

# ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ СЕГОДНЯ



**ВЛАДИМИР ДОБРОВОЛЬСКИЙ**  
Государственная транспортная лизинговая компания, директор по развитию бизнеса

В 2011 году и первом полугодии 2012 года грузооборот и производство транспорта стабильно росли под влиянием увеличения объемов промышленного производства. По данным Росстата, грузооборот транспорта вырос с января 2010 по январь 2012 года с 393 до 428 тонно-километров, то есть на 8,9%.

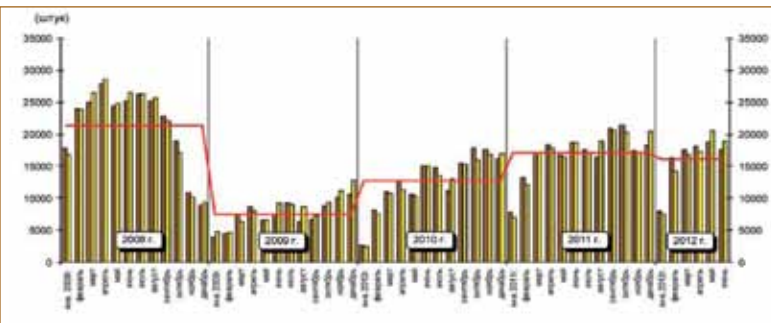


Рисунок 1  
Динамика производства и отгрузки автомобильной техники в России за 2008—2012 годы  
Источник: АСМ-Холдинг.

По данным АСМ-Холдинг, объем выпуска грузовиков в России за январь-июнь 2012 года увеличился на 5% — с конвейера сошло почти 97 тысяч штук. Так, выпуск грузовых автомобилей на АМО «ЗИЛ» составил 687 штук (в основном это были простые классические капотные автомобили ЗИЛ 4329/4333 грузоподъемностью 6—8 т и полной массой 10,6—14,5 т). Существенное увеличение объема производства имело место на следующих предприятиях: КАМАЗ произвел 24 823 шт. (+16,6%), ПСА ВИС-Авто — 1791 шт. (+30,9%), Бецема — 619 шт. (+29,0%), Скания-Питер — 534 шт. (+6,0%), РИАТ — 356 шт. (в 2,6 раза), ЗАО «БАЗ» — 58 шт. (+1,8%). Рост производства отмечен у производителей грузовиков иностранных марок: Volvo-Восток — 3049 шт. (+44,8%), ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус и ОСП ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус — 1054 шт. (рост в 1,6 раза), БАУ Мотор Корпорейшен — 930 (в 2 раза), Мерседес-Бенц Тракс Восток — 941 шт. (в 2,7 раза). С января 2012 года начато производство на предприятии Форд Соллерс Елабуга, за январь-июнь произведено 3763 шт. фургонов Ford Transit. Выпуск легких грузовых автомобилей на Ижевском ОАГ составил 2165 шт. (за январь-июнь 2011 года — 1831 шт., рост на 18,2%). Следует отметить падение производства на следующих предприятиях: УАЗ выпустил 11 041 шт. (-14,5%), АЗ «УРАЛ» — 3760 шт. (-20,2%), ИВЕКО-АМТ — 235 шт. (-19,8%), Саранский завод автосамосвалов — 619 шт. (-28,9%), ООО «Чайка НН» — 415 шт. (-17,0%), Кузбасс-Авто — 99 шт. (-31,2%), Спектр Авто — 340 шт. (-8,6%). На АМУРе в январе-июне 2012 года выпущено 8 шт. (выпуск за

январь-июнь 2011 года — 90 шт.). Доля иностранных марок в общем выпуске грузовых автомобилей в России составила в январе-мае текущего года 13% (в январе-мае 2011 г. — 10,5%).

Предприятия — производители грузовых автомобилей в январе-июне 2012 года поставили потребителям 96 208 машин, или 107,8% к уровню отгрузки за январь-июнь 2011 года (без двойного счета).

## ПРОДАЖИ РАСТУТ

Рынок грузового автотранспорта в России в 2011 году и первой половине 2012 года демонстрировал исключительную динамику. В 2011 году рынок грузовиков интенсивно восстанавливается. Переход на более высокую сравнительную базу обусловил снижение темпа роста, который тем не менее остался наивысшим среди всех секторов автомобильного рынка. Оптовые продажи грузовых автомобилей выросли в 2011 году на 58,7% — до 331,94 тысяч единиц. Абсолютный рост продаж зафиксирован во всех сегментах рынка грузовиков. Отгрузки отечественных автомобилей увеличились на 36,3% (со 121,23 до 165,28 тысяч единиц), но их рыночная доля сократилась с 58,0 до 49,8%. Продажи «российских иномарок» увеличились на 56,4% (с 13,64 до 21,34 тысяч грузовиков) с незначительным изменением доли этого сегмента от 6,5 до 6,4%. Самым быстрорастущим сегментом является импорт новых грузовиков: он вырос более чем вдвое — до 129,2 тыс. машин, с увеличением рыночной доли на 9,2 пункта до 38,9%. Продажи импортных поддержанных машин увеличились в 1,4 раза до 16,12 тысяч единиц при сокращении их доли на 0,7 пункта до 4,9%.

В январе-июне 2012 года российские продажи грузовиков увеличились по отношению к первым шести месяцам 2011 года на 16,4% — до 168,63 тыс. ед. Абсолютный рост продаж зафиксирован во всех сегментах рынка. Отгрузки отечественных автомобилей увеличились на 9,1% до 79,52 тысяч единиц. Рыночная доля этого сегмента сократилась на 3,1 пункта до 47,2%, однако он продолжает быть крупнейшим (после кратковременной уступки ее новому импорту в январе 2012 года).

Продажи «российских иномарок» растут второй месяц подряд (с 9,04 тысяч до 11,46 тысяч грузовиков), а их рыночная доля прибавила 0,5 пункта — до 6,8%. Положительному сдвигу способствовало освоение и наращивание производства фургонов Ford Transit компанией Форд Соллерс Елабуга. Тем не менее совокупная доля произведенных в России грузовиков (отечественных и иномарок) уменьшилась с 56,6 до 54,0%. Импорт новых грузовиков вырос на 21,4% — до 67,63 тысяч машин с увеличением рыночной доли на 1,6 пункта до 40,1%. Продажи импортных поддержанных машин увеличились в 1,4 раза — до 10,02 тысяч единиц при расширении их доли на один пункт до 5,9%. Велика вероятность того, что в дальнейшем импорт грузовых автомобилей будет расти еще быстрее.

## ВТО

В конце августа Россия официально стала членом Всемирной торговой организации. Путь к ВТО была длинным и тернистым, однако, по мнению ряда экспертов, членство в организации принесет стране как плюсы, так и минусы. С одной стороны, при эффективности принимаемых властями решений вступление в ВТО может обеспечить экономический рывок для ряда отраслей, однако другим будет нанесен серьезный урон. Специалисты уверены, больше всего пострадают сельское хозяйство, пищевая промышленность и машиностроение. Впрочем, Правительство РФ обещает не оставить без помощи российскую промышленность и аграрный сектор экономики.

Разработан план их адаптации к условиям ВТО, который включает конкретные технологии господдержки и защиты рынков: субсидирование, госзакупки, преференции, антидемпинговые и другие защитные меры. Остается надеяться, что ряду наиболее уязвимых отраслей экономики власти окажут максимально возможную поддержку. В первую очередь речь идет об отечественном автомобилестроении. Прямую поддержку отечественного автопрома по правилам ВТО государству осуществлять нельзя. Тем не менее некоторые страны при вступлении во Всемирную торговую организацию сталкивались с аналогичными сложностями, но успешно их преодолели. Действенной мерой поддержки отечественного производителя, скорее всего, станет введение в России утилизационного сбора с новых и подержанных автомобилей. По словам вице-премьера Игоря Шувалова, его размер будет таким, что не позволит старому транспорту в большом количестве поступать на территорию Таможенного союза. Конечно, утилизационным сбором будут облагаться как иномарки, так и машины, произведенные на территории России. Однако механизм платежей будет сильно различаться. Иностранцы должны будут оплатить утилизацию сразу, а местные производители лишь дать гарантию того, что сделают это в будущем. Стоит отметить, что правилами ВТО не запрещается вводить предлагаемый утилизационный сбор, тем более с учетом всеобщей борьбы за экологию.

По оценкам экспертов, подобная заградительная мера поможет увеличить группе Sollers продажи легковых и легких коммерческих автомобилей, КамАЗу — грузовых автомобилей и группе «ГАЗ» — легких коммерческих автомобилей и автобусов. Правда, те же эксперты полагают, что в обозримом будущем размеры утилизационных сборов будут уменьшаться. Но нет никаких сомнений в том, что власти сделают все возможное, чтобы сохранить пропорции между новыми и старыми автомобилями, а также машинами, произведенными в России и за ее пределами.

## ЛИЗИНГ

Несмотря на рост производства грузового транспорта и объемов грузоперевозок, вопрос о необходимости серьезного обновления имеющегося в России автопарка все еще стоит достаточно остро. 64% грузовых автомобилей имеют возраст более 10 лет и около 60% соответствуют экологическому классу Евро-0. Но нормативно запрещать их нельзя. В странах с рыночной экономикой, к которым относится в том числе и Россия, прямого административного запрета на использование старых грузовых автотранспортных средств не существует. Для стимулирования их обновления используются исключительно методы экономического (налоги в зависимости от экологического класса) и технического (регламенты, техосмотры) характера, делающие невыгодным эксплуатацию устаревшего транспорта. Сейчас это направление должно получить максимальное развитие. Наиболее эффективным механизмом обновления грузового автопарка был и остается лизинг. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», в прошлом году лизинг автотранспорта показал некоторое изменение объемов. В частности, лизинг грузового транспорта, опередив сегмент авиализинга, стал вторым по объему сегментом, несмотря на то что его доля за год снизилась с 9,9 до 8,3%. С одной стороны, лизинговый рынок уже не первый год демонстрирует положительную динамику. По итогам прошлого года лизингодатели заключили новых сделок на сумму 1,3 трлн руб. — на 79% больше, чем в 2010 году (прирост рынка в 2010 году составил 130%). Но, по мнению самих игроков рынка, показатели доли отечественного лизинга в общем объеме продаж не очень высоки, несмотря на все налоговые преференции. В качестве примера можно привести данные других стран. Значительный вес автотранспорта в числе предметов лизинга характерен для большинства государств. По данным Европейской феде-

рации национальных лизинговых ассоциаций LEASEUROPE, доля лизинга автотранспорта в 27 странах Европы в среднем составляет 48%. Серьезным стимулирующим фактором лизинга грузового транспорта и автобусов становится тот факт, что лизинговые компании стали важным каналом сбыта для производителей автомобилей.

В большинстве развитых стран, обладающих наиболее крупными и развитыми рынками лизинга, доля этого сегмента составляет от 10 до 15%. Это относится к США, Германии, Великобритании, Швеции. В некоторых странах Восточной Европы доля автолизинга на местных рынках существенно выше и составляет от 70 до 90%. Так, в Польше этот показатель равен 72%, в Румынии — 93%. Это объясняется тем, что местные рынки финансовой аренды формировались под значительным влиянием крупнейших лизингодателей из стран Западной Европы, которые, приходя на новые рынки, начинали развивать прежде всего автолизинг.

Помимо общего потенциала развития сегмента лизинга коммерческого и пассажирского транспорта, на увеличение его доли влияют общая ситуация в данных сегментах и стремление государства активизировать рыночные механизмы в этих отраслях. Среди механизмов, позволяющих транспортным предприятиям, не имеющим значительных финансовых ресурсов для обновления основных фондов, осуществить модернизацию и расширение парка техники, а также стимулировать расширение отечественного производства и внедрение инновационных технологий, наиболее известна Программа субсидирования Минрегиона. Конечно, и эта программа, и ряд других мер показали свою эффективность в кризисный период экономики, но даже со стороны Министерства транспорта звучат слова о том, что предпринятые в прошлом меры государственной поддержки отрасли «были действенны, но имели разовый характер».



По оценке журнала «Эксперт», в этом году темпы роста на лизинговом рынке все же могут снизиться. Повышение ставок по кредитам в условиях, когда банковское финансирование занимает 60—75% в источниках фондирования лизинговых компаний, существенно бьет по марже лизингодателей и доступности их услуг, что может привести к очередной чистке среди игроков лизингового рынка. В такой ситуации наиболее эффективные программы без увеличения их стоимости могут предлагать только крупные лизинговые компании при государственных банках или государственные лизинговые компании с собственным капиталом. При этом огромное значение будут иметь не только объемы сделок, но и способность компаний играть на быстрорастущих рынках, а также наличие диверсифицированного программного портфеля для клиентов (наличие льготных программ, долгосрочных договоров, возможности понижения ставок). Именно поэтому лидерами рынка остаются «ВЭБ-Лизинг», ВТБ Лизинг, «Сбербанк Лизинг», Государственная транспортная лизинговая компания.