

■ текст и фото: сергей баранов



Восточный экспресс

В ОКТЯБРЕ ПРОИЗОШЛО ВАЖНОЕ СОБЫТИЕ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ. ЗАПУЩЕН МАРШРУТ ДОСТАВКИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ПОРТ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. MAZDA СТАЛА ПЕРВЫМ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕМ, ИСПОЛЬЗУЮЩИМ ТАКУЮ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ЦЕПОЧКУ. КОЗЫРИ И ИЗЪЯНЫ НОВОГО ПУТИ «АВТО БИЗНЕС РЕВЮ» РАССМАТРИВАЕТ «ПОД ЛУПОЙ»

Первоначально в отношении логистики в России Mazda не выделялась на общем фоне: все машины импортировались традиционным способом — транзитом через Финляндию. «Наш основной способ доставки автомобилей — морской. Мы загружаем в Японии полные паромы, до шести тысяч машин каждый. Они идут через Суэцкий канал в Средиземное море, а разгрузка ведется в четырех европейских портах — Барселоне, Антверпене,

Роттердаме и Бремерхафене. Из Бремерхафена машины на небольших паромах доставляются в Котку, откуда автовозами следуют в Россию. Доставка может занять до 70 дней», — рассказывает вице-президент по логистике и клиентской поддержке Mazda Motor Europe Йорген Олесен.

Изучение альтернативных маршрутов началось в 2007 году. Именно тогда осенью состоялась первая тестовая отправка машин поездом из морского порта в бухте Троицы

(терминал Зарубино, железнодорожный оператор — «РейлТрансАвто», «дочка» РЖД). А в начале 2008 года был опробован импорт через перевалочный пункт в Черном море — севастопольский «Автотерминал Блек Си». Этот путь позволил сократить срок доставки на две недели и перевести часть потока из Финляндии на юг. Однако от его использования на регулярной основе Mazda отказалась. Основная причина — выбор в пользу импорта через Дальний Восток.

«Мы протестировали импорт через Севастополь. Маршрут сработал удачно. Испанцы научились работать с автомобилями, и был создан терминал высокого уровня (один из учредителей севастопольского проекта — Autoterminal Barcelona. — Прим. «АвтоБизнесРевю»). Но для нас сейчас приоритетным является проект перевозки по Транссибирской магистрали. Севастополь может в отдаленном будущем стать «фазой три» и использоваться как дополнительный вход», — рассказал менеджер по бизнес-стратегии «Мазда Мотор Рус» Игорь Юхимук.

В течение 2008 года были сделаны еще две перевозки по железной дороге, чтобы проверить разные характеристики. «У нас ушел год на то, чтобы протестировать маршрут и прийти к окончательному решению. В сентябре 2007 года прошла первая тестовая отправка маршрутным поездом — по выделенному расписанию. Он прибыл в Москву вовремя. Затем отправка — с одним вагоном — состоялась в феврале, но по обычному для грузовых поездов графику. Поезд также прибыл вовремя, но это заняло 24 дня вместо 10. Наконец в апреле был отправлен еще один поезд — маршрутный, загруженный 330 машинами. Он тоже прибыл вовремя, и, что важно, машины не получили никаких повреждений», — отмечает Йорген Олесен.

Сохранности автомобилей было уделено особое внимание. Специалисты автопроизводителя тестировали на предмет качества как сами машины, так и вагоны. Партию автомобилей отправили самолетом из Москвы обратно в Японию, где они были разобраны, и каждая деталь была протестирована на предмет повреждений за время длительной железнодорожной перевозки. Изменения были внесены в конструкцию вагонов. «Мы изучали вагоны на предмет вибрации, возможных повреждений во время движения и температурного эффекта на машины. В результате мы усовершенствовали систему креплений-подпорок, необходимости в других изменениях не возникло», — рассказывает Йорген Олесен.

Mazda дала одобрение на транспортировку только в современных полностью закрытых вагонах производства «Рузхиммаш», защищающих машины от природных осадков, вандализма и несанкционированного доступа. На использование старых вагонов-сеток автопроизводитель не согласился.

Но, несмотря на долгий путь, стороны все же пришли к соглашению. С октября «РейлТрансАвто» транспортирует Mazda3 из морского порта в бухте Троицы. Первоначальная договоренность достигнута на перевозку до конца 2008 года. Отправка осуществляется три раза в неделю составами по 33 вагона (330 машин). Поезда следуют маршрутным расписанием без расцепки и сортировки. Путь от Зарубино до Михнево преодолевается за 10-13 дней.

«Сейчас поезда в Михнево разгружаются за 8 часов (одна смена). Терминал технологически может принимать и отправлять два поезда в сутки», — рассказывает директор департамента маркетинга «РейлТрансАвто» Екатерина Кульбака. Подмосковный терминал обладает стоянкой на 5300 машин, поэтому активно используется для хранения машин до момента доставки дилеру.

Для осуществления проекта Mazda привлекла несколько международных и российских партнеров. Морской перевозчик (из Японии до Зарубино) — MOL Group (Mitsui O.S.K. Lines), один из крупнейших

«СПЕЦИАЛИСТЫ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ ТЕСТИРОВАЛИ НА ПРЕДМЕТ КАЧЕСТВА И МАШИНЫ, И ВАГОНЫ. ПАРТИЮ АВТОМОБИЛЕЙ ОТПРАВИЛИ В ЯПОНИЮ, ГДЕ КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ БЫЛА ОСМОТРЕНА НА ПРЕДМЕТ ПОВРЕЖДЕНИЙ ЗА ВРЕМЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ»

японских логистических операторов. Таможенным оформлением в Зарубино занимаются «Российские транспортные линии». Страховка груза обеспечивается на всем пути от завода до дилера, на территории России операции поддерживаются Allianz. Железнодорожным оператором стала «РейлТрансАвто». А доставкой машин из Михнево до дилеров занимается «Мэйджор Авто Транс».

УЗКАЯ КОЛЕЯ

Несмотря на то, что запуск импорта новых автомобилей через Дальний Восток — это в определенной мере прорыв для российской логистики, многие вопросы остаются нерешенными. И хотя они не мешают использованию маршрута на нынешнем этапе, эти проблемы могут негативно сказаться на дальнейшем развитии и активном использовании этой логистической цепочки.

Инфраструктура дальневосточных портов далека от европейских стандартов. Преимущественно порты ориентированы на работу с контейнерами, металлами и древесиной. Хотя заметную долю среди грузов занимают и подержанные автомобили, приходящие из Японии, они не требуют высокой квалификации терминальных рабочих и осторожного обращения, которые необходимы при работе с новыми машинами. Также порты не обладают достаточными свободными территориями, на которых можно было бы хранить перегружаемые новые автомобили. Речь уже не идет об обустроенных крытых комплексах и о возможностях предпродажной инспекции и подготовки. «Российские порты на Дальнем Востоке, особенно Зарубино, требуют улучшений по многим направлениям. В первую очередь они не обладают достаточными площадями, на которых можно было бы разместить центры первичного хранения. Порт Владивостока перегружен подержанными машинами, поэтому не оставляет про-

странства для работы с другими автомобилями. Из-за такого положения океанские перевозчики не заходят в порт», — отмечают в MOL Group.

Ставка на перевозку по железной дороге устанавливается Федеральной службой по тарифам (ФСТ). Процедура государственного согласования занимает много времени. Кроме того, монополизм РЖД означает отсутствие конкуренции, поэтому тарифы часто формируются вопреки рыночной логике.

«Железнодорожные тарифы на перевозки автомобилей через дальневосточные порты, объявленные в начале 2008 года, позволили экспедиторам впервые за 10 лет предложить рынку стоимость сухопутной доставки, сопоставимую по стоимости с морской. Но произошедшее в середине года повышение тарифов на все перевозки (около 12%) сделало рентабельность доставки через Дальний Восток близкой к нулевой. В прогнозах на 2009 год — еще 15-18% увеличения. Крупным автопроизводителям для изме-

СКАЗАНО!



■ **Екатерина Кульбака**, директор департамента маркетинга «РейлТрансАвто»

«МАКСИМАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ НОВОГО МАРШРУТА — ОДИН ПОЕЗД В СУТКИ. УВЕЛИЧЕНИЕ ВОЗМОЖНО ПРИ РАЗВИТИИ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ»

нения сложившихся логистических схем необходима уверенность в стабильности транспортных расходов как минимум на 3-4 года. Иначе потраченные усилия на оптимизацию доставки могут быть сведены к нулю», — подчеркивает Максим Бартечев, заместитель директора по развитию «Аппарель-2000», железнодорожного перевозчика.

Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры рядом с Зарубино невелика. В настоящее время «РейлТрансАвто» возит автомобили Mazda из порта маршрутными поездами три раза в неделю по жестким ниткам графика. В случае увеличения числа заинтересованных в новом пути автопроизводителей возможности для перевозки будут лимитированы. «Максимальная возможность нового маршрута — один поезд в сутки. Увеличение возможно при развитии подъездных путей», — говорит Екатерина Кульбака.

«Резервы пропускной способности Транссиба, конечно, не исчерпываются ни тремя, ни десятком составов в неделю. В роли ограничивающих факторов, скорее, могут выступать скорость терминальной обработки и возможности станций погрузки-выгрузки. Полнее использовать Транссиб можно, принимая грузы от морских перевозчиков в нескольких портах и отправляя их на несколько региональных терминалов, исходя из их фактического заполнения. Важно заблаговременное комплексное планирование новых потоков с учетом всех существующих транспортных возможностей», — комментирует Максим Бартечев.

В то же время проблем с получением выделенного расписания для маршрутных поездов возникнуть не должно. «Твердая нитка графика дается на определенное время отправления поезда, прохождения через станции на пути следования и прибытия на станцию назначения, без уточнения дня недели. Три поезда из Зарубино идут по одной нитке графика. При необходимости можно получить дополнительные нитки, но при количестве, не превышающем один поезд в сутки, достаточно одной нитки», — поясняет Екатерина Кульбака.

На данный момент в парке «РейлТрансАвто» из 2517 единиц только 410 современных закрытых вагонов. Из них в проекте с Mazda занято почти 300. Таким образом, ближайшие перспективы для увеличения потока новых машин через Дальний Восток ограничены еще и этим фактором. Вероятность, что японские автопроизводители согласятся на перевозку новых машин в вагонах-сетках, — невелика.

ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Первые отзывы японского производителя о новом маршруте — только положитель-

СКАЗАНО!



■ **Максим Бартечев**, заместитель директора по развитию «Аппарель-2000»

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЕЙ, ОБЪЯВЛЕННЫЕ В НАЧАЛЕ ГОДА, ПОЗВОЛИЛИ ЭКСПЕДИТОРАМ ПРЕДЛОЖИТЬ РЫНКУ СУХОПУТНУЮ ДОСТАВКУ, СОПОСТАВИМУЮ ПО СТОИМОСТИ С МОРСКОЙ. НО ПРОИЗОШЕДШЕЕ В СЕРЕДИНЕ ГОДА ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ СДЕЛАЛО РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПРОЕКТА БЛИЗКОЙ К НУЛЕВОЙ. А КРУПНЫМ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ДЛЯ ИЗМЕНЕНИЯ СЛОЖИВШИХСЯ СХЕМ НЕОБХОДИМА УВЕРЕННОСТЬ В СТАБИЛЬНОСТИ КАК МИНИМУМ НА 3-4 ГОДА»

СКАЗАНО!



■ **Йорген Олесен**, вице-президент по логистике и клиентской поддержке Mazda Motor Europe

«МЫ ИЗУЧАЛИ ВАГОНЫ НА ПРЕДМЕТ ВИБРАЦИИ, ВОЗМОЖНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ И ТЕМПЕРАТУРНОГО ЭФФЕКТА НА МАШИНЫ. В РЕЗУЛЬТАТЕ МЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАЛИ СИСТЕМУ КРЕПЛЕНИЙ-ПОДПОРОК»

ные. Основной выигрыш — в ускорении процесса доставки. К тому же приобретается дополнительный имиджевый плюс. «Мы давно считали, что это большое упущение — не использовать железнодорожную инфраструктуру, — комментирует Йорген Олесен. — Почему именно Mazda первой задействовала этот маршрут? Я думаю потому, что наша команда логистов — одна из наиболее профессиональных в автомобильной индустрии. Надо обладать предприимчивым складом ума, чтобы сделать что-то новое, использовать никем прежде не опробованное».

«Запуск проекта на практике подтвердил реальность такой доставки. Выводы на перспективу делать преждевременно. Первый опыт выявил определенное количество сложностей — логистических, тарифных, кадровых, административных и заканчивая погодными. Хорошим сигналом будет объединение усилий всех участников транспортного процесса, в том числе РЖД и экспедиторов, а также одобрение проекта на уровне местных администраций. В результате появится уверенность грузовладельцев в надежности и возможности долговременного использования маршрута. Причем вопрос обеспечения качества будет решающим даже при существенно меньших транспортных расходах», — считает Максим Бартечев.

В оценках финансовой стороны проекта участники рынка немногословны. Основной ответ — затраты на доставку по

Транссибу сравнимы с затратами при использовании традиционного маршрута. «Существует точка зрения, что доставка машин через Дальний Восток обходится дороже, чем доставка через Котку. В обычных условиях это справедливо. Однако мы используем полностью загруженные паромы и маршрутные поезда, благодаря чему цена транспортировки значительно снижается и становится практически равной цене при импорте через Котку», — говорит Йорген Олесен.

Ключевая проблема кроется в тарифах на железнодорожную перевозку: даже несмотря на понижающий коэффициент (0,54) цена остается высокой. В части морской перевозки и обслуживания в порту затраты получаются ниже.

«Если говорить о фрахте, то стоимость перевозки из Японии в дальневосточный российский порт более выгодна. Тем не менее сложно сравнить этот маршрут с доставкой через Европу исходя только из ставок. Заказчики, чтобы рассчитать выгоду, должны учитывать и другие факторы, включая прочие расходы на логи-

стику и количество затрачиваемых дней», — комментируют в MOL Group.

В целом открытие нового маршрута для импорта автомобилей в Россию воспринимается с одобрением и интересом. Но сохраняется осторожное отношение в оценках его ближайшего будущего. «Дальневосточное направление является, несомненно, перспективным. Конечно, его развитие будет продолжаться, однако мы оцениваем полноценный запуск его не ранее чем через 2-3 года. Это связано прежде всего с нехваткой современных вагонов и с уровнем развития самой Транссибирской магистрали», — полагает директор по маркетингу и PR «Российских транспортных линий» Елена Жаданова.

По мнению представителей MOL Group, на пути массового использования «транс-сибирского» маршрута остается несколько нерешенных вопросов. «Существует много аспектов, которые необходимо проверить и улучшить. В их числе качество перевозки по железной дороге, контроль в зимний период, таможенные процедуры и возможности предпродажной

подготовки и инспекции», — комментируют в MOL Group.

Многообещающим проектом участники рынка считают строительство железнодорожных терминалов в Екатеринбурге и Новосибирске. Это позволит сразу отгружать автомобили, предназначенные для регионов Урала и Сибири (в среднем на них приходится 15-20% продаж). «Данные терминалы, несомненно, будут востребованы в ближайшее время. Но понадобится создание логистических центров для хранения автомобилей. В дальнейшем — развитие центров предпродажной подготовки», — отмечает Елена Жаданова.

Однако тариф на перевозку из Заруби-но в Екатеринбург и Новосибирск будет рассчитываться исходя из иных факторов. Понижающий коэффициент установлен ФСТ на транспортировку автомобилей из дальневосточных портов только на станции Московской железной дороги. Таким образом, стоимость доставки в Новосибирск окажется примерно такой же, как и в Михнево, при этом пройденное расстояние будет меньше на треть. **И.Р.**



NIPPON PAINT

авторемонтные покрытия

Новая технология совершенной окраски из Японии



Мы рады предложить нашим партнерам весь спектр материалов и оборудования от ведущих мировых производителей



ООО «СП БИЗНЕС КАР» - 117452, Москва, Балаклавский пр-т, д.26.
тел. (495) 725-3351, факс (495) 310-7154,
www.NipponPaintBC.ru, www.IWATA.ru,
E-mail: info@NipponPaintBC.ru

Брэнд №1
для японских
автомобилей

Дальний Восток против Европы

ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ ВСЬ ПОТОК ИМПОРТА АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ ЯПОНИИ В РОССИЮ СЛЕДОВАЛ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ ЕВРОПУ. ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ РОССИИ МАШИНЫ БЫЛИ «ДОВЕСКОМ» К ОСНОВНОМУ КОЛИЧЕСТВУ, РАССЧИТАННОМУ НА ЕВРОПЕЙСКИЕ РЫНКИ. НАЧАЛО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ И ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ. ОДНАКО ПРЕИМУЩЕСТВА ПРЕЖНЕГО МАРШРУТА ПОКА ПЕРЕВЕШИВАЮТ ДОСТОИНСТВА НОВОГО

ИМПОРТ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК		ОЦЕНКА «АВТО БИЗНЕС РЕВЮ»
Стабильность использования	Mazda стала первым автопроизводителем, использующим импорт через Дальний Восток. Соответствующая инфраструктура была создана только к 2008 году. По-прежнему не решено множество вопросов: уровень портового и железнодорожного сервиса, пропускная способность железной дороги, предсказуемость тарифов РЖД. Фактически опыт Mazda может стать решающим для дальнейших перспектив маршрута.	3
Количество колен	1. Автомобили на пароме приходят из Японии в российский дальневосточный порт, обладающий железнодорожной инфраструктурой. 2. Оттуда они доставляются маршрутными поездами на подмосковный терминал с площадкой для хранения до 5 тысяч машин. 3. В дальнейшем машины с терминала можно перевезти на центральный склад импортера либо доставлять непосредственно дилерам.	5
Срок доставки	13-18 дней (от момента загрузки в японском порту до момента доставки в Подмоскowie). Стартовая перевозка: паром в Японии был загружен 29 сентября, первый поезд из Зарубино вышел 3 октября и 15 октября прибыл в Михнево.	5
Возможность доставки на другие рынки	В ближайшей перспективе железнодорожные операторы планируют открытие терминалов в Екатеринбурге, Новосибирске, а также в Казахстане. Существует возможность перегружать часть потока на Среднюю Азию. Но активное использование этого пути маловероятно из-за высоких тарифов. По этой же причине низка вероятность транзита по Транссибу машин для Европы.	3
Экономическая целесообразность	Цена перевозки машин по новому маршруту в существующих условиях сравнима с ценой перевозки традиционным путем. Выигрыш во времени ускоряет оборачиваемость средств. Тем не менее в целом затраты на доставку по железной дороге остаются достаточно высокими. А регулировкой тарифов занимается государство в лице Федеральной службы по тарифам.	4
Резюме	В идеальном представлении импорт машин в Россию через Дальний Восток – наиболее оптимальный вариант для японских производителей. Однако на деле существует ряд преград для активного использования нового маршрута. По оценкам экспертов, потребуются еще несколько лет для развития данного пути и создания экономической привлекательности.	20

ИМПОРТ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ ЕВРОПУ		ОЦЕНКА «АВТО БИЗНЕС РЕВЮ»
Стабильность использования	Цепочка используется для импорта в Европу на протяжении нескольких десятилетий. Это обуславливает «привязку» автопроизводителей к контрактам с перевозчиками, страховщиками. Кроме того, дает уверенность в качестве услуг.	5
Количество колен	1. В Японии осуществляется загрузка на большие океанские паромы (до 4-6 тысяч машин). Морской путь идет через Индийский океан, Суэцкий канал, Средиземное море, вокруг Пиренейского полуострова в порты Великобритании, Нидерландов, Германии. 2. Из этих перевалочных пунктов автомобили судами меньшей вместимости (около тысячи машин) доставляются в финские порты с большими площадями для хранения. 3. Дальше автомобили следуют на автовозах в Россию, как правило, на центральные склады импортеров. 4. Уже оттуда они развозятся по дилерам.	4
Срок доставки	40-60 дней с момента загрузки в Японии до момента прихода машин в Москву. Переход из Средиземного моря до Финляндии может занимать до 20 дней из-за поочередной разгрузки океанских паромов в нескольких портах и перегрузки машин.	3
Возможность доставки на другие рынки	Из Японии в Европу доставляется порядка 1 миллиона новых автомобилей, из них в 2007 году в Россию проследовало 300 тысяч (в 2005 году объем был в два раза меньше). Поэтому удобство использования одного маршрута для доставки как в Европу, так и в СНГ больше, нежели по железной дороге.	5
Экономическая целесообразность	Тарифные ставки на морские перевозки и транспортировку «по земле» достаточно низки. К тому же перевозчики могут быстро их изменять, реагируя на рыночную конъюнктуру.	5
Резюме	Транзит через Европу – привычный, апробированный маршрут, в котором автопроизводители уверены и от которого не намерены отказываться в ближайшем будущем. Недостатки – загруженность финского направления и большой срок доставки.	22