

Итоги и перспективы развития рынка грузового и пассажирского автотранспорта

В. Кузьмина



В Москве в конце марта 2016 года в АСМ-холдинг состоялась очередная, седьмая по счету, российская конференция по рынку грузового и пассажирского автотранспорта «Коммерческий транспорт 2016». Цель конференции – рассмотрение вопросов создания благоприятных условий для производства в РФ коммерческой автомобильной техники, комплектующих изделий, а также дополнительных мер Правительства РФ по стимулированию развития отечественной автомобильной промышленности. На конференции выступили заместитель Министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, заместитель генерального директора ОАО «АСМ-холдинг» Александр Ковригин, исполнительный директор НП «Объединение автопроизводителей России» Игорь Коровкин и др. От лица автопроизводителей актуальные презентации подготовили представители ПАО «КАМАЗ» и ОАО «АЗ УРАЛ».

О мерах государственной поддержки

О мерах государственной поддержки и регулирования развития автомобильной промышленности в 2016 году рассказал заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Александр Николаевич Морозов.

Свое выступление он начал с демонстрации графика, показывающего динамику автомобильного рынка и производства за период 2008–2015 гг. с учетом мер государственной поддержки. На графике видно, что в 2009 году объем производства автомобилей с мерами господдержки составил 700 тыс. автомобилей. За период 2009–2011 гг. на цели государственной поддержки автопрома было потрачено 75,5 млрд руб., что дало свои положительные результаты.

В 2015 году, благодаря реализуемым мерам господдержки спроса на общую сумму 43,3 млрд. рублей, удалось предотвратить сценарий обвального падения рынка, хотя общий спрос на автомобили упал ниже уровня 2009 года. В результате, объем производства с мерами господдержки составил 1,4 млн автомобилей. Среди основных причин падения спроса – низкая платежеспособность физических лиц, доля которых в объеме покупки автомобилей достигает 96%.

А. Морозов перечислил следующие меры государственной поддержки автомобильной промышленности в 2015 и 2016 годах.

1. Реализация программы обновления парка колесных транспортных средств, объем финансирования которой в 2015 г. составил 22,5 млрд руб. Мероприятия в

рамках этой программы будут продолжены и в 2016 г., с тем же объемом финансирования – 22,5 млрд руб.

2. На реализацию программы льготного лизинга колесных транспортных средств в 2015 г. было выделено 5,0 млрд руб., в этом году предусмотрена та же сумма – 5,0 млрд. руб.

3. На программу льготного автокредитования в 2015 г. было затрачено 3,5 млрд руб., в 2016 г. запланировано в три раза больше – 11,5 млрд руб. Но здесь надо иметь в виду, что в сумму на 2016 г. входят и те объемы переходящего финансирования, которые заложены в 2015 г., поскольку программа льготного автокредитования действует в течение трех лет.

4. Программа стимулирования спроса на автобусы и технику для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе, в 2015 г. предусматривала финансирование в объеме 3,0 млрд руб., та же сумма заложена и на 2016 г.

5. Субсидии организациям автомобилестроения на компенсацию части процентных платежей по инвестиционным кредитам в 2015 г. составили 7,9 млрд руб., в 2016 г. эта сумма несколько меньше – 7, 2 млрд руб.

6. В 2016 году, в отличие от предыдущего года, предусмотрена поддержка экспорта, на эти цели намечено потратить 3,3 млрд руб.

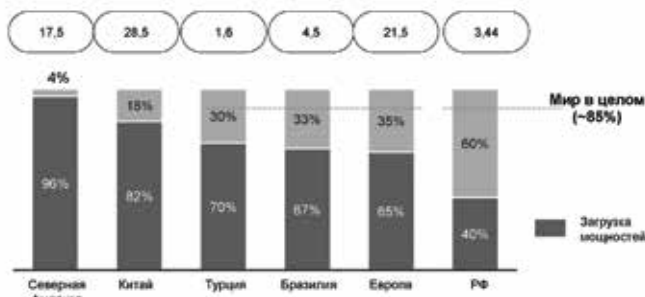
7. Размер субсидии на закупку городского электро-транспорта в 2016 году составит 1 млрд руб., в 2015 году на это было потрачено 0,38 млрд руб.

8. Блок промышленных субсидий в 2016 г. составит 80,4 млрд руб., против 63,0 млрд руб. в 2015 году.

9. На обновление парка машин «скорой помощи» в 2016 г. предусмотрено 3,0 млрд руб.

Программы льготного автокредитования и льготного лизинга стимулируют спрос на новые автомобили в условиях

Объемы производства и загрузка производственных мощностей автопроизводителей в 2015 году



Загрузка производственных мощностей автопроизводителей в РФ в 2010 году составляла 51%

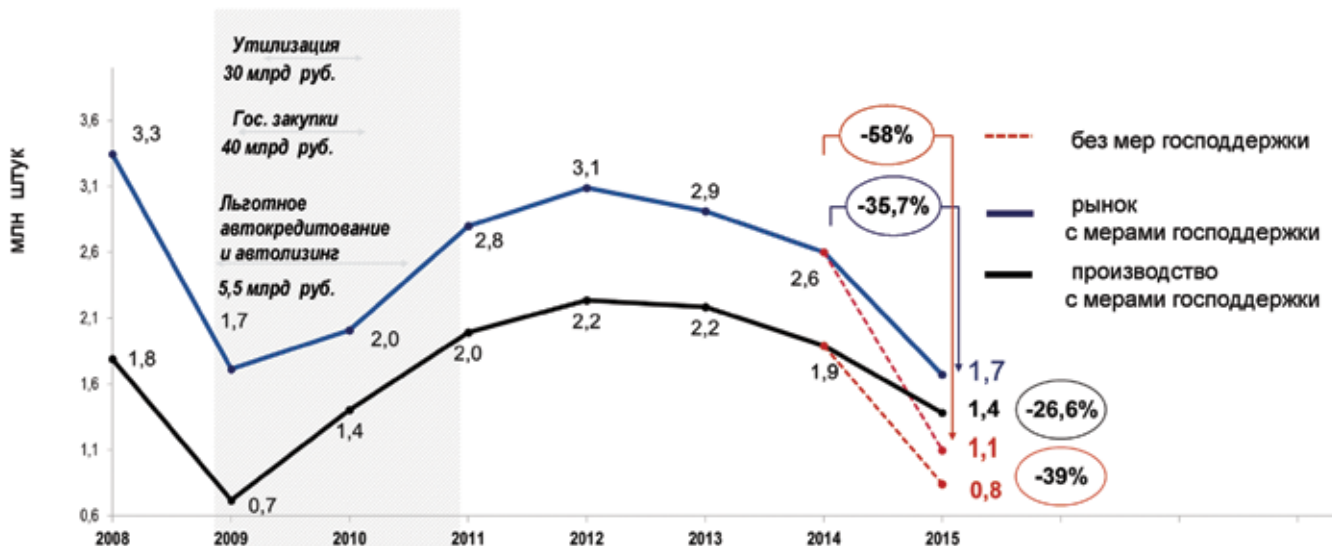
высоких кредитных ставок, действующих в настоящее время, обеспечивая наиболее выгодные условия их приобретения в кредит и лизинг. По результатам 2015 года программа льготного автокредитования (1 апреля – 31 декабря) позволила дополнительно продать более 243 тыс. автомобилей, а льготный лизинг (15 мая – 31 декабря) – более 33 тыс.

Субсидии из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат в связи с производством колесных транспортных средств должны позволить автомобильным предприятиям сократить накопленные убытки и ряд текущих расходов.

Предполагается, что меры, утвержденные Правительством РФ, обеспечат дополнительные объемы производства автомобилей в России, стабилизируют финансово-экономические показатели российских автопроизводителей и предприятий смежных отраслей, позволят сохранить рабочие места.

Говоря об объемах производства и загрузки производственных мощностей автопроизводителей в 2015 го-

Динамика автомобильного рынка и производства Российской Федерации 2008 - 2015 гг.



Целевые рынки и потенциальные объемы дополнительных экспортных продаж в 2016 году



Планируемые результаты:

Рост объемов экспорта на 20% за счет стран дальнего зарубежья. Крупные рынки: Мексика (VW, ГАЗ), Египет (АвтоВАЗ, ГАЗ), Иран (КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ, АвтоВАЗ, Nissan), Вьетнам (КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ, Рено Россия), Алжир (Рено Россия), Куба (КамАЗ, УАЗ), Эфиопия (ГАЗ), Индия (КАМАЗ), Европа (ГАЗ, АвтоВАЗ) создание производств за рубежом: Индия (КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ), Вьетнам (КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ)
Выход на новые приоритетные рынки сбыта по СВУ автомобилям, машинокомплектам и автокомпонентам, снятие нетарифных барьеров

ду, А. Морозов отметил самый низкий уровень загрузки у российских предприятий, который равен лишь 40%. Для сравнения, этот показатель у автопроизводителей в Северной Америке составляет 96%, Китае – 82%, Турции – 70%, Бразилии – 67%, Европе – 65%.

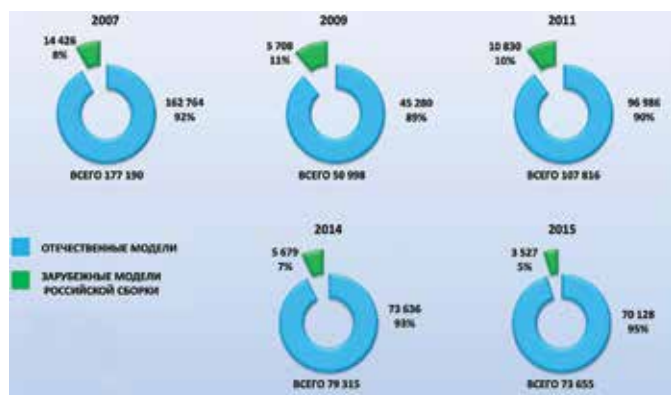
Общий объем производства автомобилей в 2015 году в Китае составил 28,5 млн единиц, Европе – 21,5, Северной Америке – 17,5, Бразилии – 4,5, России – 3,4 и Турции – 1,6 млн единиц.

По словам заместителя министра, резкое снижение спроса в условиях переизбытка мощностей может привести к полной «деиндустриализации» автомобильной промышленности.

Чтобы не допустить снижение объемов рынка ниже 1,6 млн штук в год, необходима поддержка спроса на авторынке на уровне, обеспечивающем выживаемость автопроизводителей и инвестиционную привлекательность.

Так, для стимулирования сохранения и развития производств с уровнем локализации более 50%, нужна оптимизация неэффективных мощностей за счет концентрации господдержки вокруг высоколокализованных производителей.

Производство грузовых автомобилей полной массой до 5 тонн в России, штук



Помимо этого, необходимо создание условий для повышения экспортноориентированности автомобильного производства с целью роста экспорта на целевые рынки не менее чем в 2 раза к 2025 году.

В 2015 году доля экспорта в производстве составила 7,7% (106 тыс. штук, 19,3% относительно 2014 года).

Для увеличения доли экспорта в производстве необходимо:

- устранение заградительных импортных таможенных пошлин (в настоящий момент пошлины на целевых рынках доходят до 74%);
- предоставление субсидии российским организациям автомобилестроения на компенсацию части затрат на транспортировку продукции на внешние рынки;

- предоставление субсидии российским производителям колесных транспортных средств на доработку конструкции автомобилей для экспортных рынков.

Основными целевыми экспортными рынками для российских автопроизводителей являются Вьетнам, Египет, Иран, Индия, Куба и Алжир. К числу ожидаемых результатов относится и открытие для экспорта из России крупных рынков, защищенных особыми техническими требованиями (правый руль, Евро-6, климатическое исполнение и т. п.).

За счет сбалансированного комплекса мер господдержки в течение 2016 года должен быть осуществлен переход к новой модели развития индустрии, основанной на повышении внутренней конкурентоспособности отрасли для целей последующего выхода на глобальные рынки.

Анализ итогов работы российского автопрома

Заместитель генерального директора ОАО «АСМ-Холдинг» Александр Сергеевич Ковригин предоставил итоги работы российского автопрома в сфере производ-

Динамика развития малого бизнеса и производства грузовых автомобилей полной массой до 5 тонн



Производство грузовых автомобилей полной массой 5,1 тонн в России, штук



Динамика развития малого бизнеса и производства грузовых автомобилей полной массой более 20 тонн в России, штук



Топ-5 самых популярных грузовиков (полной массой свыше 5 тонн), по объемам продаж, шт. в 2015 году

МАРКА	2013	2014	2015	САМАЯ ПРОДАВАЕМАЯ МОДЕЛЬ в 2015 году
КАМАЗ	29 969	26 532	17 384	КАМАЗ 65115 4 144 шт.
ГАЗ	11 943	10 421	8 154	ГАЗ GAZON NEXT 3 223 шт.
МАЗ	8 246	5 957	2 618	МАЗ 6501 462 шт.
SCANIA	5 890	5 612	2 450	SCANIA SERIE R 736 шт.
ISUZU	1 429	2 437	2 398	ISUZU NQR 1 221 шт.

ства грузовых автомобилей, автобусов и LCV за 2015 год и сделал прогноз развития отрасли на перспективу.

Особенностью представленных данных стал их анализ не только по итогам продаж в 2015 году, но и за несколько предыдущих лет.

Производство грузовых автомобилей

Производство грузовых автомобилей полной массой до 5 тонн в 2015 году составило 73 655 штук, в том числе зарубежных моделей российской сборки было выпущено 3527 единиц (5%).

Больше всего грузовых автомобилей полной массой до 5 тонн было произведено в 2007 году – 177 190 штук, а наименьшее в 2009 году – 50 998 единиц. В 2011 году выпуск грузовиков полной массой до 5 тонн увеличился до 107 816 штук, а затем, вплоть до 2016 г., в этом сегменте начался очередной спад выпуска производимой продукции.

Пик производства грузовиков полной массой от 5,1 до 20 т тоже пришелся на 2007 год и составил 61 061 шт. В 2009 году зафиксирован почти трехкратный спад производства – 22 547 шт., а в 2011 году произошел его подъем, тогда выпуск грузовых автомобилей достиг 41 587 ед. Падение производства в последующие годы привело к нерадужному итогу – в 2015 году выпущено всего 29 988 грузовиков.

Аналогичная тенденция наблюдается и в отношении грузовых автомобилей полной массой свыше 20 тонн: в 2007 году объем их производства составил 52 868 ед., в 2009 году – 17 699, в 2011 – 45 044 и в 2015 году – 22 412 ед.

В списке самых популярных грузовиков полной массой свыше 5 тонн первое место занял КАМАЗ-65115, в 2015 году их было продано 4144 шт. Следом идет ГАЗон NEXT с объемом продаж в размере 3223 ед. Также в первую пятерку наиболее продаваемых грузовиков вошли Isuzu NOR (1221 шт.), Scania R (736 шт.) и МАЗ-6501 (462 шт.).

Производство автобусов

Как и в сфере производства грузовиков, наибольшее количество автобусов за период 2007–2015 гг. было выпущено в 2007 году – 25 632 ед. Во время кризиса в 2009 г.

Топ-5 самых популярных легких коммерческих автомобилей, по объемам продаж, шт. в 2015 году

МАРКА	2013	2014	2015	САМАЯ ПРОДАВАЕМАЯ МОДЕЛЬ в 2015 году
ПАЗ	7 750	6 458	4 935	ПАЗ 3205 3 177 шт.
НЕФАЗ	1 176	929	1 130	НЕФАЗ 5299 599 шт.
ЛИАЗ	1 428	1 120	2 618	ЛИАЗ 5292 1 027 шт.
МАЗ	1 206	891	522	МАЗ 206 212 шт.
КАВЗ	385	293	293	КАВЗ 4238 204 шт.

Топ-5 самых популярных легких коммерческих автомобилей, по объемам продаж, шт. в 2015 году

МАРКА	2013	2014	2015	САМАЯ ПРОДАВАЕМАЯ МОДЕЛЬ в 2015 году
ГАЗ	66 122	56 672	37 599	GAZ GAZEL NEXT 12 971 шт.
УАЗ	22 044	19 148	19 312	УАЗ 3741 10 731 шт.
MERCEDES	5 512	10 315	8 429	MERCEDES SPRINTER 6 484 шт.
FORD	12 043	8 646	4 754	FORD TRANSIT 4 598 шт.
VOLKSWAGEN	11 805	9 067	3 629	CARAVELLE 1 198 шт.

Производство микроавтобусов в России, штук



их производство, по сравнению с 2007 годом, сократилось более чем в 2 раза, объем продаж тогда составил всего 10 920 шт. В 2011 году отмечен подъем производства, выпуск автобусов достиг 18 424 шт. В последующем периоде вновь наблюдается снижение объема производства: в 2014 г. – 12 553, в 2015 г. – 9336 автобусов.

По сравнению с 2007 годом в 2015 году произошло снижение выпуска автобусов в 2,7 раза. При этом самым продаваемым автобусом в прошлом году стал ПА3-3205, объем его продаж составил 3177 шт., на втором месте – ЛиАЗ-5292 (1027 ед.), третьем – НефАЗ-5299 (599 шт.), четвертом – МА3-206 (212 шт.) и замыкает пятерку лидеров КАв3-4238 (204 шт.).

В сегменте производства микроавтобусов наблюдается несколько отличная картина, чем в сфере производства грузовых автомобилей и автобусов. Здесь пик производства также пришелся на 2007 год – было выпущено 62 928 микроавтобусов, затем в 2009 году произошел его спад в 2,5 раза – до 24 877 ед. В 2011 год объем производства, по сравнению с 2009 г., вырос на 12% и составил 27 979 микроавтобусов. А вот в 2014 году, в отличие от сегмента производства грузовиков и автобусов, где наблюдался спад по сравнению с 2011 годом, в сфере производства микроавтобусов наблюдается приличный рост – почти на 30% (35 571 шт.). Данную тенденцию можно объяснить распадом во время кризиса крупных и средних автотранспортных компаний и увеличением в то же время предприятий малого бизнеса, которые стали основными потребителями данных автотранспортных средств. Так, по данным РОССТАТа, число предприятий малого бизнеса в 2014 году составило 2103,8 тысяч, а в 2011 году их было 1836,4 тысячи. В 2015 году, по данным РОССТАТа, количество предприятий малого бизнеса увеличилось до 2150 тысяч. Однако специалисты эту цифру подвергают сомнению, по их данным,

количество малых предприятий в 2015 году сократилось и составило всего 1600 тысяч. Соответственно уменьшилось в 2015 году и производство микроавтобусов, которое составило всего 27 611 ед.

Топ-5 самых популярных легких коммерческих автомобилей выглядит следующим образом: ГАЗель NEXT (продано в 2015 году 12 971 шт.), УАЗ-3741 (10 731 шт.), Mercedes-Benz Sprinter (6484 шт.), Ford Transit (4598 шт.), Volkswagen Caravelle (1198 шт.).

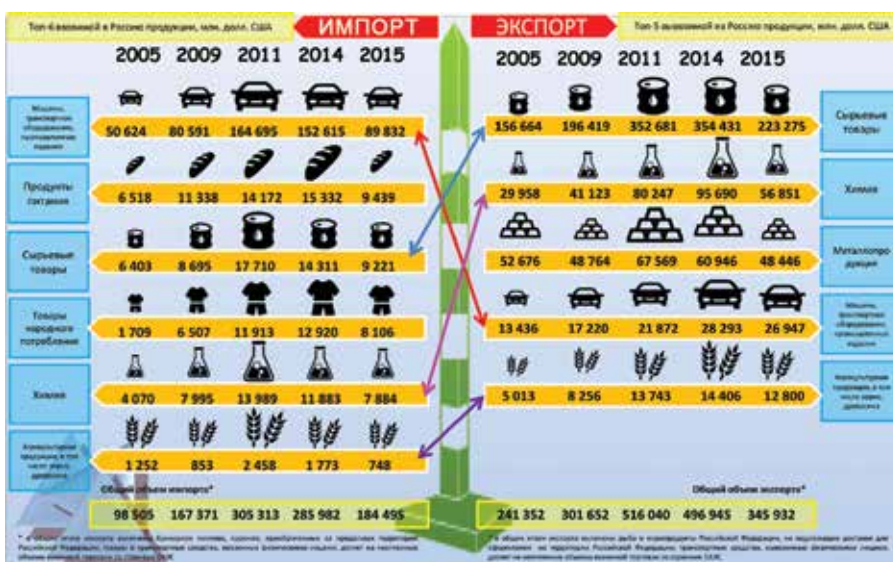
Экспорт и импорт

А. Ковригин привел в своем выступлении данные по экспорту и импорту важнейших товаров России за период 2005–2015 гг.

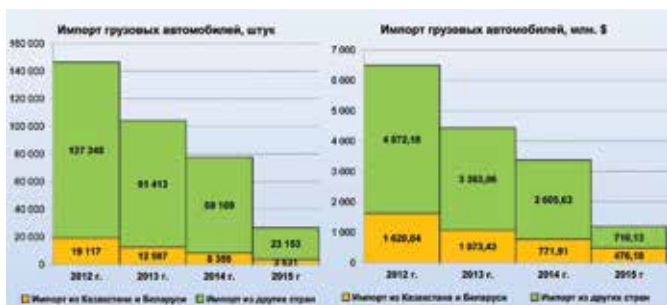
На первом месте среди импортных товаров находятся машины, транспортное оборудование, промышленные изделия. В 2005 году их было ввезено на сумму 50 624 млн долл. США, в 2009 году – на сумму 80 591 млн долл. США. Пик пришелся на 2011 год, когда импорт товаров данной группы достиг суммы в размере 164 695 млн долл. США. В 2014 году наблюдается спад до 152 615 млн долл. США, в 2015 году снижение было продолжено – ввоз транспортного оборудования, промышленных изделий осуществлен на сумму 89 832 млн долл. США, то есть почти в 1,7 раза меньше чем в 2014 году. На втором месте в импортной группе находятся продукты питания (в 2015 г. – 9439 млн долл. США), третьем – сырьевые товары (в 2015 г. – 9221 млн долл. США), четвертом – товары народного потребления (в 2015 г. – 8106 млн долл. США), пятом – изделия химической отрасли (в 2015 г. – 7884 млн долл. США).

Были озвучены также конкретные цифры по импорту грузовых автомобилей и автобусов. Всего в 2015 году импортировано грузовых автомобилей в количестве 26 684 ед., на сумму 1186,31 млн долл. США, а автобусов – в количестве 1180 шт., на сумму 85,51 млн долл. США.

Импорт и экспорт важнейших товаров России 2005-2015 г.г.



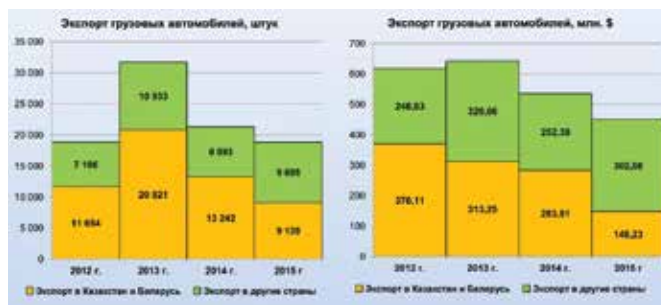
Импорт грузовых автомобилей, штук, млн \$ в 2012-2015 гг.



Импорт автобусов, штук, млн \$ в 2012-2015 гг.



Экспорт грузовых автомобилей, штук, млн \$ в 2012-2015 гг.



Экспорт автобусов, штук, млн \$ в 2012-2015 гг.



Что касается экспорта, то лидером здесь являются сырьевые товары, уверенная положительная динамика которых наблюдалась вплоть до 2014 года, когда было экспортировано сырья на сумму 354 431 млн долл. США, что в 2,3 раза больше по сравнению с 2005 годом. В 2015 году сырьевых товаров экспортировали уже на меньшую сумму – 223 775 млн долл. США, то есть на 130 656 млн долл. США меньше, чем в предыдущем году. На втором месте в этом списке находятся товары химической промышленности (в 2015 году их экспортировали на сумму 56 851 млн долл. США), на третьем – металлопродукция (2015 г. – 48 446 млн долл. США), на четвертом – машины, транспортное оборудование, промышленные изделия (2015 г. – 26 947 млн долл. США) и на

пятом – агрокультурная продукция, включая зерно и древесину (2015 г. – 12 800 млн долл. США).

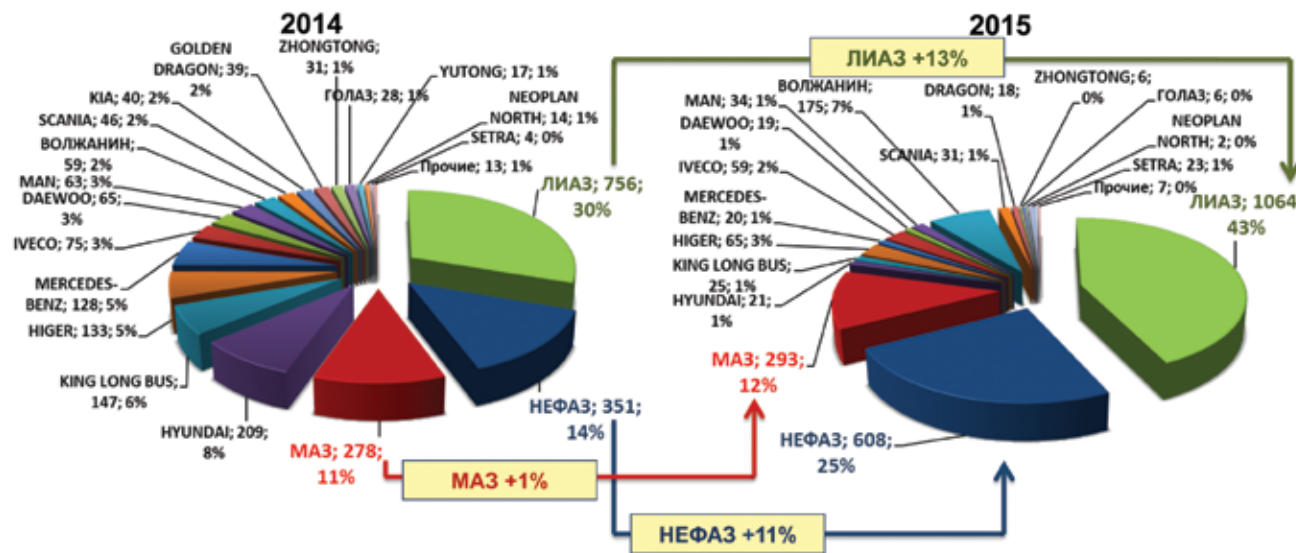
В 2015 году было экспортировано грузовых автомобилей в количестве 18 834 шт., на сумму 450,31 млн долл. США. Экспорт автобусов составил в количестве 2256 шт., на сумму 37,69 млн долл. США.

Что касается прогноза на перспективу, то, по мнению А. Ковригина, если сегодня серьезно не заняться экспортом, то дальнейшее падение производства автотранспортных средств продолжится.

Структура рынка автобусов большого класса

Интересна для автотранспортников, особенно занимающихся перевозками пассажиров в крупных городах,

Структура рынка автобусов большого класса (регистрации) по итогам 2015 года



картина по структуре рынка автобусов большого класса (согласно их регистрации) по итогам 2014 и 2015 годов. Анализ в этой сфере рынка представил Виталий Сергеевич Минин, начальник отдела маркетинговых исследований Департамента маркетинга ПАО «КАМАЗ».

Наибольшая доля в данном сегменте рынка принадлежит автобусам ЛиАЗ, которая в 2015 г. достигла 43%. По сравнению с 2014 годом она возросла на 13%, этому способствовало участие Ликинского автобусного завода в государственной программе субсидирования покупки газомоторных автобусов. На втором месте находятся автобусы большого класса НеФАЗ, доля которых в 2015 году, по сравнению с 2014 годом, увеличилась на 11%, достигнув 25%. На третьем – автобусы МАЗ с долей, равной 12%. На четвертом – автобусы «Волжанин», доля которых составляет 7%. Что касается других автобусостроителей, то их доля на рынке автобусов большого класса незначительна и колеблется от 1 до 3%.

О ситуации в странах СНГ

О сложившейся ситуации в сфере автомобильной промышленности в странах СНГ, а также проекте Соглашения о сотрудничестве государств – участников СНГ в автомобилестроении рассказал консультант департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ Александр Владимирович Ягодкин.

Он отметил, что автомобильная промышленность вместе с сопутствующими ей производствами автомо-

бильных компонентов является одним из важнейших видов экономической деятельности и одним из «локомотивов» мировой экономики.

Пространство СНГ в последние годы являлось довольно привлекательным для известных автомобильных фирм. Государства – участники СНГ в целом обладают емким рынком с высоким потенциалом дальнейшего развития и динамики роста. При этом издержки на персонал относительно низки, а трудовые ресурсы достаточно квалифицированы. Кроме того, ряд государств-участников СНГ имеют собственную автомобильную промышленность, которая остро нуждается в инвестициях и современных технологиях. В этой связи активность мировых автопроизводителей в области поиска новых производственных площадок и рынков сбыта является актуальной для государств-участников СНГ. Производство современных легковых автомобилей с участием ведущих производителей было запущено в Беларуси, Казахстане, Российской Федерации, Узбекистане и Украине.

А. Ягодкин привел свежий пример. Китайская компания «CHINA MACHINERY COMPANY» инвестировала 5 млн долларов в производство автомобилей марки JAC в Казахстане. Машины будут производиться мелкоузловым способом в Кустанайской области. Всего планируется инвестировать до 40 млн долларов. Поставка и монтаж технологического оборудования запланированы на июнь-июль 2016 года.

Но, начиная с 2014 года, автомобилестроение государств-участников СНГ находится в сложной экономической ситуации. Загрузка производственных мощностей снижается, а рентабельность производства падает.

В 2015–2016 годах рынок продаж новых легковых автомобилей уменьшился во всех государствах-участниках СНГ, рынок подержанных легковых автомобилей также просел, хотя и в меньшей степени.

Основные причины

А. Ягодкин становится на основных причинах падения. Прежде всего – это снижение покупательной способности населения государств Содружества.

Вторая серьезная причина состоит в том, что, несмотря на достигнутую степень локализации производства автомобилей на пространстве СНГ, значительная часть автокомпонентов производится в третьих странах, поэтому рост стоимости машинокомплектов неуклонно растет.

Третья причина является кумулятивной причиной вышеназванных факторов. Дело в том, что экономические процессы обладают некоторой степенью инертности. Население, не готовое вследствие возросшей цены и падения доходов покупать автомобили, меняет модель поведения от потребительского в пользу накопления, или, как говорят экономисты, в пользу отложенного спроса, тем самым усиливая кривую падения продаж автотехники.

Таблица 1. Крупнейшая двадцатка стран по производству автотранспорта

Государства	Произведено автотранспорта (тыс. единиц)		
	2013 год	2014 год	2014 год/ 2013 год (%)
КНР	22 117	23 723	107,3
США	11 066	11 661	105,4
Япония	9 630	9 775	101,5
Германия	5 718	5 908	103,3
Республика Корея	4 521	4 525	100,0
Индия	3 898	3 840	98,5
Бразилия	3 055	3 365	110,1
Мексика	3 712	3 146	84,8
Испания	2 163	2 403	111,1
Канада	2 380	2 394	100,6
Россия	2 184	1 887	86,4
Таиланд	2 457	1 880	76,5
Франция	1 740	1 817	104,4
Великобритания	1 598	1 599	100,0
Индонезия	1 206	1 299	107,7
Чехия	1 133	1 251	110,4
Турция	1 126	1 170	103,9
Иран	744	1 091	146,6
Словакия	975	993	101,8
Италия	658	698	106,1
Аргентина	791	617	78,0
Итого	82 872	85 042	102,6

Необходимы скоординированные усилия

В этих непростых условиях государствам-участникам СНГ необходимо выработать скоординированные усилия бизнеса и государственных структур для поддержки автопроизводителей.

При этом для производителей автомобилей и автокомпонентов государств-участников СНГ очень важно не просто повысить совокупную факторную производительность (сырье, материалы, энергия, труд), но и приблизиться к лучшим мировым практикам машиностроения.

Важную роль играет освоение новых технологий и повышение качества занятого персонала. Возникает необходимость в программах переобучения, подготовки узкопрофильных специалистов для работы с модернизируемым оборудованием, которые могли бы быть подготовлены базовыми организациями государств-участников СНГ (в том числе НИТУ «МИСиС», МГТУ им. Н.Э. Баумана и др.).

В условиях рецессии необходимо разработать меры по субсидиарной государственной поддержке целевых кредитов автопроизводителям.

Крайне необходимы инвестиции и соответствующая государственная поддержка в качество и сервис. Резкий рост конкуренции со стороны ведущих автоконцернов и возросшие запросы потребителей сделают потребительские свойства продуктов и качество сервиса ключевым фактором для получения соответствующей маржи автопроизводителями.

При продаже на экспорт в третьи страны качество и сервис являются необходимыми условиями продвижения продукции с высокой добавленной стоимостью.

Автопроизводству на пространстве СНГ во многом необходима консолидация. Производство автомобилей в государствах-участниках СНГ по мировым меркам является относительно незначительным. В мировой двадцатке стран-лидеров по объемам производства колесного транспорта из государств-участников СНГ присутствует лишь Российская Федерация.

Развитие консолидации является необходимым условием для интеграции в региональные цепочки поставок и встраивания в глобальное автомобилестроение.

Для рынка автокомпонетов очень важно достичь согласованности по условиям сосуществования официального импорта компонентов и так называемого параллельного импорта, который существенно дешевле, но требует выработки надлежащих надзорных и контрольных мер.

Таким образом, скоординированные договоренности в промышленной политике, включая автомобилестроение, имеют большое практическое значение.

А. Ягодкин привел пример. Недавно, в начале 2016 года, Казахстан ввел утилизационный и регистрационный сбор на автомобили (в совокупности примерно 150 тыс. руб. или 2 тыс. долларов США за 1 автомо-

биль). Казахстан пытается поддержать свою отрасль. Но, с другой стороны, такие действия со стороны Казахстана без предварительного согласования с другими государствами-участниками СНГ существенно влияют на показатели эффективности заинтересованных автопроизводителей, в частности российских и белорусских. Ведь Казахстан является, например, для АвтоВАЗа важнейшим экспортным рынком: до недавнего времени на долю этой страны приходилось до 70–80% экспортных поставок российского производителя.

Учитывая все эти обстоятельства, Исполнительным комитетом СНГ совместно с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации подготовлен проект Соглашения о сотрудничестве государств-участников СНГ в автомобилестроении.

Соглашением предусматривается сотрудничество государств – участников СНГ по следующим направлениям:

- определение приоритетных направлений сотрудничества в автомобильной промышленности, формирования перечня совместных программ и проектов;
- развитие института государственно-частного партнерства в целях ускоренной модернизации производства автокомпонентной базы и повышения ее технического уровня;
- разработка мероприятий государственной поддержки автомобильной промышленности, включая программы регулирования кредитных и страховых ставок, жизненного цикла продукции автомобилестроения, утилизационные и экологические мероприятия;
- содействие созданию совместных производств, встраиванию в региональные и глобальные цепочки добавленной стоимости;
- подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров в автомобилестроении.

Предполагается взаимодействие государств-участников Соглашения в реализации совместных мер, направленных на повышение конкурентоспособности и устойчивого развития автомобилестроения, включая актуализацию нормативно-правового обеспечения автомобилестроения в области технического регулирования с учетом наиболее успешных международных практик.

Проект соглашения был одобрен на заседании экспертной группы государств-участников СНГ 15 декабря 2015 года, согласован правительствами государств – участников СНГ. В соответствии с правилами процедуры, принятыми в Содружестве, документ планируется подписать на заседании Совета глав правительств государств-участников СНГ в октябре 2016 года. Ожидается, что он вступит в силу в первой половине 2017 года.

Как и все многосторонние соглашения, документ носит, до определенной степени, рамочный характер. Тем не менее, есть основание полагать, что соглашение станет важным элементом поддержки автопрома СНГ.

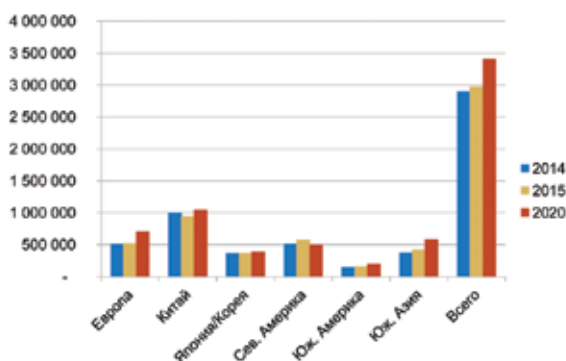
Обзор глобального рынка коммерческой техники

Управляющий партнер «EURussia Partners» Иван Радилов Бончев сделал обзор глобального рынка коммерческой техники, а также рассказал о перспективах до 2020 года.

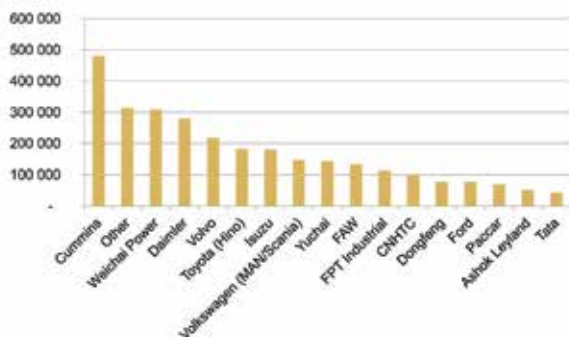
Мировой объем производства

Мировой объем производства грузовых автомобилей грузоподъемностью более 6 т в 2015 году вплотную приблизился к 3 млн шт. Предполагается, что к 2020 году этот рубеж будет преодолен и, по прогнозам, достигнет почти 3,5-миллионной отметки. Первенствуют на этом сегменте рынка китайские автокомпании, производя почти 1 млн грузовиков. На втором месте – европейские автопроизводители, следом идут компании Северной Америки. Ожидается, что к 2020 году китайские компании сохранят свое лидирующее положение.

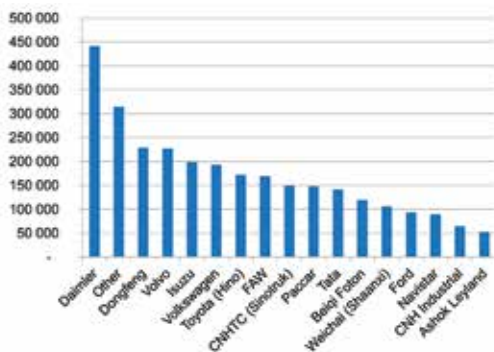
Производство грузовиков в мире (> 6 т.)



Крупнейшие производители силовых агрегатов



Крупнейшие производители грузовиков



Вместе с тем сегодня крупнейшим автопроизводителем в мире остается компания Daimler, хотя вторую позицию занимает уже китайское предприятие Dongfeng. Причем в десятку крупнейших в мире автопроизводителей входят три китайские компании: помимо Dongfeng, это FAW и CNHTC (Sinotruk), что можно расценивать как серьезный вызов для других автопроизводителей.

Рынок силовых агрегатов

Говоря о рынке двигателей для коммерческих автомобилей, И. Бончев заметил, что длительное время ведущим брендом были силовые агрегаты Cummins, однако сегодня многие компании стали производить свои двигатели, в итоге потеснив на рынке известный бренд.

Тенденции североамериканского рынка

Не обошел в своем выступлении докладчик тему экологии, рассказав о существующих тенденциях на североамериканском рынке. В частности, сегодня здесь действуют достаточно жесткие Правила в отношении выбросов парниковых газов 2014–2017, которые применяются ко всей технике грузоподъемностью более 8,5 т. Одна из основных целей применения этих правил – снижение к 2017 году расхода топлива в диапазоне от 6% до 23% относительно 2010 года.

И. Бончев привел наглядные примеры, характеризующие существующие тенденции на североамериканском рынке. Так, автопроизводитель Navistar теперь в средних двигателях задействует SCR (селективно каталитическое восстановление). Крупнейший производитель силовых агрегатов Cummins заморозил свой проект ISX 15-литровый двигатель на природном газе из-за ожидаемых низких объемов его реализации. Автомобилестроительная компания Ford меняет 7-литровый двигатель Cummins ISB6 на свой 6,7-литровый двигатель F-650 / F-750.

Таким образом, ожидается, что на североамериканском рынке из-за нового законодательства автопроизводители сделают смещение от 15–16-литровых двигателей в сторону более мелких 13-литровых двигателей. Но, несмотря на это, 15-литровые двигатели будут продолжать занимать значительную долю в сегменте транспортных средств грузоподъемностью более 15 т.

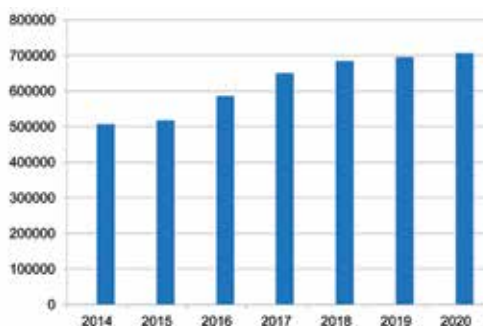
Европейский рынок

Производство грузовиков в Европе, включая Россию, перешагнуло в 2014 году 500-тысячную отметку, сохранив положительную тенденцию и в 2015 году. По прогнозам, в 2020 году будет преодолена отметка в 700 тыс. грузовиков.

Сегодня для европейского рынка характерны следующие тенденции:

- концерн Volkswagen, после приобретения MAN и Scania, стал крупнейшим производителем грузовой техники в Европе;
- в рамках совместного предприятия ПАО «КАМАЗ» применяет 13-литровый двигатель (Евро-4) Daimler. А вот

Производство грузовиков в Европе (вкл. Россию)



двигатели Евро-5 будут уже собственного производства, по технологии Liebherr;

- компания Iveco консолидирует мощности для оптимизации затрат;
- наблюдается четкий тренд переноса производства из Западной Европы ближе к экспортным рынкам и странам с низкими издержками.

Производство грузовиков в Южной Азии

Продолжается уверенный рост производства грузовиков в Южной Азии. В 2015 году был преодолен рубеж в 400 тыс. грузовиков. Ожидается, что к 2020 году объем производства приблизится к 600 тыс. ед.

Особенностью этого рынка является то, что в ряду крупнейших автопроизводителей, таких как Tata, Daimler, Toyota, Ashok Leyland и Volvo, практически отсутствуют китайские компании.

Сегодня в Южной Азии крупнейшими рынками являются: Австралия, Индия, Индонезия, Малайзия, Филиппины и Тайланд. Страны низких издержек становятся не только производственными центрами, но и экспортными. В этом регионе в основном производятся японские и южнокорейские марки.

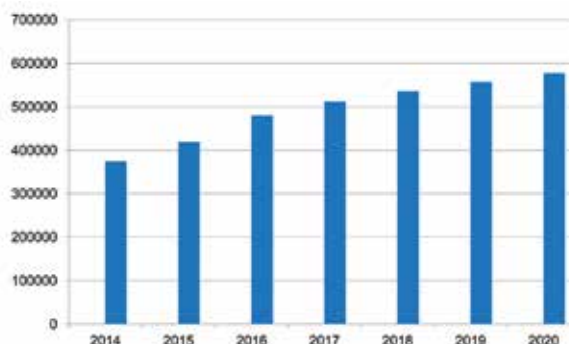
Достижения Китая

Производство грузовиков в Китае в 2014 достигло 1 млн шт., однако в 2015 году произошел некоторый спад. Эксперты прогнозируют вновь достижение миллионной отметки в 2017 году, а в 2018 году предполагают незначительный рост, который превысит 1 млн грузовиков. В 2019 году ожидается небольшой спад, а в 2020 году производство вновь выйдет на уровень 2018 года. Это связано с тем, что сегодня в Китае, после стабильного роста, отмечается определенное насыщение рынка, и в дальнейшем производство грузовиков будет колебаться около одного миллиона единиц.

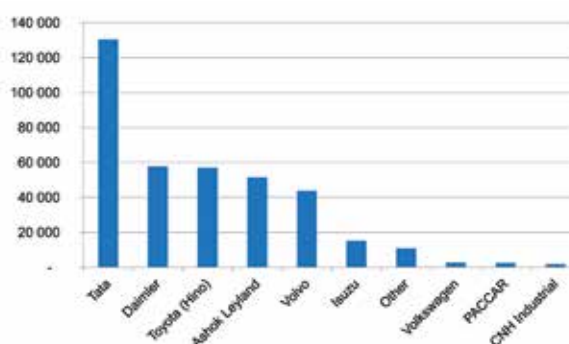
В настоящее время рынок грузовиков в Китае отличается значительным ростом сегмента среднетоннажной техники с газовыми двигателями: в 2014 году было произведено около 50 тыс. автобусов и 40 тыс. грузовиков, 97% газовых двигателей работают на КПП.

В Китае уже внедрен экологический стандарт Евро-4, но только 10% новой техники отвечает этим требованиям.

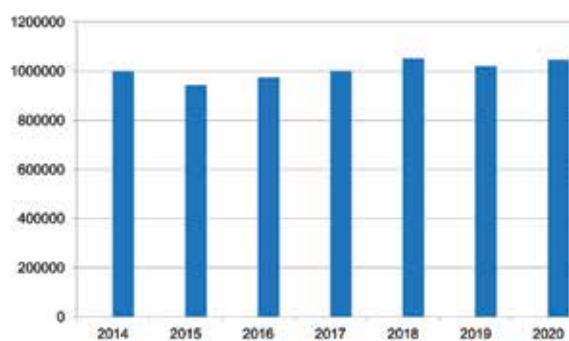
Производство грузовиков в Южной Азии



Производство грузовиков в Китае



Производство грузовиков в Южной Азии



ям. Считается, что переход на новый стандарт повысит себестоимость продукции, в результате чего мелкие автопроизводители просто не смогут выжить.

Производство грузовиков в Южной Америке

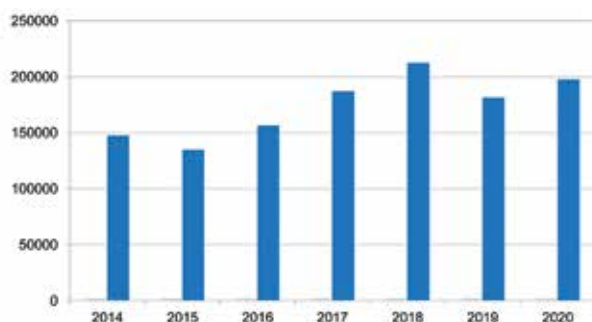
Прошлый год для автопроизводителей этого региона был достаточно тяжелым, особенно для бразильских компаний, переживших серьезные преобразования. Однако после выхода из цикличности, начиная с 2017 года, ожидается рост, вплоть до 2018 года.

На рынке в Южной Америке доминируют такие автопроизводители, как Volkswagen, Daimler, Volvo и Ford.

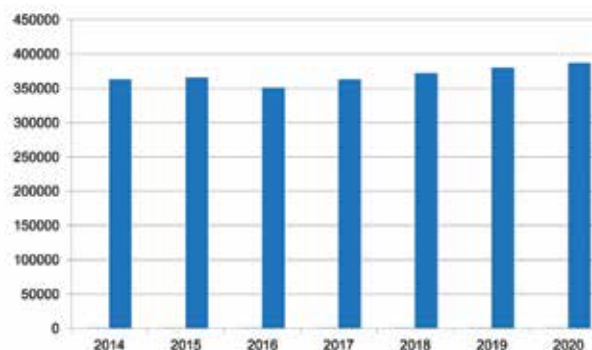
Среди отличий этого региона можно отметить тот факт, что множество китайских производителей от-



Производство грузовиков в Южной Америке



Производство грузовиков в Японии и Корее



крывают свои предприятия в Бразилии (Foton, CNHTC (Sinotruck), Shaanxi), а также в Венесуэле (JAC). Кроме того, компания MAN (Латинская Америка) начала производство грузовиков под брендом VW как с двигателем MAN D08, так и с китайским Foton Cummins ISF.

Японский и корейский рынки

Производство грузовиков в Японии и Корее отмечается своей стабильностью. В 2015 году выпуск грузовых автомобилей в этих странах, по сравнению с 2014 годом, свидетельствует лишь о незначительном росте. Тенденция стабильности ожидается и в последующие годы, колебания будут, но они будут незначительными. Автомобильные компании сохраняют свои позиции, поскольку падения производства, начиная с 2016 года, здесь не предвидится.

Отличительными тенденциями на рынке Японии и Кореи являются:

- перенос производства ближе к экспортным рынкам;
- оптимизация налогов;
- низкие издержки;
- растущая конкуренция со стороны Китая;
- разработка бюджетного продукта (Hyundai Xcient, UD Quester);

– применение глобальных платформ и двигателей (Daimler, Volvo).

Если обобщить вышесказанное, то можно сделать вывод, что идет дальнейший процесс глобализации мирового рынка. За счет консолидации становится меньше производителей, в то же время консолидация позволяет использовать общие комплектующие. Все чаще наблюдается расположение сборки грузовиков ближе к рынкам сбыта. Отмечается четкая тенденция, направленная на выпуск бюджетной продукции. Расширяются производственные мощности в странах с низкими издержками. Все больше внимания уделяется экологическим вопросам: снижение выбросов становится ключевым вызовом для автопроизводителей, увеличивается количество инициатив по применению альтернативного топлива, в Северной Америке наблюдается переход к использованию двигателей меньшего объема. В то же время в Китае и Индии увеличивается переход на производство и использование более тяжелых грузовиков, соответственно, осуществляется переход и на более мощные двигатели. В Китае и Индии идет постоянный процесс повышения качества производимых автотранспортных средств, создаются совместные предприятия и осуществляются слияния автопроизводителей. *Таковы общие итоги глобализации мирового рынка производства грузовой автотехники.*