

# Российский рынок грузовых автомобилей: итоги продаж и перспективы

В. Кузьмина



Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» провело конференцию, на которой представило итоги продаж автомобильной техники в 2014 году и дало прогнозы по продажам на 2015 год. На мероприятии шла речь о легковых и легких коммерческих автомобилях, а также о среднетоннажной и крупнотоннажной автотехнике. Но поскольку с анализом продаж легковых и легких коммерческих автомобилей, проведенным Ассоциацией европейского бизнеса, наши читатели смогли ознакомиться в «АТ» № 2, 2014 г., то сегодня речь пойдет только о рынке грузовых автомобилей в сегменте от 3,5 т и выше.

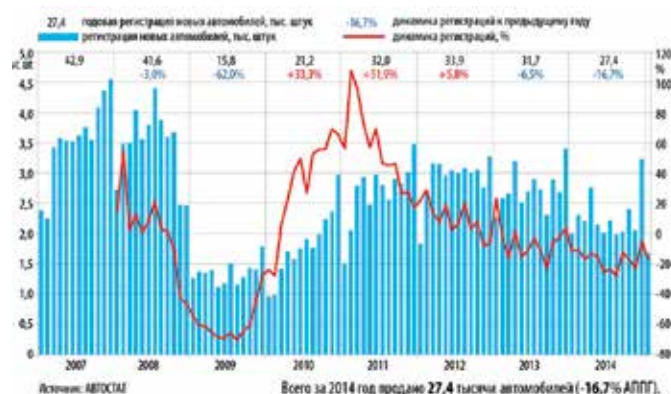
Российский рынок, прошедший за последние 15 лет этапы стабильности, быстрого роста, преодолевший кризис 2008 года, переживший восстановление, в 2014 году попал в ситуацию нестабильности и неопределенности. Рост курсов доллара и евро, падение цен на нефть оказывали существенное влияние на рынок в течение года. Производители были вынуждены увеличивать цены. Параллельно с этим менялась и структура рынка.

Банки на фоне роста ставок Центробанка значительно снизили объемы выдачи автокредитов и ужесточили требования к заемщикам. Доля продаж в кредит от месяца к месяцу планомерно снижалась, и в целом в 2014 году банки выдали на 22% меньше автокредитов, чем годом ранее. По итогам 2014 года доля автомобилей, проданных в кредит, составила 40,5% (в 2013 г. этот показатель был на уровне 48%).

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», рынок новых грузовых автомобилей в 2014 году сократил-

ся почти на 21%, до 88 тысяч единиц. Наибольшую долю уверенно заняли грузовики свыше 16 тонн – 69,7%, на

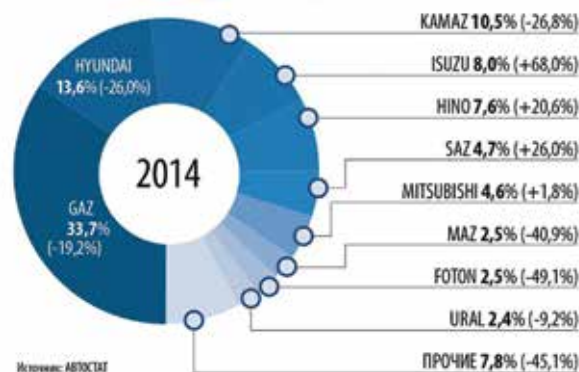
**Рисунок 2. Динамика продаж новых среднетоннажных грузовиков по месяцам с 2007 по 2014 год**



**Рисунок 1. Рынок грузовых автомобилей в России по тоннажу**



**Рисунок 3. Доля рынка среднетоннажных грузовиков по маркам**



среднетоннажные от 3,5 до 10 т приходится 21,9%, от 12 до 16 т – 4,5% и на 10–12-тонные – 3,9% (рис. 1).

### Среднетоннажные автомобили

Всего за 2014 год продано 27,4 тысячи среднетоннажных (3,5–16 т) грузовых автомобилей, что на 16,7% ниже по сравнению с 2013 годом.

Диаграмма помесечной динамики продаж новых среднетоннажных грузовиков с 2007 по 2014 год показывает, что наибольший провал продаж пришелся на 2009 год, когда рынок обвалился на 62% и было зарегистрировано всего 15,8 тыс. новых автомобилей. На фоне такого резкого снижения нынешний спад кажется не таким уж катастрофическим. Хотя, забегая вперед, цифры первого квартала 2015 года продолжают настораживать: снижение выпуска автомобилей у ряда производителей достигло порядка 40%. Возвращаясь к динамике продаж, отметим, что пик роста пришелся на 2011 год, когда увеличение по сравнению с 2010 годом составило 51,9% и было зарегистрировано 32,0 тыс. новых грузовиков (рис. 2).

Если говорить о доле рынка среднетоннажных грузовиков по маркам, то первое место заняли автомобили ГАЗ – 33,7%, второе – HYUNDAI (13,6%) и третье – КАМАЗ (10,5%). Несмотря на лидерство этих трех марок, в целом аналитики отметили отрицательную динамику их удельного веса в этом сегменте рынка, чего не скажешь о таких марках, как ISUZU, HINO, SAZ с положительной динамикой, позволившей им занять соответственно четвертую, пятую и шестую позиции (рис. 3).

АВТОСТАТ отметил топ-10 моделей среднетоннажных грузовиков за 2014 год, где все три первые позиции соответственно заняли модели Горьковского автозавода – ГАЗ-3310, ГАЗ-3309 и ГАЗ-3308. Но и здесь не обошлось без отрицательной динамики, особенно это касается модели ГАЗ-3308, которой на смену пришла новая модель «ГАЗель NEXT». В целом же топ-10 моделей занимают 53,4% рынка среднетоннажных грузовиков в России (рис. 4).

Что касается перспектив развития рынка среднетоннажных автотранспортных средств до 2019 года, то представители АВТОСТАТА рассматривают три варианта: оптимистичный, базовый и пессимистичный. При всех трех вариантах ожидается дальнейшее падение рынка и в 2015 году, при пессимистичном варианте будет наблюдаться такая тенденция вплоть до 2016 года, а вот прогнозы двух остальных вариантов предполагают постепенное его возрождение уже в 2016 году (рис. 5). Насколько правы окажутся аналитики агентства – покажет время. Теперь рассмотрим ситуацию на рынке новых тяжелых грузовиков.

### Сегмент тяжелых грузовиков

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», за 2014 год реализовано 60,7 тысячи новых тяжелых грузовиков – на 22,1% меньше, чем в 2013 году. Ситуация в этом сегменте рынка за период с 2007 по 2014 г. аналогична сегменту среднетоннажных грузовых автомобилей. Здесь

Рисунок 4. Топ-10 моделей среднетоннажных грузовиков за 2014 год



Топ-10 моделей занимают **53,4%** рынка среднетоннажных грузовиков в России.

Рисунок 5. Прогноз рынка среднетоннажных грузовиков до 2019 года



Рисунок 6. Динамика продаж новых тяжелых грузовиков по месяцам с 2007 по 2014 год

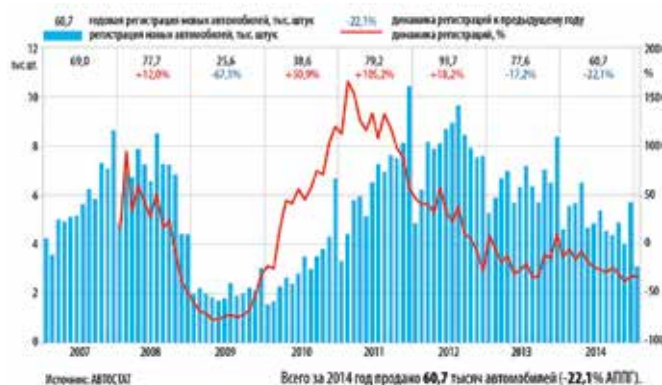
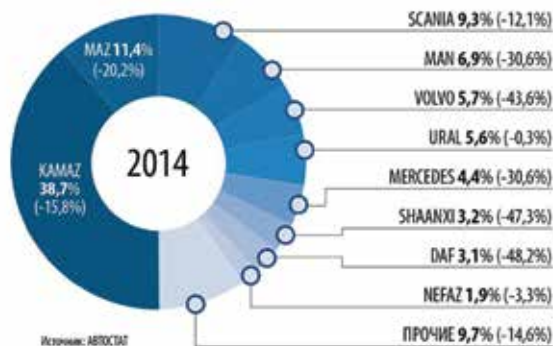


Рисунок 7. Доля рынка тяжелых грузовиков по маркам



**Рисунок 8. Топ-10 моделей тяжелых грузовиков за 2014 год**

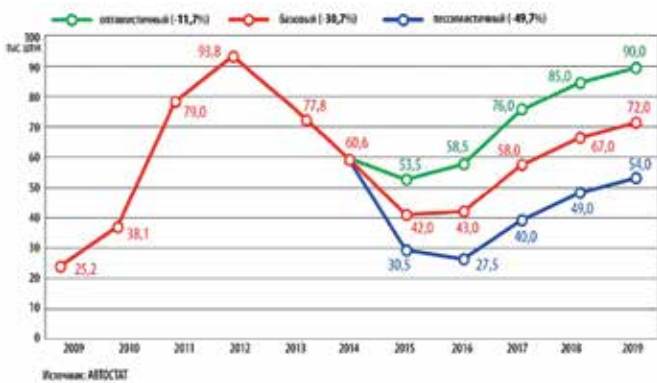
модель	продажи, шт.	доля, %	динамика, %
KAMAZ 6511	5 826	9,6	-18,5
MAN TGS	3 743	6,2	-28,7
KAMAZ 6520	3 604	5,9	-21,1
SCANIA P	2 881	4,7	-10,8
KAMAZ 4311	2 244	3,7	-20,3
VOLVO FH	1 799	3,0	-40,6
DAF TRUCKS XF	1 771	2,9	-49,2
MAZ 6312	1 740	2,9	30,3
MERCEDES ACTROS	1 724	2,8	-31,6
SCANIA G	1 631	2,7	-20,6

Источники: АВТОСТАТ

Тройка лидеров рейтинга

Топ-10 моделей занимают **44,4%** рынка тяжелых грузовиков в России.

**Рисунок 9. Прогноз рынка тяжелых грузовиков до 2019 года**



также максимальное снижение продаж пришлось на 2009 год, когда спад достиг 67,1% (было зарегистрировано всего 25,6 тыс. новых автомобилей), а максимальное увеличение произошло в 2011 году – объемы продаж по сравнению с предыдущим годом выросли практически в 2 раза, достигнув 79,2 тыс. штук (рис. 6).

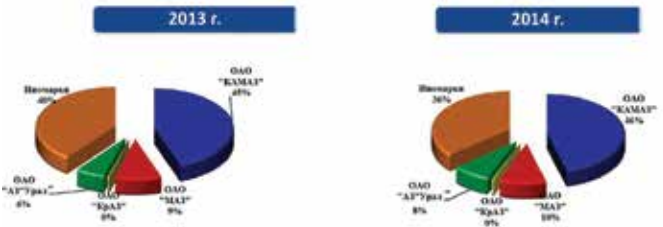
Что касается распределения долей на рынке тяжелых грузовиков по маркам, то первое место занимают автомобили марки КАМАЗ – 38,7%, на втором месте МАЗ – 11,4% и на третьем Scania – 9,3%. Но и здесь надо отметить отрицательную динамику практически у всех представленных на рынке марок, при этом наибольший спад отмечается у DAF – минус 48,2%, SHANXI – минус 47,3% и VOLVO – минус 43,6% (рис. 7).

Первые три места в топ-10 моделей тяжелых грузовиков за 2014 год соответственно принадлежат КАМАЗ-6511, MAN TGS и КАМАЗ-6520. А общая доля «десятки» составляет 44,4% рынка тяжелых грузовых автомобилей в России (рис. 8).

Рассматривая развитие ситуации на рынке тяжелых грузовиков до 2019 года, аналитики АВТОСТАТА рисуют схожую картину, как и в случае со среднетоннажными автомобилями, то есть предлагают к рассмотрению три варианта прогноза – пессимистичный, базовый и оптимистичный с аналогичными тенденциями возрождения рынка. Но даже при оптимистичном прогнозе, по мнению аналитиков, объемы продаж тяжелых грузовиков могут выйти на уровень 2012 года только в 2019 году (рис. 9).

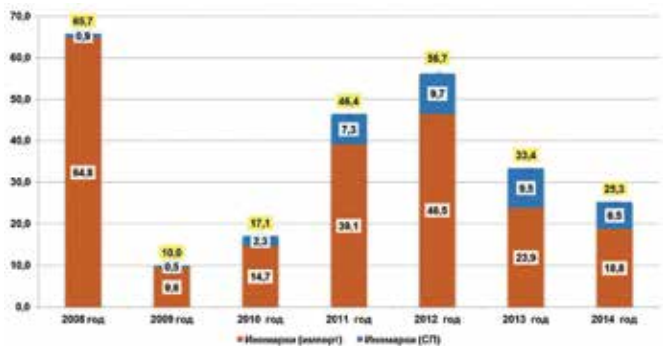
**Рисунок 10. Рынок РФ грузовых автомобилей 14–40 тонн по маркам (импорт + производство)**

Источник: Департамент маркетинга ОАО «КАМАЗ»



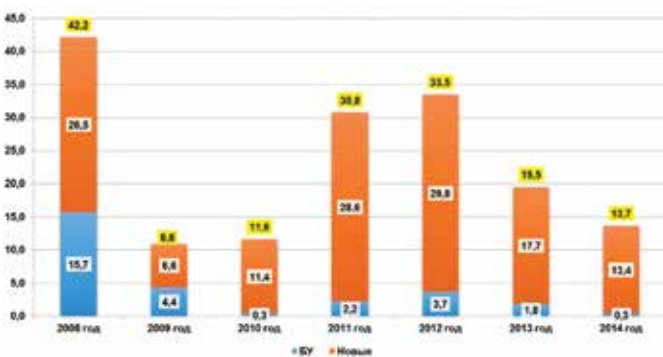
**Рисунок 11. Импорт иномарок в РФ 14–40 тонн**

Источник: Департамент маркетинга ОАО «КАМАЗ»



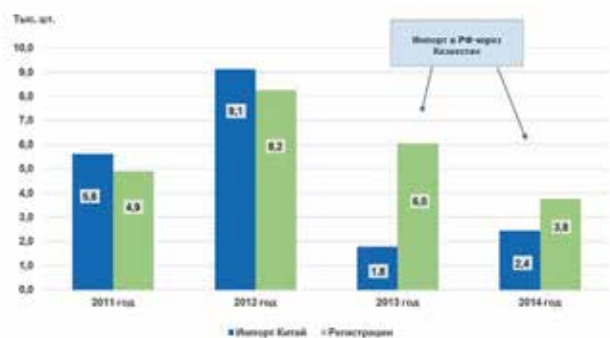
**Рисунок 12. Импорт иномарок (большая семерка) в РФ 14–40 тонн**

Источник: Департамент маркетинга ОАО «КАМАЗ»



**Рисунок 13. Импорт китайской автотехники 14–40 тонн**

Источник: Департамент маркетинга ОАО «КАМАЗ»



Заслуживают внимания специалистов данные, представленные на конференции Департаментом маркетинга ОАО «КАМАЗ». Речь идет о долях на российском рынке грузовых автомобилей массой 14–40 т отечественных и иностранных производителей, а также импорте автотехники в Россию (рис. 10, 11, 12, 13).