

# ТЕНДЕНЦИИ РОССИЙСКОЙ АВТОЛОГИСТИКИ

**Увеличение внутрироссийского производства иномарок замедляет импорт легковых автомобилей в страну. Другим проявлением изменения автомобильной логистики последнего времени стало смещение потребительского спроса в регионы. Тем не менее, балтийские порты остаются наиболее привлекательными для импорта новых автомобилей из Азии**

*Александр Головизнин, директор направления «Логистика и аналитические исследования» ООО Морстройтехнология;  
Ольга Гопкало, ведущий специалист ООО «Морстройтехнология»*

В настоящее время Россия по объему продаж легковых автомобилей занимает второе после Германии место в Европе и седьмое в мире (между Индией и Францией) по числу проданных новых автомобилей. По прогнозам BDW Automotive, уже к 2014 г. Россия может стать первым рынком в Европе.

Европейский авторынок переживает сложные времена: продажи новых автомобилей падают уже почти два года подряд. Ассоциация европейских производителей автомобилей сообщила, что во втором квартале 2013 г. в Европе продано около 6,5 млн новых автомобилей, что на 6,7% меньше, чем за аналогичный период 2012 г.

В России же, по оценке PriceWaterhouseCoopers (PWC), после нескольких лет сильной волатильности рынок встал на путь устойчивого умеренного роста. Основные негативные факторы, влияющие на развитие российского рын-



ка, носят скорее краткосрочный характер, а позитивные – долгосрочный. Среди них – низкий уровень автомобилизации с высоким потенциалом роста, высокий средний возраст автопарка с возрастающей скоростью замещения, относительно стабильные цены на нефть, а также инвестиции иностранных автопроизводителей в организацию производства на территории РФ.

Поэтому, несмотря на нестабильность в ближайшие годы, в целом ожидается рост продаж легковых автомобилей. По оценкам PWC, к 2025 г. объем продаж на российском рынке составит 3,7 млн штук, по прогнозам ОАО «АСМ-Холдинг» – 3,2–3,7 млн штук. По ожиданиям компании «МИП» и ГК «Рольф», уровень продаж в 3,2 млн. штук будет достигнут уже к 2015 г.

## Эволюция автологистики

В период с 1998 по 2012 гг. российский рынок новых автомобилей (и автомобильной логистики) пережил значительные взлеты и спады, в динамике развития можно выделить несколько стадий:

– До начала 2000-х гг. рынок был достаточно стабильным – ежегодно продавалось около 1 млн автомобилей, из них около 90% – российских марок.

– Период 2002–2008 гг. характеризуется ростом продаж, который с 2005 г. стал лавинообразным: на 20–30% в год. Пик продаж пришелся на 2008 г. – около 2,8 млн автомобилей. В этот период производство автомобилей российских

марок снижается, начинает развиваться местное производство иномарок в РФ, но особенно сильно растет импорт – более чем в 10 раз.

Стремительный рост импорта в 2004–2008 гг. был еще более значительным, т.к. импортировались также поддержанные автомобили. Максимальный объем импорта составил около 1,9 млн штук в 2008 г. За 5 лет импорт вырос в 4 раза, что привело к дефициту транспортной инфраструктуры: морских терминалов, парка автомобилей и железнодорожного подвижного состава.

Первые партии новых импортных автомобилей в российских портах Балтики появились в декабре 2006 г., поначалу на переоборудованных причалах и площадках Большого порта Санкт-Петербург (БПС/СПб). Прием автомобилей на ОАО «Петролеспорт» начался одновременно с первыми выгрузками на терминале «Юг-2» в Усть-Луге в 2008 г.

– В 2009 г. финансовый кризис привел к сокращению продаж автомобилей в РФ в 2 раза. Менее всего пострадал сегмент иномарок российского производства (снижение на 38%), больше всего – импорт (спад на 57%). Происходит затаривание складов в европейских терминалах – автомобили не ввозят в РФ, чтобы не платить ввозные таможенные пошлины; изменяются маршруты доставки (например, строится площадка в порту Силламяэ), строятся новые сухопутные терминалы. Происходит массовое сокращение парка автомобилей.

– С середины 2010 г. начинается восстановление рынка, в первую очередь за



счет увеличения продаж автомобилей, произведенных в РФ (отечественных и иностранных марок). Опять возникает дефицит автобусов и подвижного состава. Тем не менее, темпы роста рынка (если не считать эффекта низкой базы в 2009 г.) остаются ниже или не достигают докризисных.

Существенно увеличившийся спрос на автомобили, государственные программы стимулирования, а также инвестиции автопроизводителей в новые мощности дали возможность заметно нарастить объемы производства. Так, в 2011 г. производство легковых автомобилей выросло на 45% по сравнению с 2010 г. и превысило 1,7 млн штук. В 2012 г. выпуск составил более 2,0 млн единиц. Достигнутый уровень производства легковых автомобилей является абсолютным историческим максимумом.

Также подтверждением того, что процесс локализации производства «зашел далеко», является строительство производств автокомпонентов. Так, например, в Калужской области начато строительство моторного завода Volkswagen Group, неподалеку от уже функционирующего сборочного производства компании.

## Новые правила

В феврале 2011 г. вступили в силу новые правила работы иностранных автопроизводителей в России. Правительственный документ дал право автоконцернам ввозить автокомпоненты по очень низким или нулевым таможенным ставкам, но взамен обязал автоконцерны к запуску в России производств мощностью 300–350 тыс. автомобилей в год, уровень локализации в 60% (до 2018 г.) и инвестиции в НИОКР. Отверточная сборка ограничивается 5% от общего объема производства и не может длиться более двух лет.

Ужесточение правил промышленной сборки заставляет иностранных автопроизводителей наращивать выпуск. Существующие мощности заводов уже позволяют выпускать более 1,5 млн иномарок в год, и у производителей есть планы по увеличению мощностей.

Канадская компания Magna International Inc. планирует строительство комплекса автомобильных производств в Калининградской области мощностью 250 тыс. в год.

В декабре 2012 года альянс Renault-Nissan подписал соглашение с госкорпорацией «Ростехнологии» о создании совместного предприятия СП Alliance Rostec Auto BV. К 2020 г. объем выпуска СП

планируется довести до 1 млн автомобилей в год марок Lada, Renault, Nissan. Производство Nissan Almera уже запущено.

Список моделей, которые выпускают в России зарубежные производители, пополняется почти каждый месяц. Их доля на рынке также постоянно увеличивается. Новые производства развиваются также на Дальнем Востоке. Тем не менее, рост внутреннего производства сопровождается стабилизацией уровня продаж. В 2011 г. авторынок РФ вырос на 39% до 2,65 млн легковых и легких коммерческих автомобилей. Ноябрь 2012 г. стал первым месяцем за почти два года, когда продажи автомобилей перестали расти. После этого, с незначительными колебаниями, продажи вернулись к объемам 2011 г.

Несмотря на растущее производство, можно ожидать, что импорт легковых автомобилей останется существенным — до 25–30% от объема продаж, или 800–900 тыс. авто. Это объясняется наличием большого модельного ряда: востребованные модели, которые не будут производиться в РФ, будут импортироваться. Стимулировать импорт может также снижение таможенных пошлин с 30% до 15% к 2019 г., связанное со вступлением России в ВТО.

## Изменения продолжают

Вместе с ростом местного производства автомобилей увеличивается спрос на внутренние перевозки. Москва и Петербург приходят к уровню стабилизации потребления автомобилей, а рост будет достигаться в том числе и за счет роста уровня автомобилизации в регионах, что также приводит к увеличению перевозок.

Рынок внутренних перевозок определяет уровень цен на логистику — если раньше внутренние цены «подтягивались» к эталонной стоимости доставки из финского порта, то теперь часто происходит наоборот, цены на импортную логистику формируются на основе тарифов на внутренние перевозки.

Помимо этого, в условиях недостаточности парка автобусов и специализированного подвижного состава, растет конкуренция между морскими портами и внутренними отправителями за перевозчиков.

## Востоку нужны вагоны

Экспорт автомобилей из Евросоюза в РФ в последние годы составлял около 500 тыс. единиц, при этом расположение производств в Западной Европе таково, что большая часть автомобилей поставляется

оттуда морским путем через Балтийские порты, либо по суше.

Автомобильные производства в Центральной и Восточной Европе в значительной степени ориентированы на экспортные поставки. В трех странах, наиболее удаленных от морских портов — Венгрии, Словакии, Чехии — совокупный объем производства легковых автомобилей вырос с 438,3 тыс. до 2287,2 тыс. единиц, т.е. более чем в 5 раз в период с 1997 по 2012 г. Экспорт из этих стран идет в РФ через сухопутные границы.

Появление сборочных производств на юго-востоке Европы и в Турции требует южного морского входа. С 1997 г. производство автомобилей в Турции выросло больше, чем в 2 раза: с 242,8 до тыс. 576,6 тыс. легковых автомобилей (в 2011 г. произведено 639,7 тыс.). Среди ближайших перспективных целей автопрома Турции — производить 2,0 млн авто в год, из которых 1,5 млн. — экспортировать. К 2020 г. у Турции есть планы производить 4 млн автомобилей, из них 3 млн — экспортировать. Одним из рынков сбыта рассматривается РФ, куда планируется везти от 30 до 60 тыс. легковушек.

Производство легковушек в Румынии выросло за 15 лет почти в 6 раз (109,2 тыс. штук в 1998 г. и 326,6 тыс. в 2012 г.). Помимо местных брендов, организовано производство Renault, Ford, Hyundai. Более 90% автомобилей экспортируется.

Возможность импорта через Черноморский бассейн рассматривают также азиатские производители ввиду более короткого фрахтового расстояния и близости к некоторым региональным рынкам сбыта в РФ.

Также возможность автомобильной перевалки на Черном море в российском порту становится все более востребованной в связи с развитием экспортно-ориентированного производства в Турции. Сейчас в Новороссийске планируется строительство двух терминалов для перевалки новых автомобилей.

Единственным преимуществом доставки через дальневосточные порты является экономия времени, и, соответственно, средств, которые выведены из оборота в тот период, когда автомобиль уже покинул производителя, но еще не продан и находится в дороге (т.н. inventory cost).

При этом нужно учитывать, что канал доставки через порты Дальнего Востока имеет ограниченную пропускную способность, обусловленную в первую очередь наличием вагонного парка, соответствующего требованиям производителей. При перевозке по железной дороге есть про-

### Тенденции автомобильного рынка России:

- *Российский рынок растет, Европа и развитые страны стагнируют;*
- *Внутреннее производство растет, продажи и импорт замедляют рост;*
- *Москва и Петербург стабильны по потреблению автомобилей, основной драйвер роста - автомобилизация в регионах РФ;*
- *Балтийские порты наиболее привлекательны для импорта новых автомобилей из Азии.*

блемы с сохранностью автомобилей как в результате воровства, так и механических повреждений при транспортировке.

Порты Дальнего Востока специализируются преимущественно на работе с подержанными автомобилями, и далеко не все терминалы имеют возможность принимать новые автомобили, т.к. в таком случае требования к уровню сервиса, территории принципиально иные.

Порт Владивосток – основной канал ввоза автотехники среди портов Дальнего Востока. В 2012 г. во Владивостоке перегружено около 130 тыс. единиц автотехники, большая часть из этих объемов – подержанные легковые автомобили. Для физических лиц этот порт наиболее удобен, но для импорта новых автомобилей недостаточно территории, в порту перегружаются пылящие грузы, которые могут повредить иномарки.

### Современные терминалы для Балтики

При сложившемся уровне цен балтийские порты наиболее привлекательны для импорта автомобилей, произведенных в Азии.

Что касается российской части Балтики, то терминальные мощности сосредоточены в портах Усть-Луга и БПС/Б. Актуальной тенденцией развития рынка является появление новых, современных, так называемых state-of-art терминалов.

В порту Усть-Луга действует два терминала: в составе МПК «Юг-2» и «Новая Гавань» в Вистино.

Автомобильный терминал в составе МПК «Юг-2» мощностью около 500 тыс. авто в год включает 3 причала для приема судов РСС & РСТС с осадкой от 8,8 до 11,0 м, оборудованных прямыми кормовыми рампами. Причалы позволяют осуществлять прямые заходы океанских судов из Японии и Кореи.

МПК «Юг-2» в настоящее время является наиболее современным, соответ-

ствующим самым высоким стандартам отрасли терминалом на территории РФ, с отлаженными производственными процессами, IT-системой, подготовленным персоналом и опытным менеджментом.

Автомобильный терминал «Новая Гавань» открыт группой компаний «РТЛ» в ноябре 2011 г. Мощность первой очереди терминала – 250 тыс. иномарок в год. Территория «Новой Гавани» – 64,9 га (на полное развитие), возможно расширение площади до 193,1 га. Площадка для автомобилей на 4590 машиномест (на полное развитие – 19 290 единиц).

На терминале один причал для судов типа Ro-Ro с боковой и задней рампой (отметка дна акватории – 9,4 м, длина причальной стенки – 150,0 м); в 2013 г. запланирован ввод в эксплуатацию второго причала (глубина 9,6 м). На сегодняшний день могут приниматься суда вместимостью до 2000 CEU (CEU – car equivalent units).

Введение третьей очереди терминала «Новая Гавань» планируется в 2014 г., при этом глубина у причальной стенки составит 12 м, что позволит терминалу принимать океанские суда (до 5500 CEU).

БПС/Б – первый российский порт на Балтике, который начал работу с автомобилями. Здесь действует 4 терминала, еще один Ro-Ro комплекс строится.

Автомобильный терминал на причалах компании «Петролеспорт» контролируется фирмой Rolf SCS, входящей в группу Rolf (импортер Mitsubishi и автодилер для многих автопроизводителей). Соглашение с «Петролеспортом» действует до 2016 г.

Мощность Ro-Ro терминала «Петролеспорт» составляет до 190 тыс. единиц легкового автотранспорта и 40 тыс. единиц других грузов Ro-Ro в год. Два причала оснащены рампами для приема Ro-Ro судов с прямой кормовой аппарелью: причал №№ 46,47: длина – 323,1 м, глубина – 12,1 м; причал № 60: длина – 160,9 м, глубина – 7,6 м.

В начале 2009 г. в районе причалов №№ 36-37 компании «Перстик» было за-

вершено строительство 1-й очереди Ro-Ro терминала производственной мощностью 790 тыс. тонн в год. Терминал позволяет обрабатывать все виды накатных грузов, иногда работает с автомобилями (Seat, Fiat LCV и др.).

Для обработки судов типа Ro-Ro используются причалы №№ 36-37 (принимаются суда с кормовой и боковой аппарелью, ширина рампы – 30,0 м) и причалы №№ 17-19 (боковая аппарель) с глубинами от 9,6 до 11,0 м.

Автомобильный терминал «Третья стивидорная компания» управляется фирмой BLG, владельцем и оператором автомобильного терминала в Бремерхафене. Терминал открыт в 2008 г., мощность – до 80 тыс. автомобилей в год. На терминале возможен прием судов с кормовой угловой, боковой или поворотной аппарелью на причале № 67 (длина – 162,0 м, глубина – 7,6 м).

Компания «Российские транспортные линии» (РТЛ) является оператором терминала, созданного на базе компании «Морской рыбный порт» и терминала «Онега». Площадь терминала – 160 тыс. м<sup>2</sup>. Возможен прием судов типа Ro-Ro с различными типами аппарелей, в т.ч. с прямой кормовой аппарелью. Прием автомобилей ведется на причалах №№ 1-2 общей длиной 257,5 м, с глубинами 7,6-8,9 м.

В БПС/Б возводится Ro-Ro терминал в Бронке. Строительство в районе южного примыкания дамбы комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС) осуществляет фирма «Феникс» (входит в ГК «Форум»).

Ввод терминала в строй запланирован на 2015 г. Проектная мощность – 260 тыс. единиц (150 тыс. – импорт, 110 тыс. – экспорт) в год на полное развитие. На терминале будет возможен прием судов типа Ro-Ro с кормовой прямой аппарелью и другими видами аппарелей. Рассматривается техническая возможность 2-уровневой погрузки/разгрузки судна.



