



ИНДУСТРИАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПАРК KENON:

РАСШИРЕНИЕ РЫНКА СБЫТА И ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ
НА ТЕРРИТОРИИ КИТАЙ–ЗАБАЙКАЛЬСК–ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ

KENON — крупнейший инвестиционный проект индустриально-логистического парка (ИЛП) в Забайкальском крае (г. Чита). Сегодня он находится в завершающей стадии строительства. ИЛП KENON обеспечит возможность консолидации и хранения грузов из Китая в Чите с их дальнейшим распределением по всей территории РФ и в страны Восточной Европы. На базе парка KENON будет открыт складской комплекс площадью 65 000 м² и производственной зоной 52 000 м² (с возможностью расширения до 120 000 м²). На базе парка будут размещены таможенный пост, склад временного хранения (СВХ), контейнерная площадка, зона кросс-докинга. Ведется реконструкция железнодорожных путей, заходящих на территорию парка.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Забайкальский край исторически представляет собой ключевой транспортный узел, призванный обслуживать грузопотоки в обоих направлениях по маршруту Восток–Запад, он обладает всеми предпосылками, для того чтобы стать хабом международного значения. Однако большая часть грузопотока ввиду отсутствия развитой терминально-складской инфраструктуры сегодня распределяется «длинными» маршрутами через Дальний Восток, Казахстан или морскими линиями. Небольшое количество грузов проходит на территорию Иркутской области транзитом через Забайкалье.

«Мы теряем этот стратегический поток грузов, обладая потенциальной возможностью сделать Забайкальский край распределительным центром для товаров из стран АТР по европейской части России и далее в Европу», — считает Олег Дунаев, председатель Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ.

Забайкальский край связывает Россию и Китай сетью дорог международного, федерального и регионального значения. Через него проходят крупнейшие железнодорожные магистрали — Транссибирская и Байкало-Амурская, федеральные автодороги Чита–Хабаровск и Чита–Забайкальск. Здесь же находится самый крупный российско-китайский пункт пропуска Забайкальск, на который приходится 70% экспортно-импортных операций с Китаем. На территории края действуют 6 автопереходов: два в Монголию и четыре — в Китай.

Через столицу, Читу, Забайкальский край надежно связан с Москвой и Пекином. Сегодня пассажирский поезд Пекин–Москва проходит именно через этот город, пограничный пункт пропуска — Забайкальск–Маньчжурия. В пределах города расположены 7 станций и аэропорт, связывающий Читу с 20 городами России и зарубежья, который также имеет возможность обслуживать кросс-полярные воздушные маршруты между Северной Америкой, Северо- и Юго-Восточной Азией.

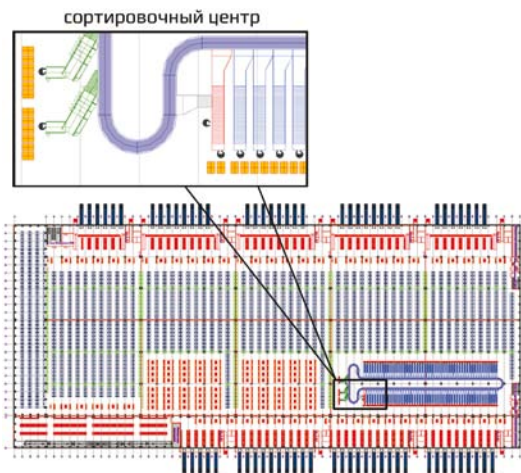
Таким образом транспортные пути Забайкальского края обеспечивают развитие грузопотоков между двумя мировыми центрами деловой активности — Европой и Азией. Если Россия более активно включится в эти транспортные коридоры, то сможет увеличить объемы торговли на 10–15%. Тогда объем отечественного рынка транспортно-логистических услуг к 2015 году может увеличиться более чем в 2 раза по сравнению с 2011 годом и составить около \$115 млрд.

Развитие терминально-логистической системы на одном из важнейших внешнеторговых маршрутов России позволит принять участие в прямой дистрибуции из КНР по Зауралью и Сибири и организовать реверсивные потоки движения грузов из европейской части России в Иркутск–Читу–Хабаровск–Находку.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ КИТАЯ

«Парк KENON — это один из инструментов обслуживания и регулирования потока товаров на направлении Китай — Россия, обладающий высоким функциональным и коммерческим потенциалом», — отмечает министр экономического развития Забайкальского края Алексей Сидоров.

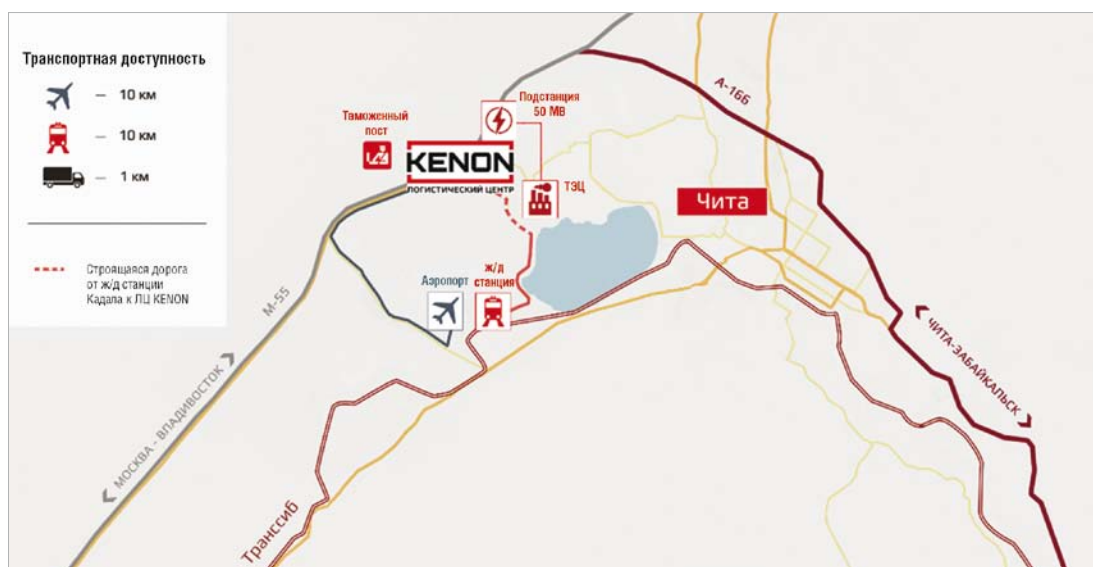
Расширение грузопотока в направлении Китай — Россия требует создания качественной инфраструктуры и внедрения эффективной логистической схемы. ИЛП KENON позволит ускорить обработку и доставку грузов, а также распределить растущий поток товаров из Китая в Сибирь и Центральную Россию через южную границу Забайкальского края, конкретно через пограничный переход Забайкальск–Маньчжурия. Это возможно благодаря близости центра KENON к Транссибу — 10 км, аэропорту Кадала (Чита) — 10 км, автотрассам М55 и А166 — 1 км, к КПП Маньчжурия–Забайкальск — 500 км (рис. 1).



← Рисунок 1
Схема склада для обработки грузов с возможностью автоматизированной сортировки по маршрутам

KENON будет осуществлять доставку груза по маршруту Шанхай–Чита–Москва за 22 дня по следующей схеме: перевозка из Забайкальска в Читу на автотранспорте по трассе А166 → прохождение таможенной очистки на СВХ → перегрузка на контейнеры и погрузка в вагоны на контейнерном терминале → отправка груза в контейнере по Транссибу до конечного пункта назначения (рис. 2).

Традиционный транзитный маршрут через Забайкальский край уступает морским маршрутам, которые на данный момент являются основными каналами доставки китайских товаров в Россию. После открытия парка KENON сухопутный маршрут доставки товаров из Китая сможет конкурировать с морскими маршрутами по сохранности груза и будет превосходить их по скорости перевозки и предсказуемости сроков доставки. Преимущества достигаются за счет быстрой доставки грузов автотранспортом из КНР в KENON, где будет происходить консолидация грузов по маршрутным направлениям РФ с выбором рациональной доставки: автомобиль-



← Рисунок 2
Географическое положение парка KENON



ная, железнодорожная, авиа- или их комбинации. Учитывая, что по стоимости перевозки груза в города Сибири маршрут через Читу сопоставим с маршрутом через порты Приморского края, новый маршрут будет широко востребован среди компаний, доставляющих товары из Китая в города Сибири.

Сегодня через Забайкальск идут преимущественно сырьевые и продовольственные товары, контейнеризированный грузопоток не превышает четверти от общего объема перевозок, поэтому, чтобы отправлять из Забайкальска китайские грузы, надо сначала привезти платформы с порожними контейнерами из Читы по перегруженному Южному ходу Забайкальской железной дороги. Это значительно усложняет организацию перевозки и повышает ее стоимость (рис. 3).

В Чите ситуация обратная: имеется избыток порожнего подвижного состава, и железнодорожные операторы предлагают достаточно выгодные условия на отправку груза на запад. Это обусловлено тем, что поток товаров из европейской части России в Сибирь, в частности в Читу, превосходит обратный поток. Вагоны привозят грузы в города Сибири и простаивают, ожидая обратной отправки, либо возвращаются на запад порожними. Чтобы не везти обратно пустой вагон, железнодорожные операторы готовы отправлять грузы из Читы в европейскую часть России за относительно небольшую плату, но в обратную сторону цена, как правило, увеличивается вдвое.

Логистическая зона парка KENON создает условия для отправки грузовых поездов и контейнерных автопоездов. Современное оборудование для перегрузки и грузовой обработки позволит решить проблему недостатка мощностей по перегрузке и отправке по железной дороге. Кроме того, консолидация грузовых потоков по направлениям позволит клиентам KENON воспользоваться более выгодными транспортными тарифами, которые ИЛП сможет предложить в партнерстве с ОАО «РЖД», ОАО «РЖД Логистика», ОАО «ТрансКонтейнер», с которыми сегодня ведутся переговоры.

ЗРЛ-ОПЕРАТОР НА МАРШРУТЕ КИТАЙ–РОССИЯ

Сейчас Чита редко используется как пункт перегрузки товара из-за слабости логистической инфраструктуры. На рынке отсутствует

предложение качественных услуг сортировки, переупаковки и составления сборных грузов, эти операции выполняются кустарными методами, силами и средствами самих перевозчиков. Перегрузка в большинстве случаев осуществляется вручную на открытом воздухе. Как следствие, частая порча груза и низкое доверие к перевозчикам со стороны клиентов.

Запуск парка KENON как логистического хаба решает проблему отсутствия в регионе мощностей для качественной консолидации товарных партий и грузов. Он проектировался с учетом необходимости выполнения операций грузовой сортировки по направлениям доставки и принадлежности отправителям/получателям по всей территории РФ. За счет использования современных технологий и высокого уровня автоматизации процессов будет гарантирована высокая скорость сортировки — до 9 тыс. грузовых единиц в час с обеспечением сохранности груза.

В соответствии с принятой бизнес-моделью ИЛП KENON будет оказывать следующие услуги:

- **Хранение товара.** Площадь крытых складских помещений составит 65 тыс. м², что позволит обеспечить возможность долго- и среднесрочного хранения товаров. KENON будет располагать отопляемыми и неотапливаемыми складскими помещениями, холодильными камерами, открытыми площадками для хранения контейнеров и негабаритных грузов, а также стоянкой для автотранспорта и спецтехники.
- **Погрузочно-разгрузочные работы,** в том числе перегрузка между разными видами транспорта. Парк будет доступен как для автомобильного, так и для железнодорожного транспорта и оснащен современной погрузочно-разгрузочной техникой. Железнодорожные пути будут заходить внутрь основного здания, обеспечивая возможность перегрузить товар без угрозы его сохранности при любых погодных условиях. Выгодное расположение склада вблизи аэропорта Кададала позволяет при необходимости отправлять товары в место назначения воздушным транспортом.
- **Таможенная очистка.** На территории парка будет организована зона СВХ, предоставляющая возможность хранения грузов в крытых помещениях, на открытой площадке и в транспортном средстве.

Рисунок 3
Схема доставки грузов
через ИЛП KENON



■ **Услуги по формированию и подбору паллет (сборных грузов), переупаковке и маркировке товаров.** Парк спроектирован и будет оснащен в соответствии с современными стандартами, он сможет предоставить высокий уровень сервиса и гарантию сохранности товаров. Логистический проектировщик компания Concept Logic при необходимости разработает и интегрирует технологии под потребности каждого клиента ИЛП.

В проектировании ИЛП KENON был применен гибкий сценарный подход, поддерживающий наиболее популярные сегодня форматы грузообработки:

- **Грузовой терминал** с многоуровневым паллетным хранением (до 5 ярусов), предоставляющий складские услуги, соответствующие складам класса А.
- **E-commerce** — площадка для организации ускоренной доставки и распределения грузов из Китая.
- **Охлажденные грузы** — досмотр и выгрузка товаров без риска его порчи.

Индустриальная зона парка — это 4 производственных корпуса общей площадью 52 000 м². Она предполагает создание логистической инфраструктуры для экспортноориентированных производств России и совместных российско-китайских проектов, таких как организация сборочного производства внедорожников и спецтехники для Дальнего Востока и Восточной Сибири. Потенциальными резидентами промышленной зоны KENON являются автопроизводители (грузовики «Гуран»), участники агропромышленного комплекса (овес, пшеница, соя, свинина, крольчатина на экспорт), производители медикаментов и косметики.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТА

Строительство парка началось в июле 2013 года. Изначально KENON был спроектирован как логистический центр для оказания 3PL-услуг в товаропроводящих цепочках КНР–РФ. В процессе работы над проектом с учетом потребностей Забайкальского края и проявленного интереса со стороны китайских и российских промышленных компаний была выделена индустриальная зона развития парка. KENON получил поддержку администрации Забайкальского края и теперь рассматривается правительством региона как резидент территории опережающего развития, которая планируется к созданию в Чите.

«Включение KENON в территорию опережающего развития Читинской агломерации или линейно-протяженного ТОСЭРа Забайкальск–Чита позволит создать гармоничную инфраструктуру, обеспечить меры господдержки, льготы и преференции для его резидентов, сделает его привлекательным для иностранных



инвестиций», — подчеркнул министр экономического развития Забайкальского края Алексей Сидоров.

В ноябре 2013 года проект KENON был одобрен Торгово-промышленной палатой России как приоритетный проект для рынка транспортной логистики Сибири и Дальнего Востока и рекомендован к представлению в рамках Программы многостороннего торгово-экономического сотрудничества стран — участниц Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

В июле 2014 года ИЛП KENON был представлен на Харбинской международной торгово-экономической ярмарке, где он вызвал активный интерес китайских инвестиционных, промышленных и логистических компаний.

Сегодня на территории парка завершаются фасадные и отделочные работы. Управляющая компания ведет переговоры с потенциальными резидентами KENON — российскими и китайскими промышленными и логистическими компаниями. Предполагаемая дата ввода парка в эксплуатацию — II квартал 2015 г.

Создание индустриально-логистического парка KENON позволит ускорить транспортировку и дистрибуцию товаров из Китая в Россию и восточную часть Европы, что придаст импульс развитию транспортно-логистической инфраструктуры на границе КНР–РФ и увеличению торгового оборота между странами. В случае природных катаклизмов KENON может выступить базой для накопления стратегических товарных запасов для жителей Дальнего Востока. Поддержка парка KENON правительством Забайкальского края даст возможность создать более 1,5 тыс. рабочих мест, привлечь инвестиции в регион, стимулировать развитие промышленности и бизнеса.

Константин ЗАВЬЯЛОВ,
управляющий партнер ИЛП KENON

Евгения САНКИНА,
PR-менеджер ИЛП KENON

www.kenon.su

↑
Рисунок 4
3D-план парка KENON