

ЗРЛ-ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ РЕТЕЙЛА

В последние годы Казахстан начал активно развивать свой потенциал как транзитный коридор, связывающий Азию и Европу. Особое развитие стали получать транзитные перевозки автомобильным и авиатранспортом.

Данный факт связан с ограниченной пропускной способностью железной дороги.

По итогам 2018 года перевозки грузов всеми видами транспорта (грузопоток) в Казахстане составил 4104 млн тонн. На долю автомобильного транспорта приходится

82% перевозок грузов в Казахстане, на долю железнодорожного транспорта – 9,7%, на долю трубопроводного – 6,9%.

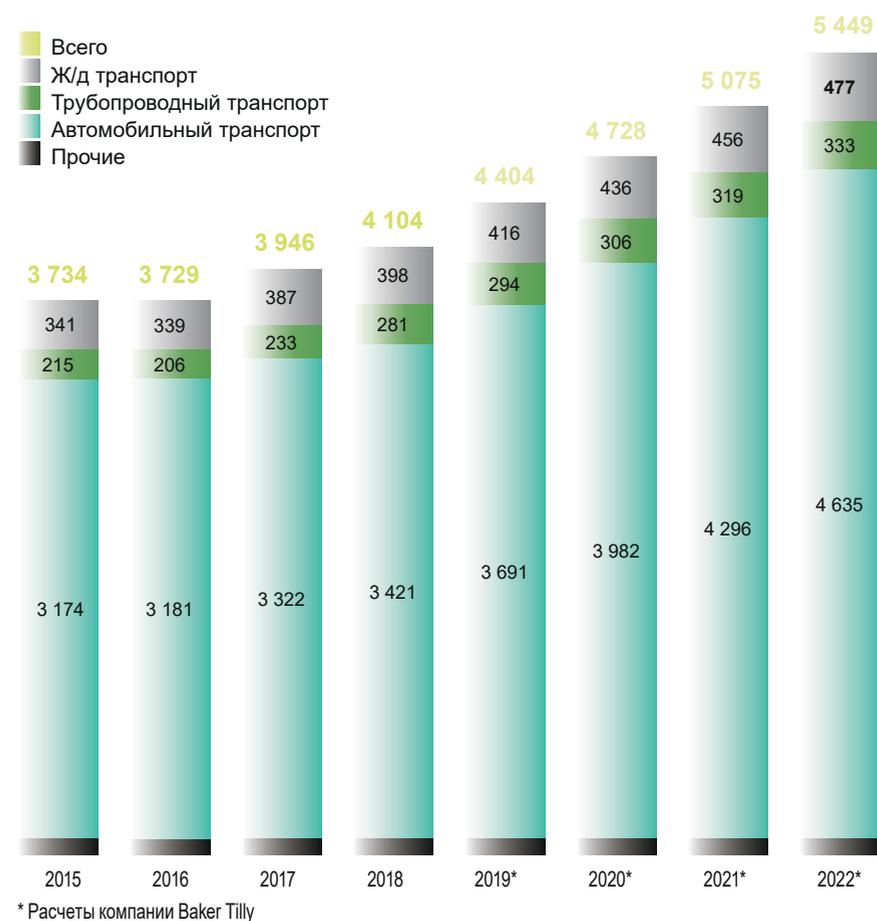
Средний годовой прирост грузоперевозок за последние четыре года составил 3%, прогнозируется рост 7% до 2022 года.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ВСЕМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА (ГРУЗОПОТОК), МЛН ТОНН

Основные виды перевозимых грузов в 2018 г., тонн



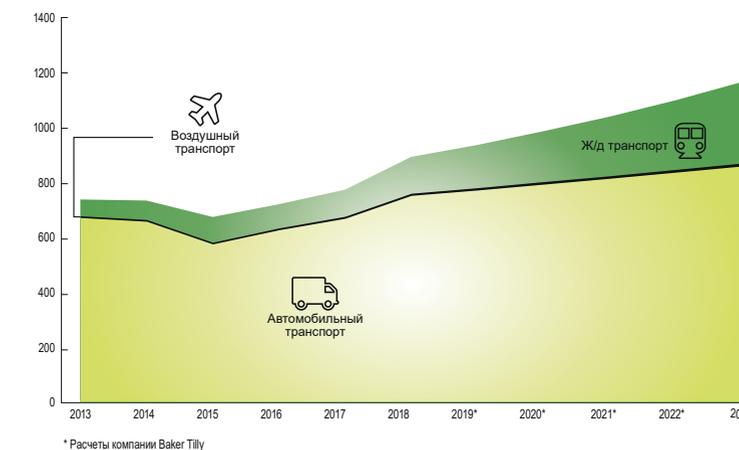
Перевозки грузов всеми видами транспорта (грузопоток), млн. тонн



ИСТОЧНИК: КОМИТЕТ ПО СТАТИСТИКЕ МНЭ РК

ДОХОДЫ ОТ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА, МЛРД. ТЕНГЕ

В 2018 году совокупный доход от перевозки ж/д, авто- и воздушным транспортом составил 938 млрд тенге. Так, доход от перевозки ж/д составил 772 млрд тенге, в то время как доход от авто- и авиаперевозок достигал 149 млрд и 7 млрд тенге соответственно. Несмотря на то что наибольший доход наблюдается в сфере ж/д перевозок, лидером по росту за последний год является автотранспорт – 33% прироста в 2018 году против 12% у ж/д. При этом ожидается, что в ближайшие пять лет наиболее активный среднегодовой рост произойдет в сфере авиаперевозок и составит 16%, автотранспорт – 8%.



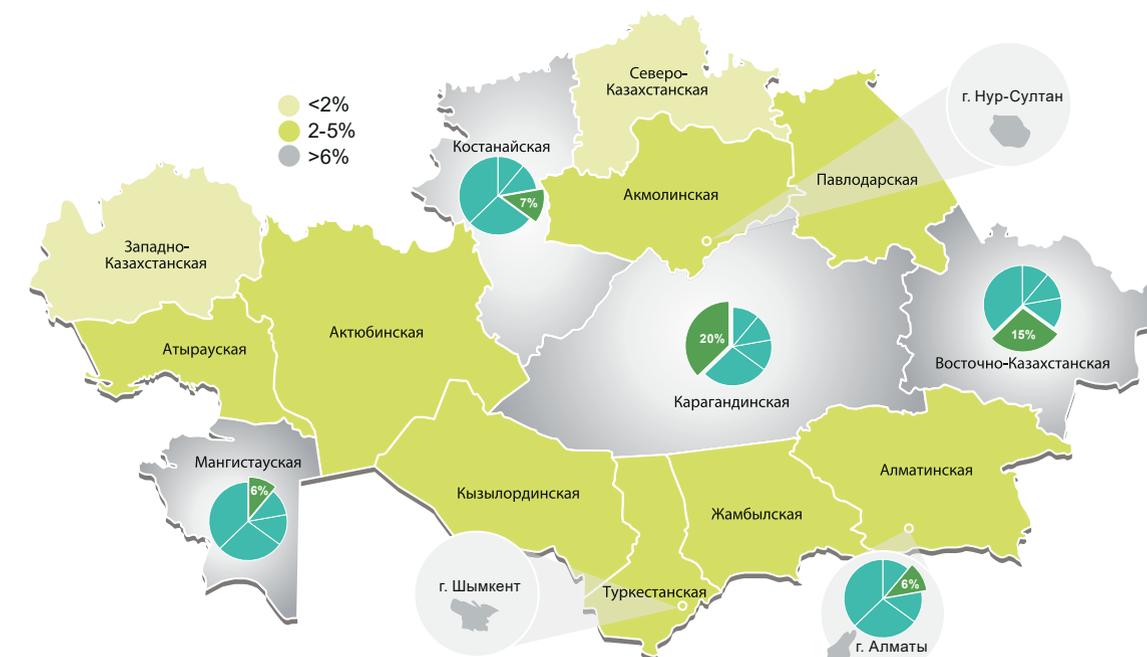
ИСТОЧНИК: КОМИТЕТ ПО СТАТИСТИКЕ МНЭ РК

Анализируя грузовые перевозки в натуральном выражении (4104 млн тонн) по регионам в 2018 году, стоит отметить, что основными регионами с наибольшим объемом

грузоперевозок являются Карагандинская и Восточно-Казахстанская области с показателями 20% и 15% соответственно, стоит отметить, что тройка лидеров состоит полностью

из регионов, специализирующихся на добыче ресурсов. Данный факт свидетельствует о низком уровне развития производства отечественной продукции.

РЕГИОНЫ ПО ОБЪЕМУ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В НАТУРАЛЬНОМ ВЫРАЖЕНИИ



ИСТОЧНИК: КОМИТЕТ ПО СТАТИСТИКЕ МНЭ РК

При этом всего три региона осуществляют грузоперевозки воздушным транспортом, из которых лидером является г. Нур-Султан, через который проходит до 88% от общего объема. Также в тройку входят г. Алматы и Западно-Казахстанская область с 9% и 3% соответственно.

Казахстан занимает географически выгодное месторасположение и обладает высоким транзитным потенциалом. Не менее важным фактором в развитии потенциала транзитного коридора является складская логистика. Одним из важнейших факторов является обеспеченность страны качественными 3PL-операторами, которые могут оказать полный комплекс услуг, соответствующий всем международным стандартам.

Складская логистика

Строительство складских помещений проходит в рамках реализации 65-го шага «Плана нации – 100 конкретных шагов» – «Интеграция Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки».

Согласно анализу компании Baker Tilly, на конец 2018 года общая

площадь складских помещений составляет 4,17 млн кв. м. Таким образом, в Казахстане коэффициент обеспечения населения складскими помещениями на 1000 жителей составил 227 кв. м, что значительно меньше, чем в Европе, где данный показатель достигает 420 кв. м. В 2018 году в Казахстане наблюдается дефицит 3PL-операторов, предоставляющих полный комплекс логистических услуг, особенно в северных регионах страны. Наиболее высокий спрос в данный момент на склады класса «А». В прошлом году совокупный объем складских площадей класса «А» составил 562 тыс. кв. м, из которых 426 тыс. кв. м расположены в городе Алматы. На долю городов Нур-Султан и Шымкент приходится 20,6% и 3,6% соответственно.

Потенциальная емкость рынка складских помещений составляет 7,73 млн кв. м. Исходя из этого, можно сделать вывод, что в Казахстане наблюдается нехватка качественных складских помещений. Крупные складские комплексы Казахстана обслуживают потребности внутреннего рынка республики и не участвуют

в обслуживании транзитных потоков через Казахстан, так как в этом нет необходимости. Обслуживание транзитных потоков ограничивается обработкой контейнеров в приграничных контейнерных терминалах и перевозкой. Ожидается, что в Казахстане в ближайшие годы склады класса «А» начнут постепенно внедрять систему 4PL-услуг, в то время как склады класса «В» начнут внедрять систему 3PL-услуг.

Логистический сектор является своеобразным показателем экономического состояния страны. По степени загрузки складских помещений можно судить об уровне торговли, так как весь импорт и экспорт проходит через них. Так, в период с 2015 по 2019 год средняя заполняемость складских помещений класса «А» в г. Алматы составила 76%, в то время как в г. Нур-Султане данный показатель достигал всего 57%. При этом средняя ставка аренды в данных городах находилась примерно на одном уровне. Так, цена за паллетто-место в г. Алматы составляла 1442 тенге, в то время как в г. Нур-Султане – 1433 тенге.

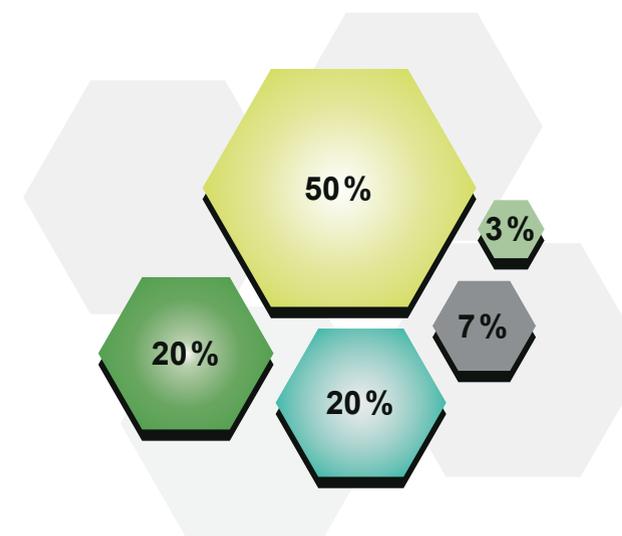
В данный момент в Казахстане существует необходимость развития складской логистики для обслуживания продуктового ретейла, которая поспособствует ускоренному росту торговых сетей в регионах и снижению неорганизованной торговли продуктами.

В 2018 году в Казахстане 50% складов было занято товарами

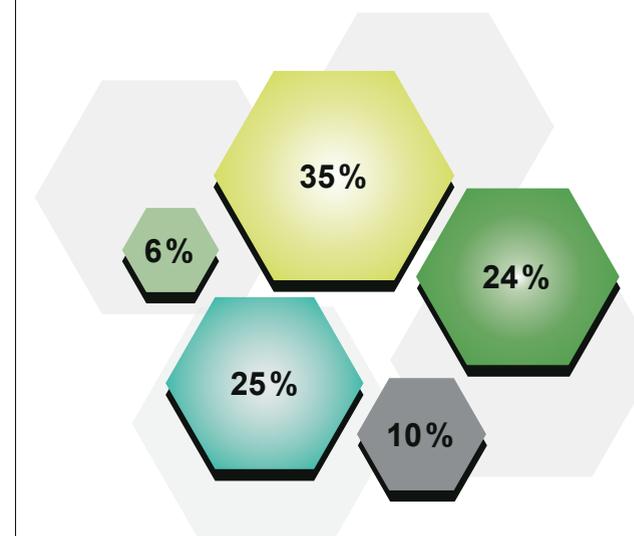
дистрибьюторских компаний, в то время как в России данный показатель составляет 35%. Таким образом, можно отметить, что существующие логистические операторы нацелены на дистрибьюторов и оптовиков, имеющих оборачиваемость 40–45 дней. В более развитых странах 3PL-операторы нацелены на работу с продуктовым ретейлом

и компаниями, занимающимися электронной коммерцией. Расходы на логистику в Казахстане сравнительно велики и в разы превышают уровень развитых стран. Так, в Казахстане доля логистических издержек может достигать 25% от стоимости конечной продукции, в то время как среднемировой показатель находится на уровне 11%.

КЛИЕНТЫ СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ В РК



КЛИЕНТЫ СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ В РФ



■ Дистрибьюторские компании ■ Розничная торговля
■ Местные производители ■ Транспорт и логистика ■ Прочие

ИСТОЧНИК: АНАЛИЗ КОМПАНИИ BAKER TILLY

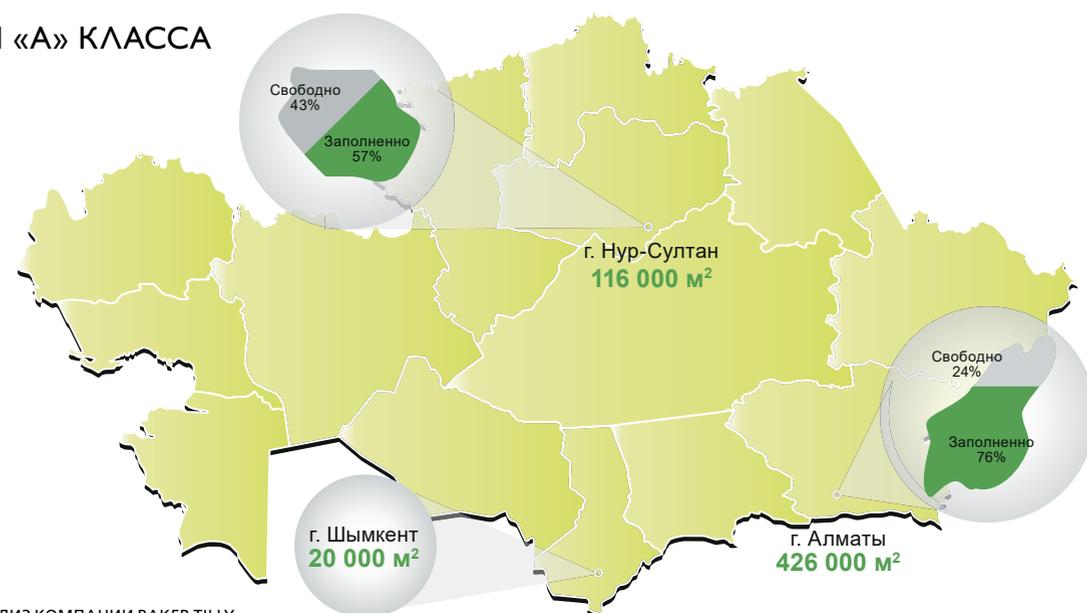
Основная проблема складов класса «А» заключается в том, что многие из них предоставляют ограниченный спектр услуг, не покрывающий весь сервис 3PL. Таким образом, затраты по логистике в компаниях растут, что приводит к росту цен конечной продукции. Также в Казахстане существует

острый дефицит высококлассных складов почти во всех регионах страны. Но, несмотря на это, Казахстан продолжает успешно развивать стратегию «Казахстан – Новый Шелковый путь». За последние годы прирост по объему грузоперевозок значительно увеличился, что свидетельствует об успешной

реализации данного проекта и наличии потенциала развития логистической инфраструктуры.

Данный аналитический обзор был подготовлен компанией Baker Tilly Qazaqstan Advisory в рамках маркетинговой проработки проекта для одного из крупнейших игроков в сфере 3PL.

СКЛАДЫ «А» КЛАССА



ИСТОЧНИК: АНАЛИЗ КОМПАНИИ BAKER TILLY