

# Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Забайкальского края на примере реализации проекта ИЛП KENON



**К. С. Толмачев,**  
канд. техн. наук,  
генеральный директор  
компании *Concept Logic*,  
член Комитета  
по логистике  
Торгово-Промышленной  
Палаты РФ,  
логистический  
проектировщик  
ИЛП KENON



**Е. В. Санкина,**  
PR-менеджер  
проекта ИЛП KENON

Создание индустриально-логистического парка (ИЛП) 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. Благодаря новому парку Россия займет ключевую позицию в развитии грузопотоков между Европой и Азией.

**К**ENON – крупнейший инвестиционный проект создания индустриально-логистического парка в Забайкальском крае (г. Чита) (рис. 1). Его реализация находится в завершающей стадии. KENON обеспечит возможность консолидации и хранения грузов из Китая в Чите с их дальнейшим распределением по всей территории России и в странах Восточной Европы. На базе ИЛП будет открыт складской комплекс (рис. 2) площадью 65 тыс. кв. м и производственная зона – 52 тыс. кв. м (с возможностью расширения до 120 тыс. кв. м). Проект включает в себя: таможенный пост, склад времен-

ного хранения (СВХ), контейнерную площадку, зону кросс-докинга. В рамках проекта ведется реконструкция железнодорожных путей, проходящих по территории парка.

## Стратегическое положение

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

Как отмечает Олег Дунаев, председатель Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ, Россия, таким образом, теряет «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».

Забайкальский край связывает Россию и Китай сетью дорог международ-



Рис. 1. 3D-план ИЛП KENON

ного, 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, который берет на себя 70 % экспортно-импортных операций с Китаем. На территории края действуют шесть автопереходов: два – в Монголию и четыре – в Китай.

Через столицу Читы Забайкальский край надежно связан с Москвой и Пекином. Пассажирский поезд Пекин – Москва проходит именно через этот город – пограничный пункт пропуска Забайкальск-Маньчжурия. В пределах Читы расположены семь станций и аэропорт, связывающий ее с двадцатью 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 российского рынка транспортно-логистических услуг к концу 2015 г. может увеличиться более чем в два раза, в сравнении с 2011 г., и составить около 115 млрд долл. (по данным на III квартал 2014 г.).

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

**Новые возможности доставки грузов из Китая**

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 погранич-

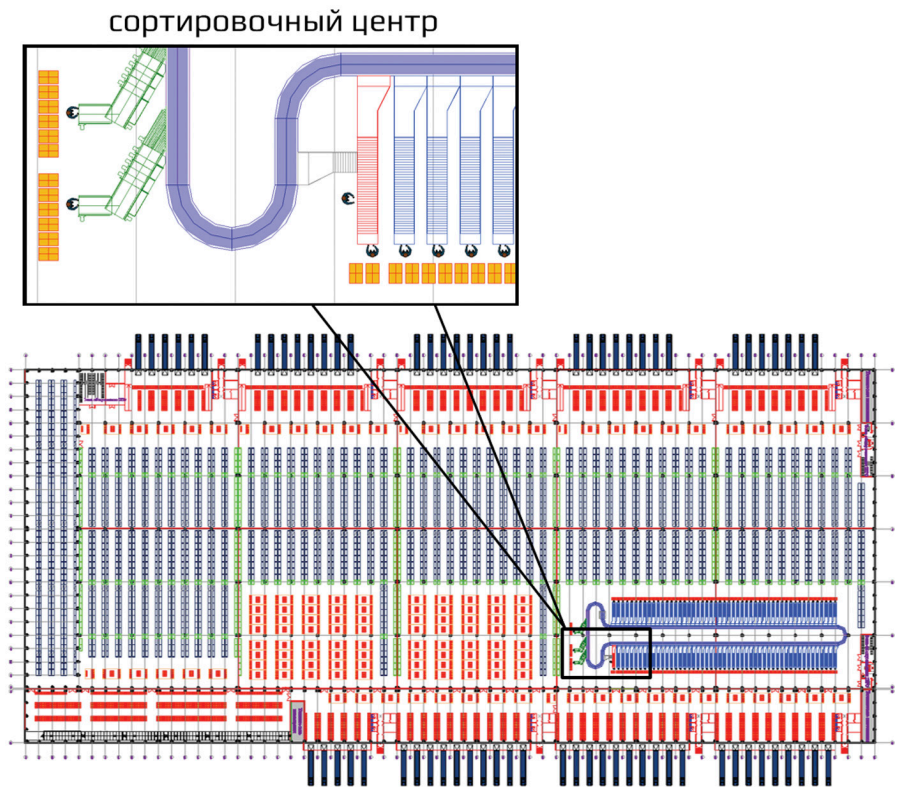


Рис. 2. Схема склада для обработки грузов с возможностью автоматизированной сортировки по маршрутам

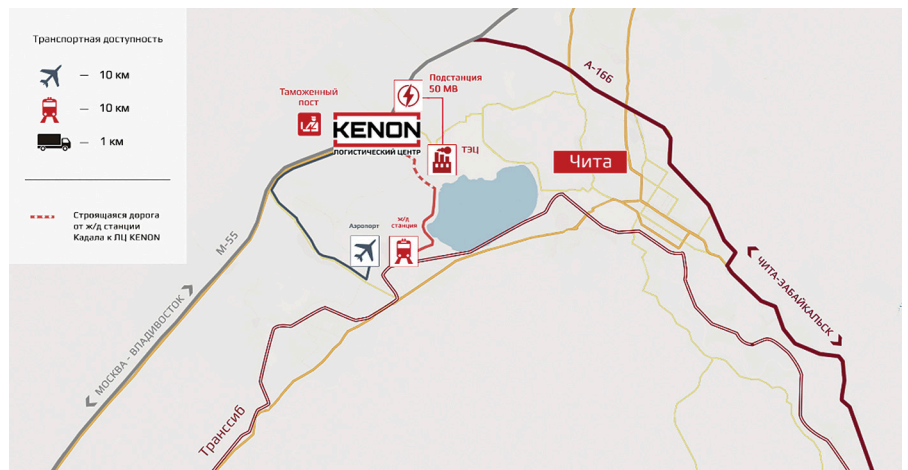


Рис. 3. Географическое положение ИЛП KENON

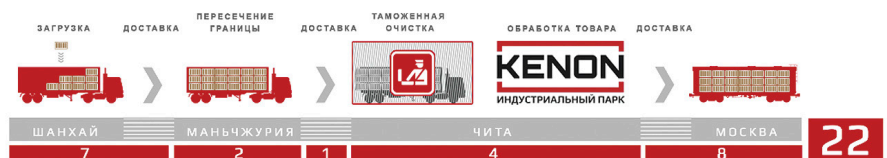


Рис. 4. Схема доставки грузов через ИЛП KENON

ный переход Забайкальск – Маньчжурия. Это возможно благодаря близости центра KENON к Транссибу – 10 км, аэропорту Кадала (Чита) – 10 км, автотрассам M55 и A166, к КПП Маньчжурия – Забайкальск – 500 км (рис. 3).

KENON будет доставлять груз по маршруту Шанхай – Чита – Москва за 22 дня по следующей схеме (рис. 4):

перевозка из Забайкальска в Читы на автотранспорте по трассе A166 – 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.

Традиционный транзитный маршрут через Забайкальский край усту-

пают морским маршрутам, которые на данный момент являются основными каналами доставки китайских товаров в Россию. После открытия парка KENON сухопутный маршрут доставки товаров из Китая станет конкурентоспособен морским путям по сохранности груза и будет превосходить их по скорости перевозки и по предсказуемости сроков доставки. Преимущества достигаются за счет быстрой доставки грузов автотранспортом из КНР в KENON, где будет происходить консолидация грузов по маршрутным направлениям Российской Федерации с выбором рациональной доставки: авто, ж/д, авиа или их комбинации. Учитывая, что по стоимости перевозки груза в города Сибири маршрут через Читу сопоставим с маршрутом через порты Приморского края, новое направление будет широко востребовано 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 (рис. 5). 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.

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 назад 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 этими компаниями на данную тему ведутся переговоры.

### 3PL оператор на маршруте Китай – Россия

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 проходит вручную на открытом воздухе. Результат — частая порча груза и низкое доверие к перевозчикам со стороны клиентов.

Открытие 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 России. 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 ниже следующие услуги.

Хранение товара. Площадь крытых складских помещений составит 65 тыс. кв. м., что позволит обеспечить возможность долгосрочного 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 Кадала 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.

Распределение товаропотока из Китая по маршрутам



Структура товаропотока через Забайкальск

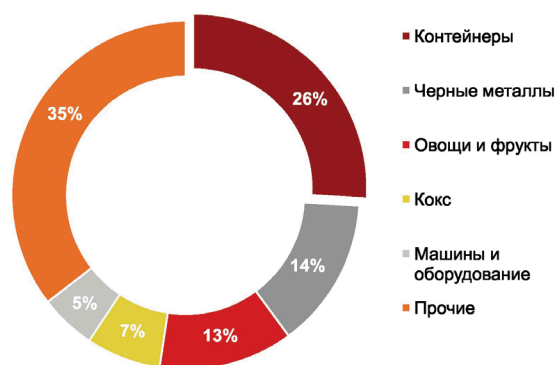


Рис. 5. Структура товаропотока из Китая

Услуги по формированию и подбóру паллет (сборных грузов), переупаковке и маркировке товаров. Парк спроектирован и будет оснащен в соответствии с современными стандартами и 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 форматы грузообработки:

- грузовой терминал с многоуровневым паллетным хранением (до пяти 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 четыре производственных корпуса общей площадью 52 тыс. кв. м. Она предполагает создание логистической инфраструктуры для экспортно-ориентированных производств России и совместных российско-китайских проектов, таких как организация сборочного производства SUV и спецтехники для Дальнего Востока и Восточной Сибири. Потенциальными резидентами промышленной зоны KENON являются автопроизводители (грузовики «Гуран»), участники агропромышленного комплекса (экспорт овса, пшеницы, сои; свинины, крольчатины), производители медикаментов и косметики.

### Вектор опережающего развития

В декабре 2014 г. Забайкальский край в составе Байкальского региона был включен в зону опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока России. Таким образом, Читинская агломерация получила законное право стать территорией опережающего социально-экономического развития (ТОР) [1]. Это дает право обеспечить особый налоговый режим для ее резидентов: вплоть до нулевого, норматив налога на прибыль, на имущество, на землю и на добычу полезных ископаемых.

Основными экономическими кластерами для образования в Забайкалье

ТОР являются минерально-сырьевой, транспортно-логистический, строительный и пищевой [2]. Чита наряду с Забайкальском претендует на право стать частью мультимодального транспортно-логистического узла на маршруте Восточная Сибирь – Китай, а также привлечь на свою территорию отечественных и иностранных промышленных производителей и инвесторов.

В последнем Послании Правительства Президент РФ Владимир Путин обозначил 2015 г. периодом запуска программы создания ТОР на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе. Первые три из таких территорий уже названы полпредом Президента в Дальневосточном федеральном округе Юрием Трутневым. Это «Хабаровск», «Комсомольск» (Хабаровский край) и «Надеждинская» (Приморский край). Для ускорения опережающего развития стратегических территорий РФ в этом году будет введена программа компенсации расходов субъектов Федерации на создание индустриальных парков [3].

### История проекта KENON

Строительство ИЛП KENON началось в июле 2013 г. Изначально KENON был спроектирован как логистический центр для оказания услуг 3PL в товаропроводящих цепочках Китай – Российская Федерация. 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 рассматривается правительством региона как резидент территории опережающего развития, которая планируется к созданию в Чите.

В ноябре 2013 г. проект KENON был одобрен Торгово-промышленной палатой России как приоритетный проект для рынка транспортной логистики Сибири и Дальнего Востока и рекомендован к представлению его в рамках «Программы многостороннего торгово-экономического сотрудничества» стран-участниц ШОС [4].

В июле 2014 г. ИЛП KENON был представлен на Харбинской международной торгово-экономической ярмарке, где вызвал большой 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. Предполагаемое время ввода I очереди парка в эксплуатацию — 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 и Торгово-промышленной палатой РФ даст возможность создать более 1,5 тыс. рабочих мест, привлечь инвестиции в регион, стимулировать развитие промышленности и бизнеса. ■

### Литература

1. О Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона: постановление Правительства РФ от 23 декабря 2014 г. № 1453 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.fso.gov.ru>. 10.02.2015.
2. О внесении изменений в программу социально-экономического развития Забайкальского края на 2010-2014 гг., утвержденную Законом Забайкальского края «О стратегических направлениях развития Забайкальского края на период до 2025 года и программе социально-экономического развития Забайкальского края на 2010-2014 годы»: закон Забайкальского края от 26 декабря 2012 г. N 772-33К // Информационно-правовая система Гарант <http://garant.ru>.
3. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации [Текст]: (о положении в стране и основных направлениях внутренней и внешней политики государства) // Российская газета – Федеральный выпуск №6550 (278) от 5 декабря 2014 г.
4. Решение Комитета по логистике Торгово-Промышленной Палаты РФ от 22.11.2013 г.