



Анна Сеницына,
к.т.н., доцент кафедры «Логистические
транспортные системы и технологии»,
Российский университет
транспорта (МИИТ)

РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА В ФОРМИРОВАНИИ ПРОМЫШЛЕННОГО КЛАСТЕРА НА ПРИМЕРЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» И «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУПП РУС»

Аннотация. В качестве основного механизма адаптации к рыночным условиям выступает реализация объективно присутствующих преимуществ ОАО «РЖД», раскрывающих пути активизации и развития контейнерного способа доставки грузов с использованием широкого набора логистических технологий. Приведены основные причины, сдерживающие перевозки автокомпонующих и готовой продукции по железной дороге. Особое внимание в статье уделено их доставке железнодорожным транспортом, в том числе в составе маршрутных контейнерных поездов. В качестве примера сотрудничества в сфере поставок автозапчастей в контейнерах рассмотрено взаимодействие завода «Фольксваген Групп Рус» (г. Калуга) и ПАО «ТрансКонтейнер».

Ключевые слова. Автомобильные кластеры, контейнеры, логистика, логистические технологии, перевозки автокомпонующих, концерн «Фольксваген», маршрутные контейнерные поезда, логистические процессы, ПАО «ТрансКонтейнер».

Annotation. The article discusses the main mechanisms of adaptation to market conditions and the advantages of JSC Russian Railways, which reveal ways to activate and develop a container method of cargo delivery using a wide range of logistics technologies. The main reasons restraining the transportation of car components and finished products by rail are given. Particular attention is paid in the article to the delivery of car components by rail, including in the route container trains. As an example of the supply of auto parts in containers, the plant «Volkswagen Group Rus».

Key words. Car clusters, Containers, Logistics, logistics technologies, Transportation of auto parts, Concern Volkswagen, Container trains, Logistical processes, PJSC «TransContainer».

Россия благодаря своим масштабам и широкому взаимодействию с другими странами в последние годы занимала лидирующие позиции на рынке грузоперевозок, но мировой кризис и введение Европой санкций приостановили процесс развития отрасли. Сокращение производства и товарообмена вылились в снижение грузопотока. Масштабы перевозок уменьшились как в автотранспортной, так и в железнодорожной отрасли.

Сегодня транспортировка грузов из одной страны в другую с исполь-

зованием различных видов транспорта – достаточно сложный высокотехнологичный процесс, особенно если речь идет о железнодорожном транспорте. Рынок охватывает широкий спектр товаров, предназначенных для личного пользования. Важное место на нем занимают легковые автомобили, однако роль железнодорожного транспорта в доставке готовых автомобилей и автозапчастей невелика, потому что считается рентабельной лишь при расстоянии свыше 3,5 тыс. км, соответственно, ее доля в общем объеме не превышает 10%.

Контейнерные перевозки автокомпонующих по сети железных дорог России в январе-сентябре 2016 г. сократились на 21% относительно аналогичного периода 2015 г. – до 78,11 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера). Такой спад объемов перевозок напрямую связан с общей экономической ситуацией в России и спросом на автомобили в целом. Отправка автокомпонующих ПАО «ТрансКонтейнер» за отчетный период составила 66,92 тыс. TEU (+23,2%) [1].

В то же время автопроизводители готовы увеличивать объемы пере-

Таблица 1.

Ключевые кластеры по производству автомобилей и автокомпонентов в России.

Источник: http://www.protown.ru/information/hide/6150.html#_ftnref3

Производственные кластеры		
Приволжский	Центральный	Северо-Западный
г. Тольятти, г. Самара	г. Москва, г. Калуга	г. Санкт-Петербург
г. Набережные Челны, ОЭЗ «Алабуга»	г. Владимир	г. Великий Новгород, г. Псков
г. Ульяновск		г. Калининград
г. Нижний Новгород		

возки автокомплетирующих и готовой продукции по железной дороге. Однако при этом имеется ряд сдерживающих факторов, основные из них следующие:

- 1) негибкая политика ОАО «РЖД»;
- 2) неразвитость логистической инфраструктуры (общее состояние транспортных магистралей и путей сообщения, значительная нехватка складских площадей на маршрутах перевозок грузов, отсутствие распределительных специализированных терминалов с СВХ);
- 3) отсутствие специализированных вагонов-автомобилевозов, пригодных для доставки новых иномарок. По данным аналитического агентства «Кредитинформ» [2], железнодорожным транспортом перевозят около 9% новых легковых автомобилей. Остальной объем перевозок осуществляют с помощью автобусов и комбинированным способом;
- 4) более продолжительные сроки доставки;
- 5) отсутствие комплексных транспортных услуг;
- 6) проблемы с доступом к информации по местонахождению автомобиля в ходе транспортировки.

По экспертным оценкам, в ближайшем будущем данные вопросы могут быть решены такими дочерними компаниями, как, например, ПАО «ТрансКонтейнер», АО «РЖД-Логистика» и частными операторами, которые займутся строительством терминалов и организацией услуг по доставке. В частности, по словам руководителя представительства компании Renault в России Жана-Филиппа Жуанде, «Перевозка автокомпонентов и готовой продукции для завода-производителя по сети РЖД имеет свои преимущества, это очень надежный способ. Однако если сравнивать тарифы на транспортировку автоком-

понентов у автомобильных перевозчиков и ОАО «РЖД», железная дорога неизменно проигрывает ценовую конкуренцию. Кроме того, на относительно коротком плече железнодорожники везут продукцию в два раза дольше автомобилистов. Несмотря на то что РЖД – надежная компания, ее сервис негибок. Число вагонов фиксировано, как и дни отправления, что не позволяет клиентам вносить изменения в соответствии с их нуждами» [3].

В настоящее время производство автомобилей и автокомпонентов в России географически размещено в различных федеральных округах. В последние 10 лет сформировались 3 ключевых производственных кластера [4, 5] (табл. 1). Это обусловлено стремлением к выгодному расположению собственных производств по отношению к потенциальным потребителям продукции (автопроизводителям), а также возможностью использования существующих льгот и преференций, предлагаемых правительством Российской Федерации, органами власти ее субъектов: льготные тарифы на энергоресурсы, водоснабжение и водоотвод, условия аренды и льготное налогообложение.

Создание отраслевых кластеров приносит значительную выгоду для всех его участников по следующим направлениям:

- экономия на логистике благодаря географической близости;
- синергия в области НИОКР;
- экономическая стабильность;
- снижение затрат на развитие рынка (близость потенциальных клиентов);
- снижение затрат на закупки;
- снижение транспортных издержек (уменьшение времени доставки компонентов на завод);
- снижение затрат на подготовку персонала.

На сегодняшний день Россия входит в число пятнадцати крупнейших автопроизводителей. В последние 10 лет в России построили заводы все крупные игроки автомобильного рынка: VW, GM, Renault, Nissan, Toyota, PSA, Ford. Эти предприятия спровоцировали приход на российский рынок иностранных производителей автокомплетирующих: Bosh, Valeo, Denso. Большую часть поставок автокомпонентов на автосборочные предприятия в России поставляют иностранные производители. Речь идет о полномасштабных производствах с полным циклом, а не о предприятиях, которые работают в режиме отверточной сборки [6, 7].

На начало 2007 г. на территории России уже действовало восемь сборочных предприятий по выпуску легковых автомобилей иностранных марок («Ford-Sollers Елабуга», «Ford-Sollers Всеволожск», СП MAZDA SOLLERS Manufacturing Rus; PCMA Rus; Volkswagen и др.).

В 2008 г. российский автопром, по данным ОАО «АСМ-Холдинг» и OICA – международной организации автопроизводителей, произвел 1,79 млн автомобилей (+7,4 % к 2007 г.), в том числе 1,471 млн легковых. В том же году из России было экспортировано 132 тыс. легковых автомобилей на общую сумму 1,7 млрд долл. [8].

Пик производства легковых автомобилей в России пришелся на 2012 г., когда было выпущено 2,23 млн штук. В 2013 г. в общей сложности было выпущено 2,18 млн единиц автомобильной техники, что на 2,3% меньше показателя 2012 г. Таким образом, рост российского автопрома, который продолжался на протяжении нескольких лет, сменился падением. Согласно данным Росстата, производство легковых автомобилей в РФ в январе–июле 2016 г. сни-



Рисунок 1. Размещение основных автопроизводителей и производителей их компонентов на территории Российской Федерации

Источник: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193

зилось по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. на 18,1% и составило 611 тыс. штук. В июле показатель сократился в сравнении с июлем 2015 г. на 19,8%.

Кластерное распределение созданных и заявленных производителями уровней производственных мощностей заводов и фактический объем производства в 2012 г. представлены на рис. 1.

Сегодня в России реализуют более 31 проекта по производству современных автомобилей: Volkswagen, General Motors, Toyota, Ford, Nissan, Renault, Citroen, Kia, Hyundai, Peugeot, Mitsubishi, Hyundai, Mazda, Skoda и др.

Для создания производства автомобильной базы, обеспечивающей локализацию производимых автомобилей с ведущими международными производителями их компонентов, Минэкономразвития России заключило более 80 соглашений. Сейчас на территории субъектов РФ построены современные заводы с суммарной производственной мощностью более 2 млн автомобилей в год.

В результате активного строительства заводов по сбору иномарок в России сформированы два крупных автомобильных кластера, в которых расположены сборочные предприятия иностранных автоконцернов: Калужско-Московский и Санкт-Петербургский. Первый заняли европейские компании, второй —

американские и японские. Такие заводы производят большинство компонентов самостоятельно или закупают их у других российских предприятий. Иномарки местной сборки по сравнению с импортными имеют ряд особенностей. Экономия на транспортировке, логистике, локализации производства, а также налоговые льготы для инвесторов и низкие пошлины на импорт запчастей позволяют производителям снизить себестоимость автомобиля.

Существует множество способов доставки автозапчастей. Значение здесь имеют доступная цена, быстрые сроки доставки и сохранность товара. Контейнерные технологии вполне соответствуют всем этим требованиям. Доставка происходит с использованием различных видов транспорта, а расходы на погрузочные и разгрузочные работы снижены за счет того, что автозапчасти не приходится перемещать из одной транспортной единицы в другую. Такой способ используют на заводе «Фольксваген Групп РУС».

В 2006 г. было подписано инвестиционное соглашение с администрацией Калужской области и Минэкономразвития России о строительстве автомобильного завода («Фольксваген Групп РУС») в районе г. Калуги (рис. 2).

Завод начал функционировать в 2009 г., производственная мощность — 225 тыс. автомобилей в год, общий объем инвестиций — 774 млн евро, из которых 570 млн

были вложены в его строительство. В 2013–2015 гг. концерн инвестировал еще 840 млн евро в свои заводы, оборудование и создание новых продуктов на территории России.

Автоконцерн «Фольксваген» осуществляет свою деятельность в двух направлениях.

1. Производство легковых автомобилей, частично использующих комплектующие, производимые в России, и частично — поступающие из-за рубежа. Последние производят в Западной Европе и привозят в Россию по железной дороге в контейнерах.
2. Организация продаж автомобилей на внутреннем рынке России через сформированную в регионах систему дилеров. В данном случае концерн выступает как поставщик автомобилей в дилерскую сеть. Доставку легковых автомобилей в регионы России осуществляют преимущественно с использованием двух технологий:

- автомобильным транспортом, принадлежащим сторонним фирмам;
- вагонами-автомобилевозами, принадлежащими фирмам, ориентированным на железнодорожный транспорт. При этом, как показывает опыт, контейнерные перевозочные технологии в этой сфере практически не используют.

С июля 2009 г. компания «Фольксваген» расширила модельный ряд собираемых автомобилей на заводе в Калуге, в этой связи в проект были введены два новых дополнительных маршрута из Польши и Германии. С целью реализации данного проекта была модернизирована железнодорожная инфраструктура: завершено строительство отдельной железнодорожной ветки от завода до станции Перспективная, удлинены пути для приема и отправки длинно-составных контейнерных поездов (более 80 вагонов). Теперь компоненты для производства автомобилей поставляют на сам завод. Таким образом, ООО «Фольксваген Групп РУС» получает и отправляет большинство грузов по железной дороге (поставляет комплектующие на завод, доставляет произведенные автомобили в дилерскую сеть).

В 2011 г. «Фольксваген» и Группа ГАЗ подписали соглашение о производстве моделей «Фольксваген» и «Шкода» на заводе ГАЗ в Нижнем Новгороде. Сегодня там производят сборку модели «Шкода Йети». «Фольксваген» модернизи-

рует инфраструктуру завода и уже совсем скоро начнет формирование контейнерных поездов по маршруту Фаллерслебн – Нижний Новгород, по которому «ДБ Шенкер» и ПАО «ТрансКонтейнер» также с начала проекта организуют контейнерные поезда из Чехии в Нижний Новгород. Объем перевозок по данному проекту с 2012 г. по настоящее время составил 35 тыс. ДФЭ, или 17,5 тыс. 40-футовых контейнеров. ПАО «ТрансКонтейнер» берет на себя все логистические процессы клиентов из автопрома. Оператор формирует собственные площадки для хранения определенного объема комплектующих, который позволяет заводу соблюдать технологический график, даже если возникают сбои в поставках; берет на себя все расходы на складскую и терминальную работу и создает долгосрочную грузовую базу, позволяя клиенту снизить производственные издержки и объем транспортной составляющей в цене готовой продукции [9].

Таким образом, развитие производства легковых автомобилей в России зарубежными компаниями на кластерной основе способствует концентрации грузовой базы перевозок готовых автомобилей и комплектующих для их производства. Развитие действующих кластерных форм и государственная поддержка кластерных инициатив – один из приоритетов развития экономики Российской Федерации.

Применение контейнерных технологий автокомплектующих, в том числе и в составе маршрутных контейнерных поездов по сети железных дорог, – одно из перспективных направлений развития грузовой транспортной отрасли.

Технология формирования контейнерных поездов оптимальна для конвейерных предприятий, а именно автозаводов, поскольку гарантирует регулярность, стабильность и соблюдение сроков доставки контейнеров и фактически становится частью технологического процесса автозавода.

География регионов России настолько разнообразна, что логистическому оператору необходимо индивидуально подходить к построению товаропроводящей цепи для каждого заказчика, развитию инфраструктуры, складских мощностей, а также возможностям использования сети мультимодальных перевозок. Важным конкурентным преимуществом логистической компании будет не просто продажа стандартных ус-



Рисунок 2. Завод «Фольксваген» в Калуге.

Источник: http://www.vwgroup.ru/press/photobank/zavod_v_kaluge/

« **Экономия на транспортировке, логистике, локализации производства, а также налоговые льготы для инвесторов и низкие пошлины на импорт запчастей позволяют производителям снизить себестоимость автомобиля.**

луг по доставке или складированию грузов, но и оптимизация этих процессов с целью предоставления клиенту наиболее оптимального по всем составляющим решения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Перевозка автокомплектующих в контейнерах по сети РЖД за 9 месяцев сократилась на 21%. Электронный ресурс: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=295583.
2. Ханцевич Д.Б. Железному коню – стальную колею // РЖД-Партнер. – 2013. – № 3 (247). – С. 64.
3. Так встанут ли автомобили на рельсы? Электронный ресурс: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&id=24541.
4. Развитие автомобильных кластеров в России. Электронный ресурс: http://www.protown.ru/information/hide/6150.html#_ftnref3.
5. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской

Федерации на период до 2020 года. Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193.

6. Тимофеев А.Д., Шушкин М.А. Исследование рынка автокомпонентов в России с целью определения направлений их импортозамещения // Вестник технологического университета. – 2015. – Т.18, № 19. – С. 208–214.
7. Consultants R. B. S. Russian automotive market update: what would be the real cost of sanctions? Internationale Publikationen / News und Publikationen. Unternehmensberatung. Roland Berger. – 2014.
8. Википедия. Автомобильная промышленность в России. Электронный ресурс: https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная_промышленность_России.
9. АО «Новая перевозочная компания». Электронный ресурс: <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=7820&CatalogId=653>.