

банки отменили запланированные на осень облигационные выпуски, что автоматически отразилось на объеме предоставляемых финансовых услуг». Действительно, число одобряемых кредитных запросов снизилось с уже ставших традиционными за последние несколько лет 60% от общего числа заявок до 40%. При этом в первую очередь пострадали как раз те заемщики, чьи заявки уже формально были одобрены. «Проблема в том, что после одобрения заявки в банке компания обращается к автодилеру, а он требует внесения в качестве залога 20% суммы от предполагаемой сделки, которые покупатель вносит из своего бюджета», — рассказал Владимир Рожанский. — В итоге после сужения банками облигационных программ в течение сентября–октября большое количество компаний оказалось в ситуации, когда они уже внесли безотзывный залог автодилеру, а в банке им при фактическом обращении за кредитом ответили, что пересмотрели их заявку в плане отказа». При этом, по словам Владимира Рожанского, у компаний уже нет средств для приобретения новых машин. «Эти деньги просто не запланированы в бюджете», — подчеркивает эксперт. — Поэтому очень многие компании пересмотрели свои планы на покупку поддержанных иномарок в сторону повышения».

ВТОРЫЕ РУКИ Ситуация обострилась настолько, что многие компании стали покупать поддержанные иномарки у своих более крупных коллег. Так, по словам Юрия Павлюка, потребность в поддержанных грузовых иномарках на сегодняшний день настолько велика, что на улицах Москвы появились грузовики со старым логотипом TNT, которые TNT не принадлежат. «По истечении амортизационного срока данные автомобили были снова реализованы», — пояснил господин Павлюк.

В то же время буквально несколько месяцев назад ситуация на рынке поддержанных грузовых иномарок была совершенно иной. Результаты первого полугодия 2007 года показали резкое снижение продаж поддержанных импортных грузовиков, в то время как до 2007 года положительной динамикой обладали все сегменты рынка грузовых автомобилей — и новые отечественные, и новые импортные, и бывшие в эксплуатации импортные. В итоге прогнозы многих инвестбанков были снижены с 35 тыс. единиц 2006 года до 23–24 тыс. единиц на 2007 год.

Следует отметить, что данная тенденция является результатом исключительно последних девяти месяцев. В 2006 году в процентном соотношении прирост новой иностранной грузовой техники обгонял остальные доли рынка. Фактически это подтверждает оценки участников рынка, что в течение последних девяти месяцев спрос переклестнулся возможности иностранных поставщиков, в то время как в прошлом году возможности зарубежных производителей больше соответствовали потребностям клиентов.

Фактически взрывообразному росту спроса способствовал значительный рост объемов строительства. «Во многих регионах в преддверии выборов начала реализовываться федеральная целевая программа „Доступное жилье“, — отмечает генеральный директор УК „Ингосстрах-Инвестиции“ Валерий Петров. — В этих регионах объем вводимого в строй жилья стал расти в разы — в отличие от предыдущих периодов, когда он не превышал нескольких десятков процентов».

«Такие темпы роста строительного комплекса автоматически отражаются на росте объемов инвестиций, производства продукции строительного комплекса, обрабатывающих производств, торговли, что в конечном счете предполагает рост провозных возможностей», — продолжает мысль вице-президент Союза транспортников России Валерий Шайкин.

Кроме того, на этот год пришелся еще один рубеж. Изношенность существующего автопарка достигла своего



СНИЖЕНИЕ ИНОСТРАННЫМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ КВОТ НА ПОСТАВКУ ГРУЗОВИКОВ В РОССИЮ ПРИВЕЛО К ДЕФИЦИТУ ЭТОГО ВИДА ТЕХНИКИ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РЫНКЕ

предела, а российский автопром, как и зарубежный, восполнить эти потери не в силах. «Потребность высокая из-за изношенности существующего подвижного состава и острой нехватки нового», — отмечает Валерий Шайкин. — При этом российский автопром, работая на пределе своих возможностей, не в состоянии удовлетворить потребности российских транспортных компаний в новой технике». Если ежегодный прирост продукции российских автозаводов порядка 20%, то, например, импорт только тяжелых грузовиков за последний год вырос практически в два раза. «В итоге спрос существенно превышает предложение», — констатирует представитель Союза транспортников России.

В то же время, по словам господина Шайкина, ситуация не улучшается, даже несмотря на рост импорта транспортных средств. «Грузовиков будет не хватать, при этом будут расти цены на подвижной состав», — уверен эксперт.

Это еще больше отдалит возможность установления паритета между поддержанными иномарками и новым грузовым автотранспортом. По оценкам многих участников рынка, паритет мог быть восстановлен уже к 2010 году. Однако для этого необходимо было сохранить три условия: рост покупательной способности, снижение ценового разрыва между поддержанными и новыми машинами и ужесточение таможенной политики. Последние семь лет все эти факторы действовали, отмечает Валерий Петров. В итоге, по его словам, за эти семь лет доля поддержанных иномарок во многих сегментах рынка сократилась с 90 до 60%. Однако говорить о том, что в дальнейшем эти темпы сохранятся, нельзя. «Помимо финансового кризиса за рубежом уже в 2009 году может возникнуть производственный спад в России, который автоматически отразится на темпах роста платежеспо-

собного спроса», поясняет Валерий Петров. — Проблема в том, что в течение этих семи лет основной рост покупательной способности осуществлялся за счет роста цен на нефть. Однако последние не могут расти вечно, и спад их темпов роста уже очевиден, поэтому если к 2009 году российской экономике не удастся раскрутить диверсификацию, то ни о каком паритете между новыми и поддержанными грузовыми машинами к 2010 году говорить будет нельзя». В итоге, по оценкам аналитика ИК «Брокеркредитсервис» Севастьяна Козицына, паритет установится не раньше чем через шесть–семь лет.

С ним соглашается и Валерий Шайкин: «Необходимость в приобретении поддержанных грузовых иномарок объективно существует. Характерно, что в последнее время уменьшилась активность лоббирования ограничительных таможенных санкций на ввоз зарубежных автотранспортных средств. Иначе не обеспечить потребности российской экономики в автомобильных перевозках». По его оценкам, учитывая, что емкость российского рынка грузовых автомобилей в ближайшие три года возрастет на 25%, количество грузовиков зарубежного производства, приобретаемых российскими перевозчиками, будет расти тоже.

Эта ситуация усиливается еще и из-за того, что многие логистические компании в силу сложившихся корпоративных норм не могут удовлетворить свой спрос за счет поддержанных иномарок. Так, по словам коммерческого директора EMEX LLC Moscow Алексея Прищепа, несмотря на то что потребность в обновлении парка велика, EMEX приобретает только новые транспортные средства. В итоге, по его мнению, хотя грузоперевозки растут очень быстрыми темпами, сохранить существующий тренд на обновление автопарка возможно лишь при улучшении условий кредитования.

Но некоторые представители логистического бизнеса все же сохраняют оптимизм. «Действительно, спрос на услуги по автогрузовым перевозкам на рынке очень велик, и наиболее остро это ощущается на международных направлениях», — отмечает менеджер транспортной сети DHL в России Павел Черняк. — Но прежде всего нехватка грузового автотранспорта ощущается именно в сегменте качественного парка автомобилей, поэтому я ожидаю, что в ближайшие годы автопарк машин, используемых как для внутренних, так и для международных перевозок, существенным образом обновится». Такой же оптимизм сохраняют и представители «Совтрансавто». «Мы запланировали увеличение числа новых машин на следующий год в два раза», — сообщил Виктор Самохвалов.

Осуществить этот прогноз в сложившейся мировой финансовой конъюнктуре возможно только благодаря развитию системы государственного рефинансирования, особенно в свете недавних заявлений, сделанных первым зампредом Банка России Алексеем Улюкаевым. По его словам, объемы займов российских банков дошли до известного предела, за которым наступает весьма опасная ситуация, грозящая банкротством. Таким образом, говорить об увеличении программ рефинансирования, за счет которых можно было бы расширить объемы предоставляемых логистическим компаниям кредитов, в ближайшие годы не приходится. Поэтому и надеяться на рост доли новых машин в общем объеме приобретаемых грузовых автомобилей также не стоит. Тем более что, по словам ведущего менеджера «Мишель Групп» Александра Федорова, «спрос вырос настолько, что его не накормишь ничем». В итоге сейчас даже на поддержанные иномарки выстраивается очередь в три–четыре месяца. ■

ЕСЛИ ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИРОСТ ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ РОССИЙСКИХ АВТОЗАВОДОВ РАВЕН ПРИМЕРНО 20%, ТО ИМПОРТ ТОЛЬКО ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВЫРОС ПРАКТИЧЕСКИ В ДВА РАЗА

ИМПОРТ ГРУЗОВИКОВ В ЦИФРАХ

По данным агентства «Интерфакс», за девять месяцев (в период с января по сентябрь 2006 года) в Россию было ввезено 38,5 тыс. грузовиков — на 42% больше, чем годом ранее. Импорт из дальнего зарубежья составил 37,6 тыс. штук. Импорт грузовиков в денежном выражении вырос на 68,4% и составил \$675,5 млн.

Грузовых автомобилей Россия в январе–сентябре 2006 года экспортировала на 22,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, — 33,3 тыс. штук, из них 30 тыс. пришлось на страны СНГ. Экспорт в денежном выражении составил \$406,7 млн, что превышает показатель аналогичного периода 2005 года на 22,4%. Импорт РФ грузовиков за четыре месяца 2007 года составил 26,4 тыс., при-

чем из дальнего зарубежья было ввезено 25,7 тыс. Российский экспорт грузовиков в январе–феврале 2007 года сложился в размере 6 тыс. штук на сумму \$79 млн, при этом в страны дальнего зарубежья экспортировано 0,5 тыс. грузовиков на \$14,7 млн.