

УДК 339.138

**В.С. Колодин,
Гао Бо**

ИНФРАСТРУКТУРА ПРОТОЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ В КИТАЕ

С полной уверенностью можно сказать, что первые инфраструктурные проекты, связанные с логистикой товаропотоков, появились в древнем Китае.

Отсюда в названии статьи присутствует выражение «протологистический поток» «Прото» (от греческого *protos* первый) – первоначальный, первичный. Инфраструктурные сооружения, созданные в Китае, явились материальной предпосылкой развития логистики товародвижения.

Ключевые слова: инфраструктура, товаропоток, транспортировка, цепи поставок, прото логистика, Китай.

**V.S. Kolodin,
Gao Bo**

INFRASTRUCTURE PROTO LOGISTICS FLOWS IN CHINA

With full confidence we can say that the first infrastructure projects related to logistics flows of goods, appeared in ancient China.

Hence the title of the article has the expression «proto logical flow». «Proto» (from the Greek «*protos*» (first)) – initial, primary. Infrastructure facilities established in China, was the material precondition of the development of logistics and supply chain management.

Keywords: infrastructure, traffic, transport, supply chain, proto logistics, China.

Понятие товаропотока появилось не так давно, однако с незапамятных времен «практика товаропотока» укоренилась в Китае. 5000 – летняя история китайской цивилизации не смогла избежать появления «идей товаропотока». Единственный в своем роде огромный «процесс товаропотока» и его развитие в полной мере обеспечивалось благодаря мудрости и трудолюбию китайского народа, необходимости развития торговли, укреплению обороны страны. Великий шелковый путь и семь походов Чжэнхэ на Запад способствовали развитию мирового товаропотока, открыли Китай всему миру, представляли древнейший прототип цепи поставки товара.

Великая китайская стена явилась результатом «около двух тысячелетнего строительства, вдоль и поперек простирающаяся по стране». Все аспекты грандиозного строительства, такие как планирование, сооружение защитных крепостей в соответствии с ландшафтом, распределение рабочей силы, источники сырья, транспортировка и доставка материала, организация и управление строительством и другие осуществлялись с колоссальными трудностями. Столь большое количество вовлеченной в строительство рабочей силы являлось беспрецедентным в мировой истории. В период Тяньбао династии Бэйчи (555 год н.э.) 1800000 строителей соорудили более 900 ли (1 ли = 500м.) Великой стены от южного входа Цзююн до Датун. В период династии Мин для строительства стены было использовано 50 млн. м³ кирпича и 150 млн. м³ грунта. При сооружении Великой стены использовались строительные изобретения и передовая техника того времени для транспортировки материала, подобная сегодняшним подвесным канатным дорогам «корзины, перемещающиеся по воздуху», использовавшиеся для транспортировки кирпича, черепицы и извести через глубокие канавы и ущелья.

Великая китайская стена являлась важным путем товаропотока и торговли, а также выполняла защитную, связующую роль, являлась объектом, привлекающим туристов, что сыграло важную роль в становлении политики открытости. Во время правления Цин Шихуана Великая стена связывала 12 областей, выступая в роли связующего звена. Конструкция и выполняемые Великой стеной функции легли в основу зарождения системы товаропотока, а также учитывали все оборонительные, торговые, производственные и жизненные потребности.

Создание большого судоходного канала Цзин ханда стоило больших человеческих и материальных усилий. Процесс создания данного канала имеет тысячелетнюю историю при непрерывном совершенствовании. Этот судоходный канал является самым крупным искусственным каналом в мире. По сравнению с Панамским каналом, имеющим выход в Тихий и Атлантический океаны, канал Цзин ханда длиннее в 22 раза, и создан раньше на 2245 лет, если же сравнивать с Суэцким каналом, соединяющим Средиземное и Красное моря, данный канал больше в 11 раз, и создан раньше на 2364 года. Длина судоходного канала равна 1794 км. Располагаясь на 10 широте, Цзин ханда проходит через 5 провинций и городов (Чжэцзян, Цзянсу, Шаньдун, Хэбэй и Дунцзин); имеет выход в Хуанхэ, Хуайхэ, Янцзы, Цяньтанцзян и Хайхэ, является древнейшей транспортной артерией Китая. Открытие судоходного канала изменило

географические условия, открыло водный путь через юго-восточное побережье и восточно-китайскую равнину, а также сформировало водную сеть всей страны, что оказало сильное влияние на политику, экономику, военное дело и культуру страны. Цзин ханда является древнейшим величайшим объектом водного строительства в Китае.

Шелковый путь – это великое достижение человеческой цивилизации, способствовавшее развитию мировой экономики. Для Китая Шелковый путь являлся целой сетью путей сообщения, охватывающей лесостепные зоны (от среднего течения р. Хуанхэ до севера, монгольского нагорья, южной части Сибири до стран Средней Азии, Персидского залива, залива Хэйхай, Средиземного моря), высокогорья и ущелья, пустынные оазисы и море. Протяженность Шелкового пути по зоне пустынь равна 7000 км. Торговля по Шелковому пути велась более 1000 лет, начальным пунктом которой был тот или иной политический и экономический центр, таковыми являлись в разные времена города Чанань, Лоян, Датун, Кайфэн, Яньцзин, Пекин. В средние века морским путем экспортировалось большое количество фарфоровых изделий, поэтому он получил название «фарфоровый путь». Каждый южный порт Китая в разное время становился отправным пунктом морского Шелкового пути. На восток морской Шелковый путь простирался до Кореи и Японии, на юг до стран Юго-Восточной Азии, на запад до Южной Азии, арабских стран и стран Восточно-африканского побережья.

Великая китайская стена, большой судоходный канал Цзин ханда и Великий шелковый путь являлись самыми ранними объектами крупнейшую сеть товаропотока.

Список использованной литературы

1. Лян Цзиньпин. Современная логистика / Лян Цзиньпин. – Далянь : Изд-во Сев.-Вост. финан.-экон. ун-та, 2003.
2. Справочник по современной логистике / Лю Чжинсюэ [и др.]. – Изд-во Китая, 2001.
3. Суин Хуа. Управление поставками в товаропотоке / Суин Хуа, Ху Цзуюао. – Изд-во Экон. управления, 2000.

Информация об авторах

Колодин Виктор Семёнович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Логистики и коммерции» Байкальского государственного университета, Заслуженный Экономист РФ, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: zharnikova@bgu.ru.

Гао Бо – магистрант БГУ, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: zharnikova@bgu.ru.

Authors

Kolodin Victor Semenovich – doctor of economical sciences, professor, Head of Department of logistic and commerce, Honored Economist of Russian Federation,

Baikal State University, 11, Lenina str., Town of Irkutsk, 664003, e-mail: zharnikovaoa@bgu.ru.

Gao Bo – master student, Baikal State University, 11, Lenin str., Town of Irkutsk, 664003, e-mail: zharnikovaoa@bgu.ru.