

# РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ: КРАТКИЙ ОБЗОР



**АЛЕКСАНДР  
РИКОШИНСКИЙ**  
«Агентство Маркет  
Гайд»,  
руководитель  
информационно-  
аналитического  
отдела

Роль грузового автомобильного транспорта в логистической составляющей экономики трудно переоценить. В структуре ВВП рынок автоперевозок составляет 6%. В себестоимости таких товаров, как продукты питания, сельскохозяйственные грузы, строительные материалы, транспортная составляющая оценивается не менее чем 40%. В отечественной отрасли автоперевозок работает порядка 550 тыс. автотранспортных предприятий различных форм собственности, на которых занято около 3 млн человек. Парк грузовых автомобилей насчитывает более 5,5 млн единиц техники. Грузовыми автомобилями в 2011 году было перевезено 5663,1 млн тонн грузов, что составило 69,1% от объема перевозки грузов всеми видами транспорта (для сравнения: в общем объеме грузоперевозок на автомобильный транспорт в Германии приходится 80%, во Франции — 55%, в Англии — 50%), причем доля автоперевозок в общем объеме перевозок грузов постепенно возрастает. Очевидно, что состояние рынка грузовых автомобилей представляет интерес для всех участников процесса перевозок грузов.

Рассмотрим основные факторы, определяющие состояние рынка грузовых автомобилей.

## ПРОИЗВОДСТВО

Максимальный объем отечественного производства грузовиков было зафиксировано в 2007 году, максимальный спад — в 2009 году (см. таблицу 1).

Таблица 1

**Годовой объем производства грузовых автомобилей,  
тыс. шт.**

Год	2007	2008	2009	2010	2011
Объем производства	291	257	93	156	207

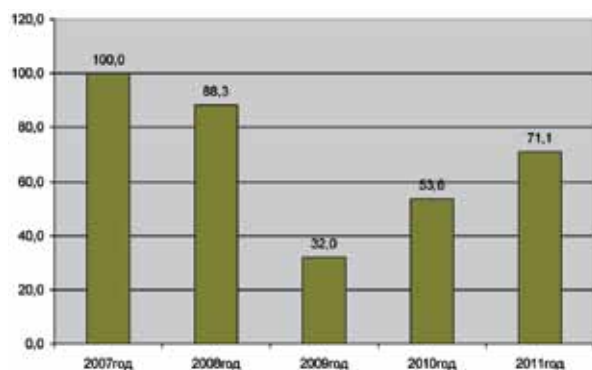


Рисунок 1

Динамика производства грузовых автомобилей

Если принять объем производства в 2007 году за 100%, то динамика производства будет выглядеть следующим образом (рис. 1).

В I квартале 2012 года российскими предприятиями было изготовлено 42,9 тыс. грузовых автомобилей (110% к соответствующему периоду 2011 года). Однако по результатам года в целом в 2012 году можно прогнозировать годовой объем производства порядка 203—205 тыс. автомобилей, что несколько меньше уровня 2011 года и, тем более, 2007. Следует заметить, что в общее количество автомобилей отечественного производства включаются иностранные модели российской сборки, доля которых колеблется в пределах 11—12% от совокупного производства.

Для справки заметим, что в январе-марте 2012 года в странах ЕС было продано 74 702 грузовика, что на 2,4% меньше показателя первых трех месяцев 2011 года. Несмотря на рост продаж на втором и третьем по величине рынках Франции (рост +2,1%) и Великобритании (рост +28,7%), спад на рынках Германии (-4,4%), Италии (-22,7%) и Испании (-23,6%) привел к уменьшению общего количества продаж в регионе.

## ЭКСПОРТ

За январь-март 2012 года было экспортировано 4,17 тыс. грузовых автомобилей против 2,70 тыс. за январь-март 2011 года (рост составил 154,7%). Географически экспорт распределился следующим образом: 8,7% в страны дальнего зарубежья и 91,3% в страны СНГ. Наиболее крупными получателями российских автомобилей были Монголия (2,3% экспорта) и Ангола (1%). Экспорт в страны СНГ выглядел так: Беларусь — 34,1%, Казахстан — 27,1%, Украина — 14,8%, Туркмения — 7,0%, Азербайджан — 3,7%, Армения — 2,0%, Узбекистан — 1,4%, Киргизия — 1,2%.

Доля экспорта в отечественном производстве в I квартале 2012 года выросла по сравнению с соответствующим периодом 2011 года и составила 9,7% против 6,9%.

## ИМПОРТ

За январь-март 2012 года было импортировано 22,37 тыс. грузовых автомобилей против 18,71 тыс. за январь-март 2011 года (рост составил 119,6%). Из стран Европейского союза в I квартале 2012 года импортировалось 9,1 тыс. грузовиков, что составило 40,6% импорта. Основные страны — поставщики грузовых автомобилей — Германия — 3,4 тыс. (15,3%) и Италия — 2,5 тыс. (11,3%). В январе-марте прошлого года из стран ЕС было импортировано 6,5 тыс. автомобилей, в том числе из Германии 2,3 тыс., а из Италии — 1,9 тыс. машин.

Среди стран, не входящих в ЕС, наибольший объем импорта приходился на Республику Корея — 4,9 тыс. (22%), Китай — 2,8 тыс. (12,5%), Таиланд 1,5 тыс. (6,5%), Аргентину 0,8 тыс. (3,7%),

Возрастная структура импорта выглядела следующим образом: новые автомобили — 18,2 тыс. шт., бывшие в употреблении до 5 лет — 3,3 тыс. шт., бывшие в употреблении более 5 лет — 0,9 тыс. шт. (см. рис. 2). По сравнению с I кварталом 2011 года в наименьшей степени вырос импорт новых грузовиков (рост 113,4%), рост импорта автомобилей, бывших в употреблении до 5 лет, составил 141,5%, максимально вырос объем импорта грузовиков, бывших в употреблении более 5 лет, — 246,0%.

## ЦЕНЫ

В таблице 2 приведены средние цены на грузовые автомобили в январе-марте текущего и прошлого года. В таблице 3 представлены средние импортные контрактные цены (без пошлин) с учетом возраста ввозимых в Россию автомобилей.

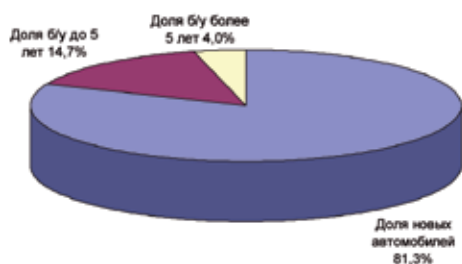


Рисунок 2  
Структура импорта по возрасту

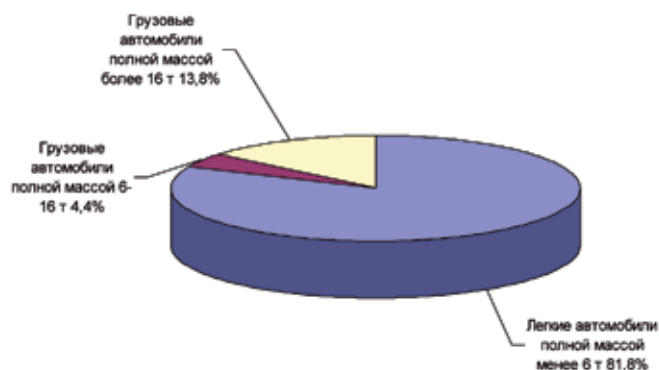


Рисунок 3  
Структура рынка грузовых автомобилей по грузоподъемности

Таблица 2  
Средние цены на грузовые автомобили  
(в долларах США)

Показатель	2011 год	2012 год	2012 к 2011 году, в %
Импортные средние контрактные цены (без пошлин)	33 207,5	31 893,4	96,0
Экспортные средние контрактные цены	25 471,3	26 931,2	105,7
Цены производителей	31 424,89	38 604,89	122,8

Таблица 3  
Средние импортные контрактные цены на грузовые автомобили в I квартале соответствующего года  
(в долларах США)

Показатель	2011 год	2012 год	2012 к 2011 году, в %
Новые	32 694,5	32 118,3	98,2
Возраст до 5 лет	9168,7	7729,5	84,3
Возраст более 5 лет	7812,0	6331,7	81,1

Средние цены производителей в I квартале 2012 года повышались ежемесячно. Так, средняя цена в январе составляла 1109,9 тыс. рублей, в феврале — 1179,8 тыс. рублей, в марте — 1196,9 тыс. рублей.

### ЕМКОСТЬ РЫНКА

В I квартале 2012 года российскими предприятиями было изготовлено 42,9 тыс. грузовых автомобилей, экспортировано 4,2 тыс., а импортировано 22,4 тыс. машин. В январе-марте на рынке было продано 3,9 тыс. машин, бывших в употреблении (вторичные продажи). Таким образом, емкость внутреннего рынка составила  $42,9 - 4,2 + 22,4 + 3,9 = 65,0$  тыс. грузовых автомобилей. По сравнению с соответствующим периодом прошлого года его объем составил 111%, что связано с увеличением грузооборота автомобильного транспорта в данном периоде на 9,1%, а также развитием механизмов реализации данной техники российского производства, в том числе в части лизинга и кредитования. Рост отмечался на всех сегментах рынка, кроме иномарок российской сборки. Порядка половины рынка занимают отечественные автомобили, причем 80% машин производится трех заводах: ОАО «КАМАЗ», ОАО АМО «ЗИЛ» и ОАО «Автомобильный завод «ГАЗ». По грузоподъемности наибольшим спросом на российском рынке пользуются грузовые автомобили полной массой менее 6 тонн. Структура рынка по грузоподъемности приведена на рисунке 3.

В целом объем рынка в посткризисный период (последние 3 года) постоянно растет, но происходит сокращение доли отечественных автомобилей при соответствующем увеличении доли импортируемых автомобилей и иностранных моделей российской сборки.

### ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В соответствии с «Программой развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года» к 2020 году предусматривается:

- увеличение доли продукции российского производства (грузовые автомобили) в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении до 97%;
- увеличение доли экспорта продукции автомобилестроения (грузовые автомобили) от общего объема производства в натуральном выражении до 50%;

По оценке российского правительства, перспективы развития российского автопрома после присоединения к Всемирной торговой организации (ВТО) смотрятся «весьма впечатляюще». Проблемы отрасли, возникающие в связи со вступлением в ВТО, могут быть успешно решены без нарушения ее правил.

Присоединение России к ВТО создает условия, для того чтобы российский автопром становился более цивилизованным, работающим по понятным всем правилам, чтобы отрасль развивалась как инновационная и становилась частью мирового автопрома.

Отметим, что на переговорах по вступлению в ВТО Россия добилась 6-летнего переходного периода для автомобилестроения. Иностранные автопроизводители в течение этого периода должны достичь определенных долей использования российских компонентов и материалов и уровня объема производства в обмен на льготный тарифный режим. В итоге, когда рынок станет открыт для всех, в России уже будет создано серьезное местное производство иностранных автомобилей.

