

## Транспортно-логистические центры г. Нур-Султана

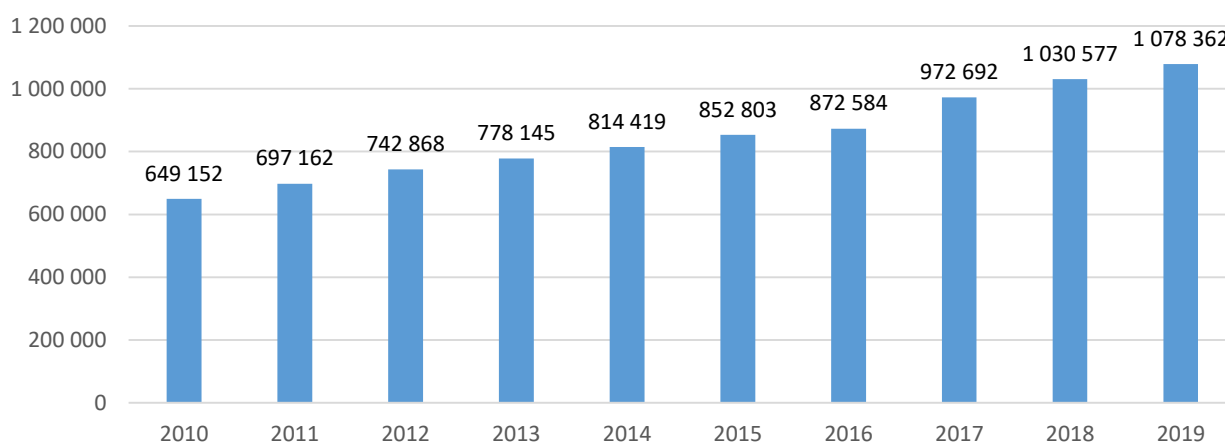
Логистика представляет собой важнейший элемент любого бизнеса. Современные рыночные реалии экономики требуют от производителей не только качественную продукцию и сервис, но и своевременную доставку. Без эффективного управления товарными потоками работа как транснациональных, так и малых компаний вроде магазинов, будет невозможна.

Рассматривая логистический рынок с точки зрения современного развития, г. Нур-Султан является вторым наиболее развитым городом в Казахстане после г. Алматы.

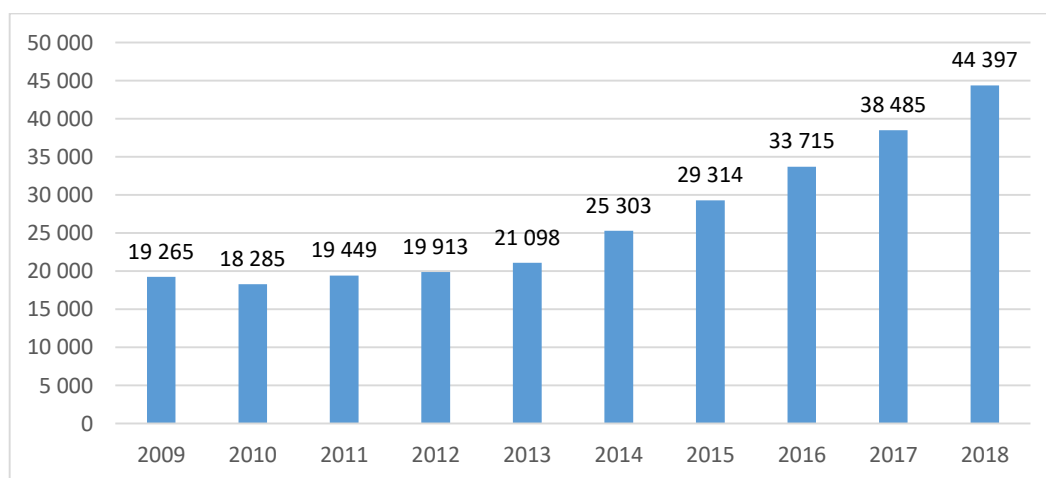
За последние 10 лет прирост населения г. Нур-Султана составил **более 50%**. По прогнозным данным, численность населения г. Нур-Султана к 2030 году составит **2 млн. человек**.

Также, с каждым годом растет количество предприятий и организаций в столице. Согласно данным Департамента статистики г. Нур-Султана за 5 лет количество юридических лиц выросло **в 1,8 раз**, с 25 303 до 44 397.

### *Население г. Нур-Султана на начало года, чел.*



### *Количество юридических лиц*



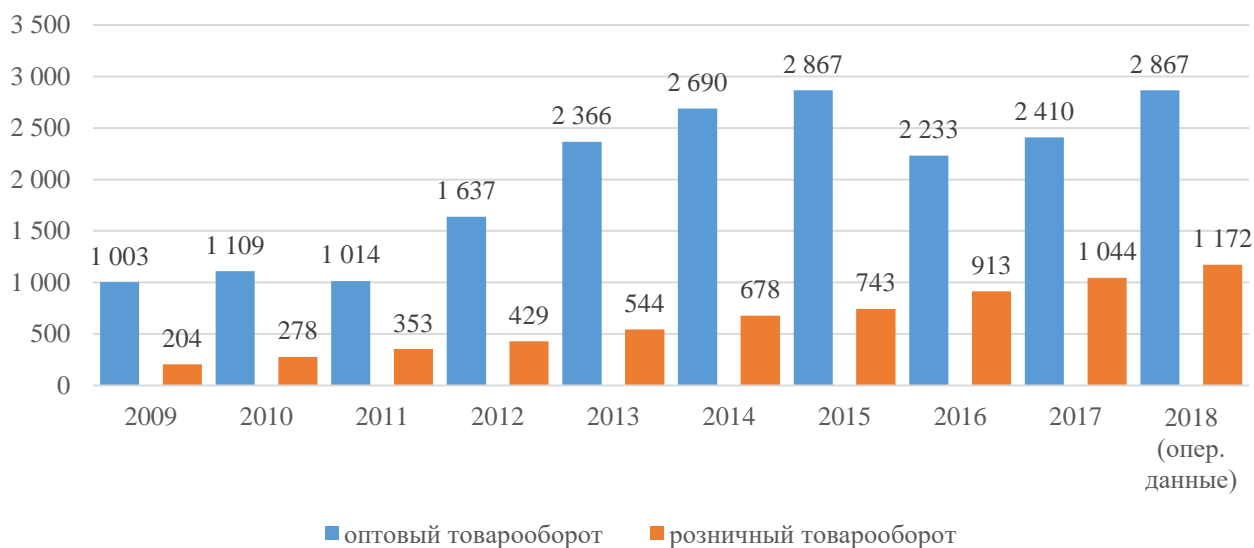
По данным Департамента статистики города по показателю - инвестиции в основной капитал в транспорт и складирование столица лидирует среди регионов Казахстана, доля отрасли в общем объеме инвестиций страны

составила **21,2%**. Инвестиции в транспорт и складирование 2018 году составили **299,1 млрд. тенге**, а за 5 лет вложения в данный сектор увеличились **более чем в 2 раза**. При этом преобладающую долю в отрасли занимает сухопутный транспорт - **66%** от общего объема инвестиций в город.

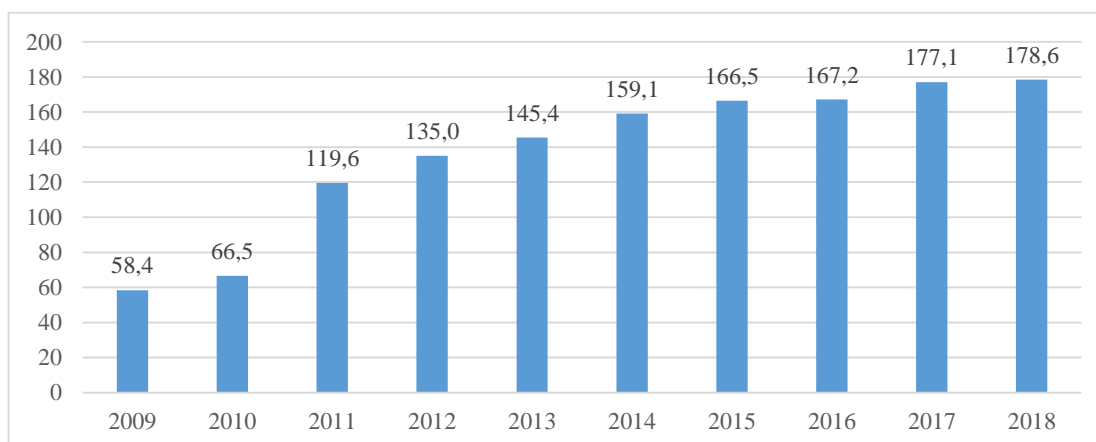
Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных.

По итогам 2018 года транспортом г. Нур-Султана было перевезено **178,6 млн. тонн грузов**. В общем объеме перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составила **85,7%**, железнодорожного - **14,3%**. Перевозка грузов в столице с 2009 года увеличилась более чем в **3 раза**, розничный и оптовый товарооборот в **6 и 3 раза** соответственно.

#### *Товарооборот в г. Нур-Султане, млрд. тенге*



#### *Грузооборот всех видов транспорта, млн. тонн*



Тенденции транспортно-логистического рынка таковы, что бизнес будет искать эффективные транспортные пути с качественным уровнем сервиса. Современные транспортно-логистические центры (далее - ТЛЦ) могут обеспечить соответствующий уровень логистики и бесперебойный грузопоток.

Согласно подпункту 1 пункта 5 статьи 1 Закона «О транспорте в Республике Казахстан», транспортно-логистический центр – это объект транспортной инфраструктуры, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем сооружениями, предназначенный для выполнения сопутствующих перевозке подготовительных, распределительных и заключительных технологических операций с грузами и транспортными средствами, в том числе осмотра, включая таможенные и пограничные операции в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

На сегодняшний день транспортная логистика г. Нур-Султана находится на стадии формирования.

В целом в г. Нур-Султане функционирует **11** транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ). Большая часть ТЛЦ относится к 3PL операторам. Загруженность ТЛЦ в среднем составляет **около 90%**. Тарифы на аренду составляют **1300-3000 тг/кв.м.** или **80-150 тг/паллето-место.**

Наиболее крупными ТЛЦ в г. Нур-Султане являются «Continental Logistics», «Астык логистик», «SAPA Logistics», «USCO International» и «AIE Logistics». При этом только **1** ТЛЦ соответствует международному уровню, это «Continental logistics».

**Справочно:**

*Основные преимущества «Continental Logistics»:*

*1. Выгодное месторасположение. ТЛЦ расположен на одной из главных республиканских магистралей по трассе Караганда-Нур-Султан. Непосредственная близость к объездной кольцевой автодороге, с удобной транспортной развязкой и близость к железнодорожной станции «Сороковая» создают комфортные условия для доставки грузов;*

*2. Получение всех необходимых услуг в «режиме одного окна». Все необходимые для оперативной работы ТЛЦ государственные органы находятся на территории «Continental Logistics», все процедуры клиент может отслеживать онлайн;*

*3. Современное оборудование. «Continental Logistics» оснащен современными автоматизированными системами WMS, новым оборудованием: высотными ричтраками, стеллажными конструкциями, более 70 автоматическими доками, которые позволяют осуществлять обработку грузов как пищевого, так и промышленного направления. Контейнерный терминал с возможностью подключения и хранения контейнеро-рефрижераторов. Климатический склад имеет 22 камеры различного температурного режима: от минус 24 градусов до плюс 5-10 градусов. Также оборудованы пять специальных газовых камер для долгосрочного хранения фруктов. Отдельно смонтированы камеры-овощехранилища для хранения плодоовощной продукции в евро-контейнерах. На складе сухого хранения температурный режим также постоянен: 16-18 градусов по Цельсию.*

По мнению конкурентов, «Continental logistics» пользуясь своими преимуществами на рынке, устанавливает самые низкие тарифы на рынке, что существенно влияет на работу остальных ТЛЦ.

Остальные ТЛЦ в г. Нур-Султане являются региональными, среди них «Астык логистик», «USCO International», «Кедентранссервис», «SAPA Logistics», «AcСнабСервис», «AIE Logistics», «РОКОС-Логистик», «Adil Logistic», «Мир Круп» и «Saqtan logistics». Региональные ТЛЦ

ориентированы на удовлетворение потребностей столицы и близлежащих регионов страны.

**Справочно:**

3PL - «Continental Logistics», «Астык логистик», «USCO International», «AIE Logistics», «SAPA Logistics», «ПОКОС-Логистик»;

2PL - «АсСнабСервис», «Кедентранссервис», «Saqtau logistics», «Adil Logistic»;

1PL - «Мир Круп».

Основной проблемой ТЛЦ в г. Нур-Султане является большое количество **контрагентов на железнодорожных путях внутри города**. Используя свое положение они **завышают тарифы** за проезд на своем участке, что в разы увеличивает стоимость доставки груза до ТЛЦ.

**Выводы:**

Таким образом, с учетом тенденций роста грузооборота, населения и товарооборота, а также в связи с **загруженностью** действующих ТЛЦ, спрос на логистические услуги будет возрастать. Также, отсутствие на рынке свободных качественных складских помещений приведет к спросу на складские помещения класса «А» и «В», которые отвечают международным стандартам хранения грузов.

**Справочно:**

*Классификация операторов логистических услуг:*

- 1PL (First Party Logistics) - автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец;

- 2PL (Second Party Logistics) - оказание традиционных услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями;

- 3PL (Third Party Logistics) - расширение стандартного перечня услуг нестандартными (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков;

- 4PL (Fourth Party Logistics) - интеграция всех компаний, вовлечённых в цепь поставок;

- 5PL (Fifth Party Logistics) - управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации.

**Передовой опыт ТЛЦ за рубежом**

Эксперты оценивают долю логистики в глобальном рынке в **4 трлн. долл. США**, что составляет **10% мирового ВВП**.

В Отчёте WORLD BANK приводится рейтинг 160 стран по расчётному показателю **«Logistics Index Performance (LPI)\*\*»**, который основывается на шести критериях:

- Эффективность и скорость работы таможи.
- Качество и наличие инфраструктуры.
- Работа с крупными международными игроками на рынке.
- Уровень компетенций и качество логистических сервисов/провайдеров.
- Возможность следить за передвижениями груза по территории.
- Количество доставок в требуемое время «lead time».

В 2018 году лидером рейтинга стала **Германия**. В десятку лучших экономик по критерию «Логистика» вошли: Швеция, Бельгия, Австрия, Япония, Нидерланды, Сингапур.

## Германия

На логистический рынок Германии приходится **13%** ВВП страны. Логистическая индустрия является одной из крупнейших отраслей экономики Германии и третьей по годовому обороту (210 млрд. евро в 2015 г.) отраслью страны, уступая только автомобильной промышленности и здравоохранению, а по числу задействованного персонала находится на первом месте (из общего числа всех наемных работников в стране, а это 36,6 млн. чел., в логистике занято около 7,2%).

Следует отметить, что доля аутсорсинга в обороте отрасли превышает 47%. Объем услуг, предоставляемых транспортно-экспедиторскими компаниями, осуществляющими перевозки грузов автотранспортом, по железной дороге, речными и воздушными судами, а также курьерскими службами и компаниями, работающими в сегменте комплексной логистики, составляет более 80 млрд. евро.

По темпам роста лидируют международные морские контейнерные перевозки, наземные и авиaperезовки, контрактная логистика.

В Германии развитие транспортно-логистических центров **поддерживается государством на всех уровнях**. Федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги), широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, а также целевые дотации и кредитование по конкретным инвестициям. Финансовую поддержку по инвестициям в логистические центры оказывают как федеральные земли, так и местное самоуправление.

Немецкая модель в первую очередь предполагает участие государственного сектора, как в фазе планирования, так и реализации проектов развития ТЛЦ.

Немецкая экономика расходует почти 100 млрд. евро на транспортировку грузов. Образованные при участии государства логистические центры управляются через наблюдательные органы, которые создаются различными компаниями-участниками проекта - инвесторами и/или инвестиционными консорциумами, компаниями по развитию, городом/муниципалитетом, ассоциациями и союзами.

Источники инвестиционных средств в немецкой модели чётко определены:

- инвесторы, желающие сделать инфраструктуру доступной логистическим операторам;

- транспортные компании;

- субъекты, образующие объединения с частным капиталом;

- бюджетные средства и целевые фонды федеральных земель;

- программы и федеральные фонды, направленные на развитие инфраструктуры;

- дотации городов и регионов;

- дотации и программы Европейского союза;

- банковские кредиты.

Жёстко определены функции компании, иницирующей создание логистического центра. Это разработка программы строительства логистического центра и документации, привлечение инвесторов и финансовых средств, покупка и освоение земельных участков, надзор над строительством логистического центра.

В целом в странах Европы крупные транспортно-логистические центры создаются, как правило, **при поддержке государства**. При этом некоторые транспортно-логистические центры формировались с использованием принципа стратегического государственно-частного партнерства. Так, в Голландии деятельность транзитных логистических центров приносит **40%** дохода транспортного комплекса, во Франции - **31%**, в Германии - **25%**. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет **30%**. Всего общий оборот европейского рынка логистических услуг достигает более **600 млрд. евро**. Из них около **30%** логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передаётся логистическим компаниям.

## США

На логистический рынок США приходится 8,5% ВВП страны, при этом только на внутреннем рынке перевозится 10 млрд. тонн грузов фул-траками (большими 22-х и 23-х тонными грузовыми автомобилями). Инвестиции в логистику в Америке в 2016 году, по данным Департамента коммерции, распределялись следующим образом:

- Роботизация и автоматизация - 48%;
- Сенсорно управляемая техника и интернет интеграция - 33%;
- Самоходная или управляемая техника, работающая без человека - 14%;
- Дополненная и виртуальная реальность - 5 %.

Объем импорта в США составляет 2,2 трлн. долл. США (данные 2016 года), основная часть товаров прибывают морем или авиа доставкой. Объем экспорта достиг 1,4 трлн. долл., основная часть экспорта также доставляется морским и ж/д транспортом. Кроме того, в США самая протяженная в мире сеть авто и ж/д дорог, самое большое количество аэропортов и второе после Китая количество морских портов.

Современное развитие рынка логистических услуг в США несколько отличается от Европы, где логистические фирмы ищут пути развития в условиях евроинтеграции. Перед производителями США встал вопрос - выполнять логистические операции самостоятельно или обратиться к услугам специализированных логистических фирм. Компании обнаружили, что применяя эффективные логистические решения, они могут сократить объем запасов на 40%. Поэтому все больше американских промышленных и торговых корпораций инвестируют в логистику.

## Южная Корея

Логистика в Южной Корее составляет 12,8% ВВП. Общий объем внутренних и внешних перевозок возрос с 486,6 млн. тонн в 1997 до 570,5 млн. тонн в 2001 г. и стал составлять 724,3 млн. тонн в 2006 г., 896,1 млн. тонн в 2011 г. и согласно прогнозам, будет составлять 1, 265,5 млн. тонн к 2020 году.

В стране реализуется долгосрочный Государственный базовый план развития логистики на 2001-2020 гг. **Из государственного бюджета Южной Кореи на развитие логистики выделяются значительные средства.** В центре внимания правительства находится расширение внутренних средств логистики, логистическая информатизация и стандартизация, разработка логистической индустрии.

С 2006 г. началась вторая фаза реализации плана. Государством было выделено 4,9 млрд. долл. США. Денежные средства были направлены на строительство пяти крупных логистических центров, которые планируется сформировать в стратегически важных регионах страны – Сеульском, Центральном, Ёнамском, Хонамском и Пусанском, и расширение Международного аэропорта Инчон.

**\*\*Индекс эффективности логистики - LPI (Logistics Performance Index) - индекс Всемирного банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровнях. Показатель измеряет эффективность работы цепей поставок в международной торговле и оценивается каждые два года.**

**Источники:**

1. Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан;
2. На основе данных ТЛЦ г. Нур-Султана;
3. ТОО «Continental Logistics»;
4. Статья «Эта многосторонняя логистика...», 2017 г. Авторы: Н.Гегамов, А.Долгих. Информационный портал iteam.ru;
5. Статья «Международная логистика: проблемы, возможности, решения», 2016 год. автор: Крылов И. А. Научный журнал: Молодой ученый. — 2016. — №13.1. — С. 60-63;
6. Статья «Логистический потенциал Германии», 2016 год. Автор: Оксана Богукая, информационный портал logist.ru;
7. Статья «Передовой опыт логистических и транспортных компаний США – равняемся на лучших!», 2017 год. Информационный портал trademaster.ua;
8. Статья «Международный опыт развития транспортно-логистической системы на примере Республики Кореи», 2017 год. Автор: Слесарева В.Ю., Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 12 (часть 9) – С. 1709-1712