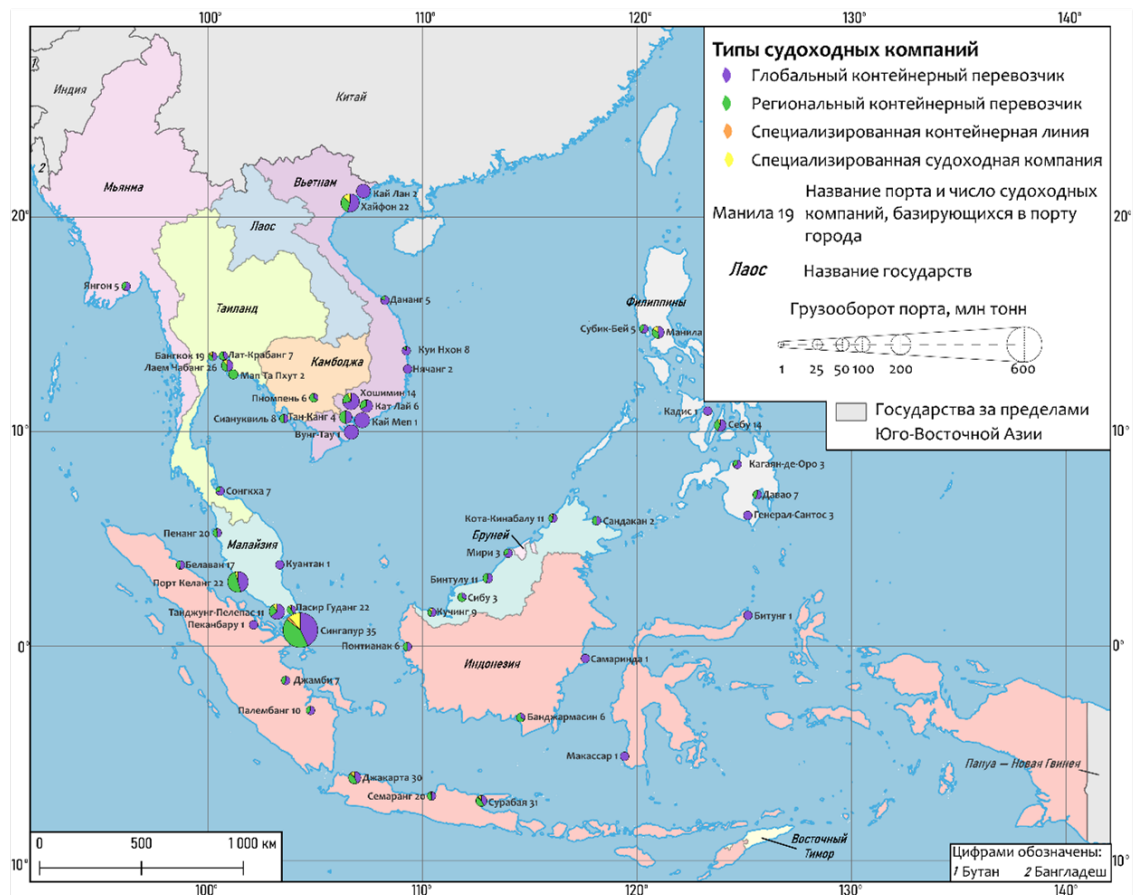


Рис. : Пространственная структура распределения типов судоходных компаний в портах стран Юго-Восточной Азии