

<http://www.gudok.ru/index.php/54857>

© «Гудок», 11.12.2007

Неэксклюзивное соглашение

Японский оператор готов загрузить железную дорогу автомобилями

Компания «РейлТрансАвто» (РТА) – дочернее предприятие ОАО «РЖД», занимающееся перевозкой автомобилей, – заключила соглашение с японской логистической компанией Kintetsu World Express (KWE) о сотрудничестве по доставке новых автомобилей из Японии по Транссибирской магистрали из терминала «Зарубино» в бухте Троицы на Дальнем Востоке в европейские регионы России и Казахстан.

Как заявила «Гудку» директор по маркетингу и стратегическому планированию РТА Екатерина Кульбака, говорить о деталях взаимодействия с KWE рано, поскольку контракты с указанием дат начала и объёмов поставок пока не подписаны. Соглашение не эксклюзивно, возможно сотрудничество с другими японскими операторами.

РТА собирается организовать движение маршрутных поездов, которые будут доставлять автомобили с Дальнего Востока на подмосковный терминал «Михнево» примерно за 10 суток. В результате общий срок доставки из Японии до Москвы сократится почти в три раза по сравнению со сроком доставки традиционным маршрутом через порты Финляндии. При ежедневной отправке поездов ежегодные объёмы перевозок могут составить порядка 120 тыс. автомобилей.

Кроме того, на заседании правления Федеральной службы по тарифам было решено установить на 2008 год понижающие коэффициенты тарифов на перевозки импортных легковых автомобилей, следующих из стран Азиатско-Тихоокеанского региона через дальневосточные порты назначением на станции Московской железной дороги. Это позволит повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок автомобилей из Японии по сравнению с морской доставкой.

Вице-президент Ассоциации российских экспедиторов Сергей Желаннов отметил, что есть два фактора, которые могут негативно отразиться на перспективах железнодорожной перевозки автомобилей из Японии. Во-первых, стабильность поставок. «Если РТА сможет договориться с морским перевозчиком, портом и таможней о том, что будет выдерживаться график поставок, который интересует грузоотправителей и грузополучателей, тогда перевозка может считаться успешной», – отметил он. Однако, по мнению Сергея Желаннова, это исключительно сложная задача с множеством неизвестных. Возможны задержки из-за нехватки подвижного состава, длительных таможенных процедур.

Вторая проблема может заключаться в том, что скидка на железнодорожный тариф потеряется на других звеньях логистической цепочки. «Нужно иметь жесткие соглашения и с портом, и с морской линией, чтобы не потерять этого преимущества», – отметил Сергей Желаннов. Подобные случаи уже были, добавил он.

Аналитик компании «ЦентрИнвест Групп» Наталья Сорокина считает, что заявленные объёмы перевозок в 120 тыс. автомобилей могут оказаться несколько завышенными из-за роста объёмов производства иностранных автомобилей в России. Так, например, такие

японские компании, как Toyota, Nissan, Suzuki, собираются строить в нашей стране автомобильные заводы.

«Кроме того, нужно учитывать, что существующие схемы доставки автомобилей по морю прочно сложились, поэтому необходимо время, чтобы автопроизводители смогли переориентироваться на железнодорожный транспорт», – добавила эксперт.

Денис Виксне