

между ставками в мире и в России при банковском кредитовании, по облигационным купонам, при секьюритизации лизинговых активов, других позиций финансирования в конечном итоге приведет к переливу капитала. Капитал всегда стремится туда и постольку, где и по-скольку для него созданы более благоприятные условия, в том числе по повышению уровня доходности на вложенные средства. Но это произойдет не сразу. Понадобятся месяцы, чтобы финансовые потоки начали восстанавливаться.

Полагаю, что вероятно повышение конкуренции на рынке капитала, которая, в свою очередь, повлияет в дальнейшем на сокращение ставок на отечественном рынке. В результате возможно уменьшение темповых характеристик развития лизинга автотранспортных средств в 2008–2009 годах может смениться их последующим ростом в 2010–2011 годах.

Возможность вырваться вперед, скорее всего, получат те лизинговые компании, которые сумеют привлечь более дешевые финансовые ресурсы. В связи с этим усилится процесс концентрации лизингового бизнеса и получат развитие сделки слияний и поглощений лизинговых компаний, купли-продажи контрактов и портфелей.

Leasegore применяет упрощенную методологию расчета уровня концентрации, согласно которой расчет ведет-

КРУПНЕЙШИЕ ЛИЗИНГОДАТЕЛИ АВТОТРАНСПОРТА В 2007 ГОДУ		
№	ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ	ДОЛЯ НА РЫНКЕ АВТОЛИЗИНГА (%)
1	ЕВРОПЛАН	7,66
2	ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «УРАЛСИБ»	5,44
3	ГК «СКАНИЯ ЛИЗИНГ»	5,15
4	«КАРКАДЕ»	4,58
5	ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ КАМАЗ	4,56
6	«ВОЛЬВО ФИНАНС СЕРВИС ВОСТОК»	3,82
7	ГК «НОМОС ЛИЗИНГ»	3,41
8	«ЭЛЕМЕНТ ЛИЗИНГ»	3,24
9	«ТРАНСКРЕДИТЛИЗИНГ»	2,48
10	«РАЙФФАЙЗЕН-ЛИЗИНГ»	2,20
11	ГК «ИНТЕРЛИЗИНГ»	2,10
12	«ГЛОБУС-ЛИЗИНГ»	1,97
13	«ЛИЗИНГПРОМХОЛД»	1,75
14	ГК «ЛИЗИНГ-ТРЕЙД»	1,54
15	«СВОЕ ДЕЛО»	1,54

ся по количеству компаний, владеющих определенной частью лизингового рынка. В России четверть рынка автолизинга приходилась на долю пяти лизингодателей, половина — у 14 компаний.

По данным Ассоциации лизинговых компаний Италии, на долю первых 15 лизингодателей коммерческого автотранспорта этой страны приходилось 43,4% стоимости всех сделок. Для сравнения отметим,

что в России уровень концентрации автолизинга был более высоким — 51,8%.

ЧТО ДЕЛАТЬ? На конференции в Барселоне и в обращении правительства к Северо-Западной лизинговой ассоциации предлагалось:

предоставить лизинговым компаниям, как и банкам, право на получение кредитов на поддержание ликвидно-

сти и на реализацию новых проектов. Это позволит повысить контроль за обоснованным использованием государственных средств в период кризиса;

предусмотреть при выдаче кредитов банкам адресность их использования, указав, что в определенном объеме они должны быть направлены для реализации инвестиционных проектов, включая лизинговые;

вести мораторий на одностороннее повышение банками ставок по уже заключенным договорам;

предусмотреть введение в действие механизма ускоренной амортизации с коэффициентом не выше трех при линейном методе начисления амортизации для первых трех амортизационных групп с 1 января 2010 года. Это позволит не нарушить принципы Гражданского и Налогового кодексов по двум основаниям: закон обратной силы не имеет; вносимые изменения не должны привести к ухудшению положения налогоплательщика;

законодательно закрепить в Налоговом кодексе право лизинговых компаний на использование инвестиционной льготы, предоставленной производственным предприятиям, и др.

Полагаю, что предложенные меры позволят придать импульс инвестиционной активности в стране, поскольку в деятельности лизинговых компаний аккумулируются интересы большого количества предприятий и организаций. ■

ДИНАМИКА И СТРУКТУРА РЫНКА РОССИИ

Российский рынок коммерческого транспорта стабильно рос на протяжении последних нескольких лет. Эта тенденция сохранялась вплоть до августа 2008 года. По итогам первых шести месяцев 2008 года на российском рынке было продано 125,7 тыс. легковых коммерческих автомобилей, 31,5 тыс. «среднетоннажников» и 76,8 тыс. тяжелых грузовиков. Общий полугодовой итог в 234 тыс. машин позволял надеяться на рост в годовом исчислении на уровне 18–20% и суммарный объем в 470–480 тыс. единиц.

Этому прогнозу сбыться было не суждено. Банковские проблемы достаточно быстро сказались как на рынке автокредитования, так и на рынке автолизинга. Потребность в коммерческой технике у предприятий по-прежнему высока, но собственных средств на ее приобретение недостаточно, а получить заемные ресурсы стало крайне проблематично. Многие компании начали приостанавливать сделки с коммерческой техникой, а автозаводы стали «тормозить». Проблемы, приведшие к временным остановкам производства, возникли у лидеров грузового автопрома — КамАЗа и ГАЗа. В итоге, оценивая текущее состояние рынка, аналитики агентства «Автостат» дают ориентировочный прогноз рынка на этот год в объеме 425 тыс. машин, что, тем не менее, выше прошлогодних показателей на 6,8%.

Если рассматривать структуру рынка по итогам первого полугодия, то наибольший объем продаж, как и в предыдущие годы, приходится на малотоннажную технику: доля рынка LCV составляет чуть более 56%. На отечественные марки приходится порядка 80% от общего объема рынка LCV, а лидируют здесь ГАЗ (60,7%) и УАЗ (16,3%). Среди иномарок достаточно хорошо идут дела у Volkswagen и Ford, которые занимают по 3,7% рынка. А вот марка Hyundai, за счет снижения выпуска мини-грузовичка Porter на ТагАЗе, постепенно сда-

ет свои позиции. Зато компания Sollers, организовавшая выпуск в Алабуге итальянских моделей Fiat Doblo и Fiat Ducato, показывая многократный рост продаж, активно занимает свое место на российском рынке легкой коммерческой техники.

Объем продаж среднетоннажных грузовых автомобилей (CV) по отношению к первому полугодю 2007 года прирос более чем на треть. Такая динамика прироста легко объяснима: сегмент отличается довольно скромным объемом (за шесть месяцев 2008 года в России было продано немногим более 31,5 тыс. грузовых автомобилей соответствующей грузоподъемности). Больше половины этого количества, как и прежде, составляет продукция отечественных марок ГАЗ и ЗИЛ. Сравнительно недавно в сегмент решил войти КамАЗ, который представил покупателям модели КамАЗ-4308 и КамАЗ-5308. Среди иностранных марок равной конкуренции не получилось: компании «европейской семерки» уступают рынок азиатским производителям. Большая заслуга в этом принадлежит компании Hyundai, которая по итогам первого полугодия по праву заняла лидирующую позицию. Вслед за лидером расположился Isuzu, сделавший ставку на производство автомобилей в нашей стране совместно с компанией «Соллерс-авто». Довольно серьезную конкурентную борьбу в данном сегменте способны навязать автопроизводители из Поднебесной.

Высокими темпами продолжал расти в России и сегмент тяжелых грузовых автомобилей (HCV). Прирост здесь по итогам шести месяцев составил порядка 18%, доля рынка сохранилась на отметке 32,5%. Следует отметить, что наиболее динамично в последнее время росли продажи именно новых иностранных автомобилей — многие из крупных европейских марок обратили внимание на перспективный российский рынок. Компаниям стали более активно продвигать свою

продукцию, учитывая специфику нашего рынка. Так появилось множество различных лизинговых и кредитных схем, стали появляться «бюджетные» версии автомобилей.

Бессменный лидер на протяжении последних пяти лет — Scania — по итогам первого полугодия опустился на третью строчку, пропустив вперед сразу и MAN, и Volvo. По поставкам подержанных тяжелых грузовиков лидирует марка Freightliner. При суммарном подсчете поставленных на российский рынок машин лидирующую позицию занимает Volvo. В целом же жесткая конкурентная борьба развернулась за рынок тяжелых грузовиков между компаниями «европейской семерки», которые практически поровну поделили рынок.

Буквально ворвавшийся в прошлом году на российский рынок китайские производители за первые два квартала нынешнего года существенно сократили соевой «натиск». Это обусловлено вводом в России экологических стандартов «Евро-3».

Основной объем выпуска грузовых автомобилей в России по итогам первого полугодия 2008 года приходится на легкие коммерческие автомобили. Доля таких автомобилей составила 61,3%, хотя и произошло ее снижение на 3,7%. Безусловным лидером в этом секторе является Горьковский автомобильный завод. К этому же сегменту относится большая часть грузовых автомобилей, выпущенных Ульяновским автозаводом, а также собранные ТагАЗом Hyundai Porter и «калининградские китайцы» Yuejin.

Логистика крупных розничных объектов, которых в России становится все больше, казалось бы, требует более вместительного и экономически эффективного транспорта. Следуя этой тенденции, ГАЗ увеличил в прошедшем году выпуск среднетоннажных моделей «Валдай», а также дизельных ГАЗ-3309. В этом же секторе значительно снизилось производство автомобилей «ЗИЛ».

Также в данном сегменте заявил о своих намерениях КамАЗ, представив наряду с существующей моделью КамАЗ-4308 более вместительную с индексом 5308. Еще одним серьезным игроком в данном секторе может стать Isuzu после вывода на проектную мощность своего завода в ОЭЗ Алабуга. Однако в целом доля автомобилей грузоподъемностью от 3,5 до 8 тонн снизилась и по итогам полугодия составила 19,7%.

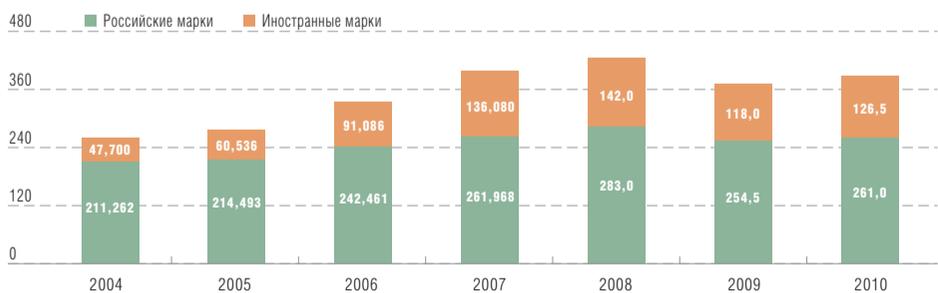
Единственный сегмент с положительной динамикой производства — сектор большегрузных автомобилей грузоподъемностью свыше 8 тонн. Доля этого сегмента в течение полугодия увеличилась относительно всего объема произведенных в стране грузовых автомобилей. Основным игроком здесь является КамАЗ. Вторым существенным отечественным производителем в секторе тяжелых грузовых машин является «Урал». По традиции выпускающий полноприводные автомобили, в нынешнем году он представил новую линейку дорожных машин повышенной грузоподъемности. Наряду с перечисленными предприятиями на территории России существует множество других предприятий, таких как «ВТС-Зеленоград», «Русич», БЗКТ, но они имеют существенно меньшие объемы выпускаемой продукции.

В итоге за первые три квартала 2008 года в России было произведено 218 тыс. грузовых автомобилей, что на 4,1% выше показателей аналогичного периода прошлого года. При этом прирост производства грузовых автомобилей по стране за первое полугодие составлял 6,6%. Если в четвертом квартале сохранится подобная тенденция, то общий годовой прирост объема производимых грузовиков не превысит 1,4% и в численном выражении составит порядка 290 тыс. единиц техники за год. А вот в следующем году ожидается «откат» объемов выпуска на уровень 2006 года.

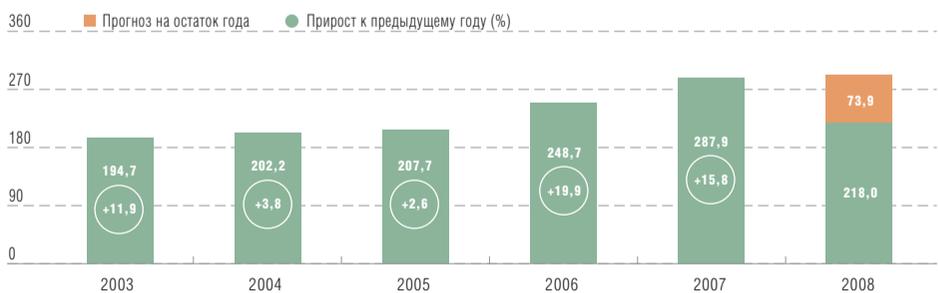
Рынок коммерческой техники в значительной степени связан с секторами российской экономики, на которых в первую очередь отразился финансовый кризис. Отрасли, использовавшие для своего развития привлеченные финансовые ресурсы, такие как строительство, ритейл федерального масштаба, оказались ограничены в получении средств, заморозили развитие новых проектов и отказались от приобретения коммерческих автомобилей, что замедлило сказаться на рынке и через очень короткое время на производстве. Таким образом, на итоги года серьезное влияние окажут третий и четвертый кварталы, результаты которых значительно ниже итогов первого полугодия. В текущем году на российском рынке будет продано порядка 425 тыс. коммерческих автомобилей, а рост по отношению к предыдущему году составит не более 6–7%.

Дальнейшее развитие ситуации на рынке коммерческой техники будет зависеть от общего состояния экономики в стране и от того, насколько быстро будет преодолен финансовый кризис. В любом случае, исходя из уже сложившейся ситуации и в силу инерционности процессов производства, ожидается, что в ближайшие два-три года рынок коммерческих автомобилей значительно замедлит свой рост — слишком сильно зависимость корпоративных продаж (а именно они составляют костяк всего объема) от финансового рынка. Объем продаж коммерческих автомобилей в следующем году может составить от 350 до 395 тыс. автомобилей в зависимости от эффективности мер, принимаемых правительством по поддержке российской экономики. Соответственно, в 2010 году продажи могут выйти на уровень от 370 до 405 тыс. автомобилей, также в зависимости от момента начала и темпов выхода экономики страны и мира из кризиса.

ПО ДАННЫМ АНАЛИТИЧЕСКОГО АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ»



ДИНАМИКА РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ (ТЫС.) ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО «АВТОСТАТ».



ДИНАМИКА ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ (ТЫС.) ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО «АВТОСТАТ».