



### ШЕСТЬ ВАЖНЫХ ЧЕРТ КИТАЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Объем китайского рынка электронной торговли в 2020 г. достиг 2,3 трлн. долл. США, это первое место в мире. По прогнозу eMarketer, в 2021 г. объем e-commerce в Поднебесной вырастет почти до 2,8 трлн. долл. Для примера, в США рынок онлайн-торговли оценивается в 710 млрд. долл. В России этот рынок по итогам 2020 г. достиг 2,7 трлн. руб. или 36,8 млрд. долл.

Масштабы растут, а вслед за ними и качество логистики. Например, компания Alibaba, которой принадлежит 70 % рынка e-commerce в Китае, еще 2 года назад сделала доставку на следующий день стандартом, сократив сроки до 24 часов.

Как устроена логистика для e-commerce внутри Китая? Как доставлять посылку за сутки в любую точку страны, площадь которой составляет почти 9,6 млн. кв. км? В Китае нет ПВЗ, что их заменяет?

Об особенностях и ключевых чертах «последней мили» в Поднебесной рассказал New Retail Алексей Музеев, директор филиала ПЭК в КНР.

**Черта 1. Региональная специализация.**

В Китае очень развита региональная специализация. Например, в Фо-

шане производят мебель, Ханчжоу — аналог Силиконовой долины, производство автопрома организовано в Гуанчжоу и Шанхае. Есть модель, по которой при доставке отправлений для e-commerce в фуры загружают не только текущие заказы покупателей, но и популярные товары. Это категории, которые по статистике чаще всего заказывают в том или ином городе. Определить, какой товар наиболее востребован, помогает аналитика компаний.

Грузы привозят на склады консолидации, которые расположены в каждом регионе. И когда клиент заказывает товар, его отгружают с ближайшей площадки, находящейся, например, в радиусе 20 — 40 км.

**Черта 2. Спецдороги для фур.**

В Китае большинство дорог между городами платные для проезда легковых и грузовых автомобилей. Добраться в любой населенный пункт по бесплатной дороге сегодня практически невозможно. Но при этом строятся и отдельные платные трассы только для грузовиков. На этих дорогах — повышенная разрешенная скорость, меньше светофоров, практически отсутствуют пешеходные переходы и т. д. Это еще один

фактор, который влияет на ускорение доставки.

**Черта 3. Высокая оборачиваемость складов.**

Следующая особенность китайской логистики — высокая скорость обработки посылок. Грузы принимаются, комплектуются, упаковываются и готовятся к отгрузке, а потом сразу доставляются. Безусловно, как и во всем мире, на фулфилмент-складах есть хранение, но за счет высокого спроса оборачиваемость выше, поэтому выше и скорость складской обработки.

Также в Китае распространена доставка drop-in-ship, т. е. технология, включающая склад как промежуточную точку логистики. В этом случае заказ отправляется клиенту не со склада консолидации или распределительного центра маркетплейса, а напрямую от поставщика или производителя.

Drop-in-ship применяется, если и заказчик, и поставщик находятся в одном городе или в ближайших населенных пунктах.

**Черта 4. Мини-склады заменили ПВЗ.**

В Китае вообще нет пунктов выдачи заказов. Вместо них в городах создана сеть мини-складов консолидации в шаговой доступности от торговых центров, офисных зданий, жилых комплексов.

Получить свой заказ на таком складе нельзя. Вместо покупателя это делает курьер. Оборачиваемость мини-складов также высока: ночью машина с заказами разгружается, а уже рано утром курьеры доставляют посылки по адресам.

Каждый курьер повторяет эту операцию несколько раз в день, и к вечеру склад пустеет — он готов к приему следующей партии.

