

ДОСТАВКА АВТОМОБИЛЕЙ
ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ
НЕПОСРЕДСТВЕННО К ПОТРЕБИТЕЛЮ
ПОКА ПРАКТИКУЕТСЯ ЛИШЬ
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТАХ РОССИИ



для перевозки машин не подходит: сказывается его сезонность и полное отсутствие необходимой инфраструктуры. Кроме того, не заменит автовозы и железнодорожный транспорт, который сегодня перевозит не более 10% автомобилей. Причин тому эксперты называют несколько — огромный дефицит специализированных вагонов, сильная изношенность существующего парка и др. По словам Анны Воробьевой, «многие грузовые вагоны были построе-



ны еще в 60-х годах и абсолютно не приспособлены к перевозке современных автомобилей». Дефицит современных специализированных автовагонов сегодня составляет не менее 1,5–2 тыс. штук.

Кроме того, по оценке Александра Малышко, из компании «Автологистика», «железнодорожная перевозка становится окупаемой при транспортировке на расстояние свыше 3 тыс. км». Для транспортных коридоров меньшей длины гораздо экономичнее и быстрее использовать автовозы.

Вместе с тем очевидно, что у железной дороги есть значительные преимущества. Она всесезонна, всепогодна и защищена от многих дорожных рисков, например от повреждений при транспортировке (по статистике, каждый седьмой автомобиль получает какие-либо дефекты и повреждения при перевозке на автовозе). Неудивительно, что в европейских странах на долю железнодорожного транспорта приходится до 60% всех длинных перемещений ав-

томобилей, (в США — до 70%), а автовозы перевозят машины на перегонах не более чем один-два дня пути — от терминала до склада автодилера.

В России сегодня по железной дороге перевозятся в основном машины АвтоВАЗа (которые изначально спроектированы для транспортировки российским железнодорожным транспортом), а также поддержанные автомобили с Дальнего Востока.

Сложившаяся ситуация не обещает скорого разрешения, особенно из-за того, что железнодорожники, по мнению опрошенных экспертов, делают «шаг вперед и два назад». Поэтому, по оценке Владимира Чумаченко, «как минимум в ближайшие два года железнодорожники не станут серьезным конкурентом для автоперевозчиков».

ПОТЕРЯННЫЙ ПРИЧАЛ К 2011 году эксперты прогнозируют рост российского рынка до 4 млн машин в год. При этом уже к 2009 году число иномарок, продан-

ных в России, может превысить продажи отечественных автомобилей. Острейший кризис логистической инфраструктуры является сегодня основным препятствием для развития авторынка.

По мнению Александра Малышко, сегодня ситуация с транспортными каналами в стране такова, что хотя «Россия и большая, но причалить-то некуда». Практически все российские порты не приспособлены для обработки гигантского потока автомобилей. Неудивительно, что основным маршрутом для импорта остается путь через порты Финляндии и далее автовозами через российско-финскую границу на северо-западе (новые автомобили), а также через порты Дальнего Востока. По разным оценкам, сегодня до 70% новых автомобилей в Россию доставляется именно через «финский» канал. При этом ключевая для российского рынка трасса Санкт-Петербург—Москва перегружена сверх всякой меры и «работает» на пределе возможностей.

Вместе с тем процесс логистической эволюции в России идет. По словам Юлии Шишовой, российские стивидоры пытаются откусить кусок от этого пирога. Работают терминалы по перевалке автомобилей на северо-западе России — «Онега» и Морской рыбный порт в Санкт-Петербурге (оба работают с Nissan), анонсированы проекты в Выборге, Усть-Луге и Петербурге (Морской порт Санкт-Петербург). На Дальнем Востоке этим летом был введен автотерминал во Владивостокском морском торговом порту.

По мнению Анны Воробьевой, востребованность новых мощностей просто огромная. В частности, Санкт-Петербург на глазах превращается в настоящий российский Детройт: там будет работать не одно сборочное автопроизводство. И будущий порт необходим не только для доставки готовых машин, но и для транспортировки машинных комплектов, запчастей и т. д.

Вместе с тем анонсированные логистические проекты вряд ли смогут взять на себя большую часть российских автомобильных перевозок. По мнению Юлии Шишовой, главный российский автопосредник Финляндия вряд ли сильно пострадает. Как минимум в ближайшее время. Для сравнения: только финский порт Котка рассчитывает в этом году принять 300 тыс. легковых автомобилей, из которых 95% уйдут в Россию. Пропускная способность будущего терминала «Морской порт СПб» планируется на уровне 80 тыс. автомобилей. У других проектов заявленные цифры сопоставимые.

Из альтернативных направлений остаются порты на Черном море, в частности украинский порт Ильичевск, а также российский Новороссийск (в котором только предстоит построить необходимую инфраструктуру). Кроме того, есть еще портовые мощности в Прибалтике, но этот регион имеет специфические политические риски.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ По мнению Анны Воробьевой, ключевые тренды российского авторынка — это увеличение доли автотемпорта, рост объемов сборки внутри страны, а также происшедший на рынке перелом в пользу новых автомобилей. Все это обещает в будущем дальнейший рост рынка автоперевозок. Так, по прогнозам Александра Малышко, в течение как минимум двух-трех ближайших лет сохранится стабильный рост автотемистики около 20–30% в год.

С другой стороны, по прогнозам Владимира Чумаченко, к 2009–2010 годам, когда рынок стабилизируется, в «бизнесе» останутся не более 40 компаний, из них крупных не более 5–6. «Рынок автоперевозок достаточно узкий, количество заказчиков ограничено, и крупные компании имеют очевидный приоритет в борьбе за контракты, — считает господин Чумаченко. — Мелкие перевозчики либо разорятся, либо будут мигрировать на рынки внутренних перевозок, на перевозку б/у автомобилей и т. д.» ■

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА
МАШИН СТАНОВИТСЯ ОКУПАЕМОЙ
ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ
НА РАССТОЯНИЕ СВЫШЕ 3 ТЫС. КМ.
ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
МЕНЬШЕЙ ДЛИНЫ ГОРАЗДО
ЭКОНОМИЧНЕЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
АВТОВОЗЫ**