

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЛОГИСТИКИ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ И БЛИЗЛЕЖАЩИХ РЕГИОНОВ В 2011—2012 ГОДАХ. ПРОГНОЗ ДО 2020 ГОДА



ЮЛИЯ КИСЛОВА
Агентство
Market Guide,
директор, к.э.н.



ОЛЕГ КУРБАТОВ
Агентство
Market Guide,
заместитель
директора, к.г.н.

По статистическим данным, рынок логистических услуг в России активно развивается. За последние годы он вырос на 34%. В денежном эквиваленте в 2012 году его объем составил 58,8 млрд долл. Существенно возросли инвестиции, преимущественно государственные. Формируются крупные логистические холдинги, растут объемы операций, расширяется спектр услуг. Важными факторами роста рынка стали наращивание логистическими компаниями собственных активов и выход ведущих логистических провайдеров в регионы.

Переходя от общего к частному, можно отметить, что логистика Сибири имеет стратегическое значение для развития транспортной инфраструктуры страны, потому что транспортные пути региона обеспечивают развитие грузопотоков между двумя мировыми центрами деловой активности: Европой и Азией.

В связи с тем, что одной из современных тенденций является рост объема контейнеризации (55—65%), наибольшие контейнерные потоки сосредоточены именно на этих двух международных маршрутах (Юго-Восточная Азия и Северная Америка). По мнению участников рынка, российские компании имеют хороший потенциал в этой сфере, и вовремя включившись в самые оживленные мировые транспортные коридоры, Россия сможет увеличить объемы торговли на 10—15%. Однако без господдержки компаниям не удастся сделать качественный рывок вперед. Понимая важность развития рынка логистических услуг для национальной экономики, наше правительство принимает соответствующие меры для его стимулирования. В частности разработкой и внедрением Федеральной

целевой программы развития транспортной системы России на 2010—2015 годы.

По оценкам экспертов, в 2010 году емкость рынка логистических услуг в Сибирском федеральном округе составила 25 млрд рублей (830—840 млн долл.). Наиболее высокие показатели в этот период были отмечены в Новосибирской и Иркутской областях, а также в Забайкальском крае и Республике Бурятия.

РЫНОК ЛОГИСТИКИ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ

По территории Забайкальского края проходят Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, автомобильные дороги федерального значения: «Амур» Чита—Хабаровск, связывающая регион с опорной сетью автодорог России, Чита—Забайкальск до границы с КНР. Также на территории области действуют 8 пограничных переходов, объединенные Забайкальская и Читинская таможи и 10 подчиненных им постов.

Из-за малонаселенности в целом регион представляет прежде всего транзитный, а не распределительный узел, а не распределительный узел, поэтому большая часть мелко-товарного и контейнерного грузопотока распределяется на территорию соседней Иркутской области. К тому же большое количество грузоотправителей и грузополучателей (как промежуточных, так и конечных) находится за пределами Забайкальского края.

Транспортно-логистический рынок Забайкальского края в настоящее время слабо развит из-за того, что в последние годы здесь отмечается стабильный спрос лишь на складские помещения низкого классов С и D, а на высококачественные помещения классов А и В он невысок.

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается состояние дел на рынке логистических услуг Забайкальского края и близлежащих регионов в 2011—2012 годах, а также прогнозируется его развитие до 2020 года.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Логистика, Забайкальский край, Новосибирская область, Иркутская область, расширение спектра услуг, логистические провайдеры, регионы, прогноз развития рынка.

ANNOTATION

This article discusses the state of affairs in the logistics market Transbaikalia Territory and surrounding regions in 2011—2012, as well as its development is projected to 2020.

KEY WORDS

Logistics, Transbaikalia territory, Novosibirsk region, Irkutsk region, the expansion of services, logistics providers, regions, market forecast.

В международном пропускном пункте Забайкальск был построен уникальный объект — контейнерный терминал ОАО «Трансконтейнер» пропускной способностью свыше 470 тыс. контейнеров (более 1 млн тонн грузов в год). На сегодняшний день это единственный железнодорожный терминал, находящийся в непосредственной близости от российско-китайской границы. Теперь у каждого российского региона в зоне Транссиба есть все шансы завязать транспортно-логистическое партнерство по обслуживанию российско-китайского внешнеторгового оборота, а также заниматься переработкой грузопотоков в другие страны Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Также еще одним значимым объектом, находящимся на стадии строительства, является логистический центр KENON, общей площадью 64 700 м², реализуемый компанией ESTUARY («Устье реки»). Цель проекта — создание крупнейшего в регионе многофункционального логистического центра в г. Чите, оказывающего 3PL-услуги на маршруте Китай–Забайкальск–Москва. Логистический центр располагается в 1 км от федеральной трассы Москва–Владивосток и в 10 км от аэропорта г. Читы. Около 500 км разделяют его от перехода Маньчжурия–Забайкальск, крупнейшего сухопутного КПП на границе России с Китаем. В 2012 году грузооборот этого пункта пропуска составил 28,1 млн тонн. Его строительство позволит оптимизировать сроки доставки грузов из Китая в Россию через таможенный пост в Забайкальске с последующей растаможкой в Чите. Что сократит время доставки по маршруту Шанхай–Чита–Москва в среднем до 22 дней и увеличить грузопоток из КНР. Выгодное положение KENON также позволит в перспективе использовать его как грузовой хаб, обрабатывающий грузопотоки в интересах Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. Строительство реализуется при поддержке правительства Забайкальского края, компании Concert Logis и агентства Market Guide.

На территории Амурской области и Забайкальского края пролегает Забайкальская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») протяженностью 3336,1 км. Она решает две стратегические задачи: совершенствование качества и объемов экспортно-импортных перевозок в КНР через пограничную станцию Забайкальск и ускоренный пропуск транзитного потока поездов, что создает условия для образования трансконтинентального коридора между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европы.

Забайкальский край является старейшим горнорудным регионом России, что обуславливает видовую структуру грузов в общем грузообороте края. Одним из самых массовых грузов, перевозимых по Забайкальской железной дороге, является бурый уголь, помимо него перевозят нефтепродукты и щебень.

Общий железнодорожный грузооборот Забайкальского края в 2012 году составил 30,6 млн тонн грузов, а в 2011 году — 31,98 млн тонн. Из них входящий железнодорожный грузопоток составляет около 11 млн тонн. В него входит 7,4 млн тонн — внутрирегиональные грузоперевозки по Забайкальскому краю, 3,1 млн тонн — грузопоток из прочих регионов России, 16 млн тонн — транзитный груз для экспортного направления.

Крупнейшими регионами — поставщиками грузов в Забайкальский край являются Иркутская, Амурская область и Бурятия — из них поступает около 54% входящего грузопотока.

Из Новосибирской и Иркутской областей в Забайкальский край в наибольшем объеме поступают минерально-строительные, промышленные грузы и оборудование, а из Бурятии — нефтепродукты и промышленные грузы.

Точкой входа-выхода грузов экспортного направления на Китай железнодорожным транспортом является пункт пропуска Забайкальск–Маньчжурия. Основные виды груза, вывозимые на экспорт из Забайкальского края, — лесоматериалы, руда, химия.

Основной грузопоток из Забайкалья переправляется через Читинскую таможню — свыше 65% грузооборота российско-китайской торговли. По мнению экспертов, рост объемов грузовых перевозок здесь напрямую связан с экспортом нефти и продукцией, полученной при освоении месторождений полезных ископаемых Забайкальского края, а также транзита контейнеров из Азии в Европу.

Второй в Забайкалье по объему формирующего грузооборота считается железнодорожная станция Кадала, третьей — железнодорожная станция Ясногорск–Забайкальский.

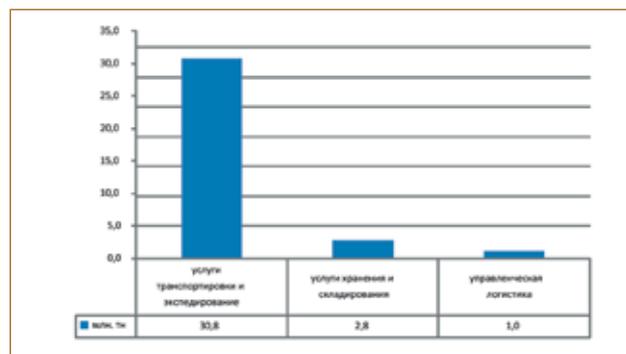
Импорт входящих грузов в Забайкальский край (без учета транзитных потоков в прочие регионы России) в 2012 году составил 460 тыс. тонн.

Экспорт грузов из разных регионов России в Китай железнодорожным транспортом через Забайкальский край составляет около 16 млн тонн, в Монголию — 30 тыс. тонн. Точкой входа-выхода грузов экспортного направления на Монголию железнодорожным транспортом является станция Соловьевск. На Китай такой точкой является пункт пропуска Забайкальск–Маньчжурия.

Таким образом, общий грузооборот Забайкальского края на рассматриваемый период составил около 34,6 млн тонн, в том числе внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) — около 1,3 млн тонн (импорт — 0,47 тыс. тонн; экспорт — 0,83 тыс. тонн). В общем объеме грузов экспортно-импортного направления (около 16,6 млн тонн) на долю именно Забайкальского края приходится лишь 1,3 млн тонн. Оставшийся объем грузопотока экспортно-импортного направления — это транзитные грузы по прочим регионам России, в частности из Китая и в Китай.

Общая емкость транспортно-логистического рынка (потенциальный спрос на транспортно-логистические услуги) Забайкальского края без учета транзитного грузопотока составляет около 35 млн тонн.

Согласно структуре общероссийского рынка, наиболее значительная доля охвата приходится на услуги транспортировки и экспедирования — 89%, на управленческую



логистику — 3%, услуги хранения и складирования — 8% рынка.

Рисунок 1
Структура транспортно-логистического рынка Забайкальского края по видам услуг, млн тонн

В структуре спроса транспортно-логистических услуг по функционалу в Забайкальском крае оценочный потенциальный спрос на управленческую логистику и услуги хра-

нения и складирования (ЗРЛ) в 2011—2012 годах составили около 3 млн тонн.

Что касается перспектив развития логистической отрасли в Забайкальском крае, то они связаны с развитием промышленного комплекса, трансграничной торговли и транспортной инфраструктуры.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

Транспортно-логистический комплекс Иркутской области считается одним из крупнейших в Восточной Сибири. Этот регион, помимо развитой промышленности, которая предоставляет возможность самостоятельно формировать серьезные грузопотоки, обладает относительной густонаселенностью (на территории Иркутской области проживают 2,4 млн человек, из них 78,9% сосредоточены в городах), что и обуславливает привлекательность транспортно-логистической сети Востока Сибири. Поэтому неудивительно, что этот регион является лидером в экспорте контейнерных грузов (11,8% от всего объема перевозок). Кроме того, область обеспечивает до 15% российского экспорта леса.

Существенное влияние на экономику Иркутской области оказывает ВЭД находящихся на ее территории предприятий и организаций. В 2010 году внешнеторговый оборот составил 8 млрд долл., что значительно выше показателей, например, в Новосибирской области (3 млрд долл. за тот же период).

Специализацией региона являются промышленные, а не мелкотоварные грузы. Товарная структура экспортных поставок ориентирована на реализацию сырьевых ресурсов и продукцию первичной степени переработки. Рост добычи жидкого углеводородного сырья повлек увеличение поставок в магистральный нефтепровод «Восточная Сибирь—Тихий океан» для дальнейшей транспортировки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и изменение товарной структуры экспорта.

Кроме того, Иркутск является крупным перевалочным пунктом для грузопотоков, направляющихся речным транспортом в Республику Саха (Якутия) и северный морской порт Тикси.

По данным областного правительства, в регионе представлены практически все значимые игроки рынка транспортно-логистических услуг. Тем не менее здесь слабо развито складское хозяйство. Количество имеющихся складских площадей оценивается в 300–350 тыс. м². Высококачественных складов классов А и В всего 20%, они принадлежат производственно-торговым компаниям



(«Балтика», Иркутский хладокомбинат и др.). На свободном рынке в основном представлены склады классов С и D, переоборудованные из старых производственных и складских помещений. Другой особенностью складской инфраструктуры города является ее расположение в черте города, что приводит к некоторым нагрузкам на дорожную сеть.

В перспективе ситуация на транспортно-логистическом рынке региона будет меняться. В программе долгосрочного развития Иркутской области в числе прорывных проектов прописано создание крупного транспортно-логистического комплекса в Иркутске.

Одним из наиболее значимых реализованных проектов в области логистики в Иркутском регионе было открытие в сентябре 2011 года на станции Иркутск-пассажирский терминально-складского комплекса, рассчитанного на выгрузку и хранение таможенных грузов объемом до 500 тыс. тонн в год.

Также на базе ОАО «Осетровский речной порт» (г. Усть-Кут) был создан крупнейший на реке Лене логистический центр.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

На сегодняшний день составить конкуренцию Иркутской области может только Новосибирская. Транспортно-логистическая инфраструктура здесь является самой развитой в Западно-Сибирском регионе еще с советских времен. Этот регион — крупнейший транзитный и распределительный узел.

Помимо Транссиба и железнодорожного выхода на Казахстан и Среднюю Азию, через него проходят автомобильные федеральные трассы М-51, М-52 и М-53. Именно здесь расположена станция Клещиха, входящая в Топ-5 российских контейнерных терминалов и одна из крупнейших в России сортировочных станций — Инская. На станции Клещиха расположен контейнерный терминал ОАО «ТрансКонтейнер», а на Инской — терминал ЗАО «Евросиб».

Очевидно, что такое развитие инфраструктуры во многом объясняется географией. Новосибирск находится в центре территории радиусом 650 км, на которой проживают порядка 13 млн человек. Большинство соседних промышленно развитых регионов имеющих емкие потребительские рынки, расположены в стороне от железнодорожных магистралей, зато они имеют хорошее автосообщение с Новосибирском, который стал для значительной части их грузопотоков распределительным центром.

Региональные и городские власти оказывают бюджетную поддержку крупным инфраструктурным проектам, активно занимаются дорожным строительством, под логистическую инфраструктуру выделены специальные зоны в пригородах Новосибирска, при непосредственном участии областного бюджета в 5 км от города ведется строительство второй очереди крупнейшего за Уралом промышленно-логистического парка.

Также в городе развивается терминально-складское хозяйство. Общий объем складских площадей на конец 2011 года составлял 1,2 млн. Из них порядка 400 тыс. м² — это отапливаемые склады, 130—140 тыс. м² — таможенные склады и терминалы.

На сегодняшний день в Новосибирске хорошо развиты только Западная и Восточная транспортно-логистические зоны. В районе Западной зоны располагаются аэропорт Толмачево с комплексом складских и таможенных терминалов, терминал «Клещиха», складской комплекс (склады «Машкомплект», «Новосибирскснабсбыт», «Химлегснаб», Обская автобаза, военные склады, комплекс складов ТЭЦ-6 и др.).

Здесь же строится промышленно-логистический парк «Сибирь». Восточная зона включает складской и терминальный комплекс «Атомпроект», складской комплекс «Пашино», вещевой рынок «Гусинобродский», один из крупнейших оптово-розничных распределительных центров в Западной Сибири. Рядом со станцией Иня-Восточная и федеральной автодорогой М-53 строится логистический комплекс компании «Евросиб-терминал-Новосибирск», которым в область планируется привлечь дополнительные грузопотоки из Забайкалья, Китая, европейской части России и с Дальнего Востока.

Обозначились черты будущей Южной зоны, основой которой станут комплекс складских и терминальных помещений ОАО «Сибкадемстрой», комплекс железнодорожных подъездных путей, южный въезд-выезд федеральной автодороги М-53. В будущем, очевидно, под задачи развития Академгородка и технопарка здесь будут создаваться дополнительные складские комплексы.

В 2012 году складской парк Новосибирска увеличился и приближается к 2 млн м². По мере роста объема грузоперевозок в регионе развитие складских и терминальных комплексов выносятся в пригороды Новосибирска, в районы крупных автодорожных и железнодорожных магистралей — Бердск, Искитим, Барабинск.

По мнению экспертов рынка, в ближайшие 5—8 лет в логистическую отрасль и дорожную инфраструктуру в пригороде Новосибирска будут инвестированы значительные средства. Ожидаемый рост объема рынка составит 10—15% в год, в результате этого новосибирский транспортно-логистический узел может стать самым мощным за Уралом. Крупные ритейлеры и импортеры уже переносят в регион часть своих распределительных центров.

Кроме того, правительство РФ планирует потратить на развитие Восточной Сибири значительную часть бюджета, что не может не дать дополнительный импульс развитию логистического рынка Новосибирской области.

ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДО 2020 ГОДА

По оценке экспертов, развитие логистического рынка Забайкальского края в части услуг складирования и хранения, а также управленческой логистики в первую очередь обусловлено тенденциями в сегменте торгового ритейла и производства товаров народного потребления. В Забайкальском крае эти сегменты практически не развиты.

Логистика в России сосредоточена в нескольких крупных логистических центрах: Москве, Санкт-Петербурге, нескольких крупных городах на юге России, Урале и в Сибири. В основном это коммуникация между собой городов-миллионников. Работа западных логистических компаний строится в ключевых региональных пунктах (в глубинку они не идут). Таким образом, потенциал для активного развития в среднесрочной перспективе логистического рынка Забайкальского края вне развития сетевого ритейла незначителен.

Вступление России в ВТО также может неоднозначно отразиться на развитии логистики Забайкалья. С одной стороны, за счет снятия взаимных торговых барьеров может увеличиться объем экспорта-импорта из России в Китай через Забайкальский край, что положительно отразится на логистическом рынке. Объемы импорта товаров народного потребления, продуктов питания из Китая через Забайкальский край могут увеличиться, однако даже в этом случае Забайкальский край может по-прежнему оставаться лишь транзитным регионом для потока китайских товаров в европейскую часть России.

Кроме того, есть и другая сторона либерализации — усиление конкуренции со стороны иностранных логисти-

ческих компаний. Так же как и в других сферах российской экономики, в логистике появляются опасения, что рынок ждет экспансия западных компаний. Иностранные логистические компании начинают активно приходить в регионы. Еще, перед тем как Россия вошла в ВТО, они начали активно осваивать рынки Казани и Нижнего Новгорода. Теперь их перспективные планы связаны с Уралом и Сибирью. Отечественные компании, на сегодняшний день, к сожалению, ограничиваются оказанием качественных традиционных складских услуг, в то время как комплексные логистические услуги предлагают международные операторы.

Что касается собственно развития логистического рынка края, то влияние на него по-прежнему будут оказывать транзитный и экспортный грузопотоки. Последний связан с минерально-сырьевыми ресурсами (руда, лесоматериалы и т.п.), в частности железнодорожного направления.

Согласно Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года развитию логистического рынка Забайкальского края будет способствовать рост внешне-торгового оборота. В соответствии с его планируемыми индикатором роста, изменение логистического рынка может составить (в частности за счет роста железнодорожного грузопотока): по оптимистическому сценарию — 14—15% в год, по базовому сценарию — 10—12% в год, по пессимистическому сценарию — 6—8% в год (рис. 2).

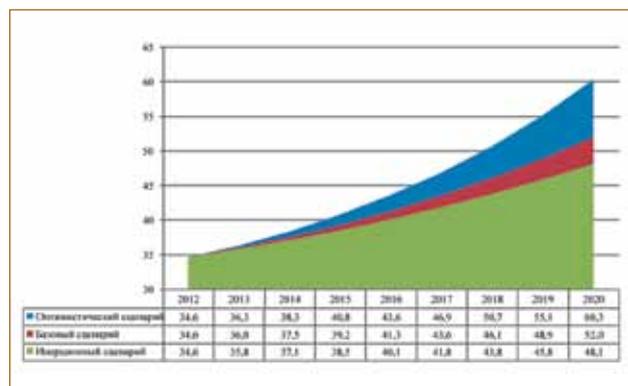


Рисунок 2
Сценарный прогноз развития логистического рынка Забайкальского края до 2020 года

Библиографический список:

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. — 2013. — № 3. — С. 40—41.
2. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография. — М.: Экономическая газета, 2011.
3. Иконникова И.А., Адамов Н.А. Особенности логистики хозяйственной деятельности отечественных бизнес-структур в условиях риска // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. — 2011. — № 4. — С. 26—27.
4. Курбатов О., Новиков Д., Новиков Ф. Базовая и инновационная логистика как две части единой науки и сферы деятельности // Риск. — 2007. — № 2. — С. 60—67.
5. Курбатов О.Н., Проценко И.О., Новиков Ф.Д. Условия использования инновационной логистики в различных сферах общественной деятельности // Риск. — 2007. — № 4. — С. 49—60.