

Е.В. Мещерякова, доц., канд. экон. наук (БГТУ, г. Минск);
А.К. Тулекбаева, доц., зав. кафедрой, канд. техн. наук
(ЮКГУ им. Ауэзова, г. Шымкент, Казахстан)

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ КНР

Логистика как наука и практика управления материальными и связанными с ними потоками финансовых ресурсов и информации становится все более востребованной в современном мире. Организация обеспечения производителей и продвижения их продукции на рынок на принципах логистики дает значительный экономический, социальный и экологический эффект.

Китай – одна из ведущих экономических держав мира, активно развивающаяся в различных областях и в настоящее время цифровизация транспортно-логистических цепочек поставок является одним из приоритетных направлений развития цифровой экономики в целях повышения эффективности и прозрачности логистических процессов.

В настоящее время рынок транспортно-логистических услуг Китая на территории Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) является одним из наиболее динамично развивающихся рынков в мире.

Китай является крупнейшим экспортером мировых товаров и имеет значительную роль в глобальных логистических цепочках, особенно в АТР.

Китай активно развивает свою инфраструктуру и транспортные маршруты, такие как Шелковый путь, который связывает Китай с Европой, и морские маршруты, связывающие Китай с другими странами АТР.

Китай занимает третье место после США и ЕС по размеру рынка транспортно-логистических услуг. Китай контролирует около 18,7% мирового рынка транспортно-логистических услуг, что является значительным показателем [1].

Согласно экспертным данным, объём рынка транспортно-логистических услуг Китая в 2022 году составил около 2800 миллиардов юаней (около 440 млрд дол США) (рост на 17,8% по сравнению с 2021 годом).

Показателем, с помощью которого можно оценить транспортно-логистический потенциал страны и эффективность его использования, является индекс эффективности логистики Logistics Performance Index (LPI), составляемый Всемирным банком.

LPI создан, чтобы помочь странам определить проблемы и возможности, с которыми они сталкиваются в своей работе в области торговой логистики, а также то, что они могут сделать для улучшения своей работы. LPI 2023 г. позволяет проводить сравнения по 139 странам [2]. Рассмотрим динамику индекса эффективности логистических систем и индекс структуры логистики в Китае.

По данным глобального рейтинга логистики Мирового банка за 2023 г. Китай имел показатель 3.7 по оценке структуры логистики – 4 (для сравнения наиболее высокие показатели – Канада – 4 и 4.1 соответственно, США – 3.8 и 3.9, Германия – 4.1 и 4.3). За последние годы Китай демонстрирует стабильный рост показателей эффективности и организации логистической системы [2].

Китайская правительственная инициатива «Один пояс, один путь» (Belt and Road Initiative) ставит перед страной задачу модернизации и цифровизации транспортно-логистических связей с партнерами в регионе.

Важнейшими тенденциями, которые наблюдаются в транспортно-логистической отрасли Китая, являются:

- рост электронной коммерции и рост объемов онлайн-продаж, что приводит к увеличению потребности в логистических услугах;
- расширение глобальных торговых связей и увеличение международной торговли, что требует более сложных и гибких логистических решений;
- увеличение использования технологий в логистике, таких как системы управления складами, автоматические склады, дроны и автономные транспортные средства, что повышает эффективность и снижает затраты на логистику;
- рост экологических требований и регулятивного давления на уменьшение выбросов газов, что приводит к поиску более экологически чистых транспортных средств и процессов доставки.

Цифровизация транспортно-логистических цепочек поставок в Китае имеет свои особенности, связанные с характеристиками китайского рынка и особенностями китайской экономики.

Одной из ключевых особенностей является высокая степень интеграции между различными секторами экономики, такими как производство, транспорт и логистика, торговля и финансы. Это позволяет создавать более эффективные цепочки поставок, обеспечивать более точное планирование и управление производственными процессами, а также снижать издержки и улучшать качество обслуживания [3].

Другой важной особенностью является использование передовых технологий, таких как искусственный интеллект, интернет вещей, блокчейн и облачные технологии.

В Китае активно развивается концепция «умных» логистических цепей поставок, где взаимодействие между участниками происходит через цифровые платформы, которые позволяют автоматизировать и оптимизировать процессы.

В Китае также активно внедряются технологии распознавания лиц и голоса, которые могут использоваться для идентификации и аутентификации водителей и работников складов, а также для контроля доступа на территории складов и портов.

Еще одной тенденцией является активное использование мобильных технологий. Мобильные приложения для логистических компаний позволяют участникам цепи поставок отслеживать грузы, получать информацию о расписании и статусе доставки, а также связываться друг с другом в режиме реального времени.

Китай также активно внедряет системы автоматического управления складами и транспортными средствами, которые позволяют оптимизировать процессы хранения, перемещения товаров и маршрутов, в целях улучшения обмена данными между различными участниками цепочки поставок [4].

Развивается концепция «платформенной логистики» на базе виртуальных транспортно-грузовых бирж. Основная идея заключается в том, чтобы объединить предложения грузов и транспорта на единой платформе и обеспечить их эффективную координацию.

Такие платформы могут помочь оптимизировать процессы логистики, уменьшить затраты на перевозку грузов, улучшить прозрачность и надежность доставки, а также повысить уровень сервиса для клиентов.

Предлагается использование экосистемного подхода, что позволит рассматривать все компоненты цепи поставок в их взаимосвязи и взаимодействии, а не только как отдельные элементы, участники цепи поставок могут сотрудничать и обмениваться информацией и знаниями, что позволяет оптимизировать процессы и улучшить качество услуг при быстрой реакции на изменения внешней среды, такие как изменение спроса на услуги, изменение регулирования или внедрение новых технологий.

Можно выделить пять основных задач развития отрасли, определяющих политику правительства Китая в данной сфере на ближайшие годы:

- содействие созданию крупных логистических компаний,

способных конкурировать на внешних рынках;

- модернизация системы логистических услуг и поддержка внедрения новейших технологий;

- повышение доли 3PL-услуг на транспортно-логистическом рынке;

- расширение спектра логистических услуг и повышение добавленной стоимости;

- повышение операционной эффективности отрасли и сокращение доли логистических издержек в ВВП.

Среди мер поддержки: налоговые и кредитные льготы для компаний, использующих ИТ, включая мобильный интернет, big data, облачные технологии, в целях повышения уровня сервиса и эффективности.

Также запланировано упрощение процедуры лицензирования экспресс-операторов, предоставление преференций при получении участков земли и субсидий для создания необходимой инфраструктуры в сельской местности и западных регионах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Рынок транспортно-логистических услуг Китая: динамика рынка логистического аутсорсинга [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.retail.ru/rbc/pressreleases/m-a-research-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-kitaya-dinamika-rynka-logisticheskogo-aoutsorsinga>. – Дата доступа 9.09.2023.

2. Всемирный банк. Режим доступа <https://ipi.worldbank.org/international/global>. – Дата доступа 19.09.2023.

3. Ван Сюган. Цифровизация транспортно-логистических цепочек поставок: особенности и перспективы в Китае // Креативная экономика. – 2023. – Том 17. – № 4. – С. 1493-1512.

4. Чжэн Келэй. Краткое обсуждение существующих проблем и мер по развитию современной складской индустрии Китая [Электронный ресурс] /. Логистические технологии, 2020. – Режим доступа: <https://doc.taixueshu.com/journal/20120547xxbxxll.html>. – Дата доступа: 25.05.2023.