

УРАЛ ПРОКАТИЛСЯ ДАЛЬШЕ РОССИИ

В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ РЫНОК ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЕЙ В УРФО ПРАКТИЧЕСКИ ВОССТАНОВИЛСЯ ПОСЛЕ КРИЗИСА. ПОЧТИ ВСЕ РЕГИОНЫ ПОКАЗАЛИ ПРИРОСТ ПРОДАЖ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50%. ВПРОЧЕМ, ЭКСПЕРТЫ ПОЛАГАЮТ, ЧТО В 2012 ГОДУ РОСТ БУДЕТ КРАЙНЕ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ИЗ-ЗА ТОГО ЧТО АВТОРЫНОК ДОСТИГ НАСЫЩЕНИЯ. НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ МОЖЕТ ПРОИЗОЙТИ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ В СЕГМЕНТЕ: ПРЕДПОЧТЕНИЯ БУДУТ ОТДАВАТЬСЯ КРОССОВЕРАМ И ВНЕДОРОЖНИКАМ.

ИГОРЬ ЛЕСОВСКИХ

По данным аналитического агентства «Автостат», прошлый, 2011 год для уральских автодилеров стал одним из лучших — темпы роста продаж значительно превысили среднероссийские показатели. Так, лидером Урала по темпам роста стала Свердловская область, где рост реализации новых автомобилей составил 84,2% (с 46,2 тыс. машин до 85,2 тыс.). Второе место заняла Челябинская область — 79,6% (с 43,1 тыс. до 77,4 тыс. автомобилей). Также выше 50-процентного барьера 2011 год закончили Тюменская область (68,9%) и Курганская область (51,8%). А вот аутсайдерами УрФО по темпам прироста стали ХМАО и ЯНАО, показавшие соответственно 47,4% (с 27,9 тыс. до 41,2 тыс.) и 43% (с 5,9 тыс. до 8,5 тыс.). Однако даже эти регионы обошли среднероссийские темпы роста, которые комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса определил в 39%.

Примечательно, что столица лидера в УрФО Свердловской области — Екатеринбург стал пятым городом в России по объему продаж после Москвы, Санкт-Петербурга, Самары и Казани. Как отмечают игроки рынка, лидером продаж в Екатеринбурге, как в целом и по всей России, остается Lada, но ее показатели постоянно снижаются. В частности, в декабре темп роста был отрицательным — минус 2%. «По итогам года у Lada худшая динамика среди топ-15 брендов в городе. Однако именно продажи Lada позволяют Самаре и Казани опережать Екатеринбург в показателях продаж — в городе на Волге Lada занимает 70% рынка, а в столице Татарстана порядка 50%», — отмечает директор аналитического «Auto-Dealer-Екатеринбург» Михаил Чап-

лыгин. Второй год подряд лидером среди иностранных брендов в Екатеринбурге остается Chevrolet. При этом в десятке самых продаваемых машин в Свердловской области произошли сильные изменения. По сравнению с 2010 годом, например, существенно увеличили свою долю Volkswagen (с 1,5 тыс. до 4,6 тыс. машин), KIA (1,8 тыс. до 3,9 тыс. автомобилей) и Nissan (с 1,6 тыс. до 3,7 тыс. реализованных машин).

В целом, в других регионах УрФО лидерские позиции, так же, как и в Свердловской области, занимает отечественный бренд Lada. Лишь в одном регионе — ЯНАО, он уступил свои позиции Toyota и Nissan, реализовав за год лишь 832 автомобиля, в то время как Nissan — 847 машин, а Toyota — 1,1 тыс. А вот лидерство среди первых по объемам продаж среди иностранных брендов в каждом из регионов значительно разнится. Например, в Челябинской области и ХМАО первыми после Lada по объемам продаж за 2011 год стали автомобили марки KIA — их было продано 4,9 тыс. и 3,9 тыс. машин. А вот жители Тюменской и Курганской областей больше предпочитают другой корейский бренд — Daewoo. Там соответственно было реализовано 2,8 тыс. и 1 тыс. Daewoo.

Высокую динамику продаж в 2011 году отмечают и сами дилеры. По словам ведущего специалиста отдела продаж «Авантайм» Дмитрия Ширеева (бренды Renault, Citroen, Fiat), в прошедшем году компания смогла выйти на докризисные объемы. По мнению участников рынка, значительную помощь в увеличении темпов роста сыграла программа по утилизации легковых автомобилей, проведенная правительством РФ,

а также субсидирование процентных ставок по кредитам и введение заградительных пошлин. «Дело в том, что эти меры повлияли не только на рост продаж отечественного автопрома, но и иномарок. Ведь производство, фактически, десятки самых продаваемых иностранных брендов локализовано в России и априори госпрограмма на них распространялась. Это и стало причиной успешного роста продаж», — считают участники рынка.

Как отмечают участники уральского автомобильного рынка, в целом, по сравнению с 2010 годом, изменились не только объемы продаж, но и их структура. «Допустим, если ранее клиенты предпочитали экономичные варианты, то сейчас спросом пользуются автомобили среднего и премиум-класса. Но эконом-класс все еще пользуется высоким спросом», — отмечает старший менеджер по продажам автоцентра «Глазурит» Александр Печевских. Аналогичную ситуацию отмечает и начальник отдела продаж компании «Авто-лидер» Дмитрий Сидоренко. «Машины расходятся всех модификаций — и экономные, и более дорогие. По определенным позициям мы имеем 900 заявок, машины расписаны на год вперед», — отметил он.

По мнению экспертов, существенные темпы роста екатеринбургского авторынка вполне закономерны. «Рынок УрФО сильнее, чем по России в целом, падал в кризис, поэтому и сейчас он рос динамичнее, тем самым отыгрывается отложенный спрос», — считает Михаил Чаплыгин.

В неофициальных беседах участники рынка признаются, что опасаются возможного финансового кри-

зиса в 2012 году. «Сейчас на рынке очень нервная атмосфера. Если кризис наступит, то клиентам перестанут одобрять кредиты, и продажи просто обвалятся. Сейчас, конечно, каждый салон старается иметь в своем портфеле как кредитных клиентов, так и тех, кто полностью расплачивается наличными. Если до кризиса 2008 года до 70% машин уходило через кредитные программы, то сейчас доля кредитов около 50%, но отсутствие кредитных программ может сильно ударить по продажам», — пояснил собеседник.

Отраслевые эксперты более консервативны в оценках ситуации на российском авторынке. «Действительно, опасения, что рынок просядет в следующем году, есть, но это не сильно ударит по автодилерам. Вряд ли будут их массовые банкротства», — полагает начальник отдела аналитики агентства «Автостат» Андрей Топтун. По его словам, если до 2008 года дилеры имели большие запасы автомобилей на складах, покупали их, по сути, на кредитные средства, то сейчас ситуация совершенно другая. «Сейчас они работают по заявкам. При таком виде продаж их риски минимальны», — подчеркнул эксперт. По его мнению, скорее всего, продажи в 2012 году останутся на том же уровне, что и в 2011 году, либо претерпят незначительное колебание плюс-минус 5%», — отмечает Андрей Топтун. Кроме этого эксперты отмечают и определенную наметившуюся тенденцию: развитие сегмента внедорожников и кроссоверов. «В этом сегменте как раз появился Renault Duster, кроме этого, рост популярности набирают и китайские производители, в частности компания Great Wall», — заключает эксперт. ■

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В УРФО 2010/2011 ГОДЫ (ПО ДАННЫМ КОМИТЕТА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АЕБ)															
МАРКА	2010	2011	ИЗМЕНЕНИЯ	МАРКА	2010	2011	ИЗМЕНЕНИЯ	МАРКА	2010	2011	ИЗМЕНЕНИЯ	МАРКА	2010	2011	ИЗМЕНЕНИЯ
ЕКАТЕРИНБУРГ				KIA	2600	3676	41,3%	KIA	1707	2824	65,4%	HYUNDAI	282	524	85,8%
LADA	9840	14858	50,9%	VW	1626	3123	92%	CHEVROLET	1628	2661	63,4%	VW	131	521	297,7%
CHEVROLET	5072	8057	58,8%	HYUNDAI	2309	3093	33,9%	NISSAN	1144	2091	82,7%	NISSAN	115	414	260%
TOYOTA	4560	6437	41,1%	RENAULT	1595	2849	78,6%	RENAULT	928	1752	88,7%	TOYOTA	292	409	40%
HYUNDAI	3769	5940	57,6%	FORD	1849	2811	52%	TOYOTA	1019	1678	64,6%	FORD	254	331	30,3%
DAEWOO	3601	5255	45,9%	TOYOTA	1525	2773	81,8%	FORD	749	1577	110,5%	KIA	76	290	281,5%
VW	1824	4618	153,1%	CHEVROLET	815	2617	221,1%	UAZ	836	1561	86,7%	MITSUBISHI	140	206	47,1%
NISSAN	1942	4207	116,6%	NISSAN	1199	2526	110,6%	MITSUBISHI	995	1528	53,5%	CHANCE	23	47	104,3%
KIA	1645	4173	153,6%	MITSUBISHI	775	1805	132,9%	VW	722	1488	106%	UAZ	88	3	-96,5%
RENAULT	2653	3791	42,8%	DAEWOO	1218	1740	42,8%	CHANCE	278	1364	390,6%	СУРГУТ			
FORD	1633	3357	105,5%	SKODA	952	1686	77,1%	SKODA	400	839	109,7%	KIA	2763	3289	19%
OPEL	1832	3249	77,3%	UAZ	718	1529	112,9%	OPEL	378	782	106,8%	NISSAN	1053	2050	94,6%
SKODA	1870	2896	54,8%	OPEL	201	991	393%	MAZDA	328	695	111,8%	HYUNDAI	1158	1899	63,9%
MITSUBISHI	1231	2270	84,4%	CITROEN	459	819	78,4%	HONDA	472	683	44,7%	MITSUBISHI	899	1395	55,1%
FIAT	559	1632	191,9%	MAZDA	349	816	133,8%	FIAT	236	621	163,1%	TOYOTA	1016	1393	37,1%
UAZ	922	1571	70,3%	SUZUKI	492	790	60,5%	PEUGEOT	437	565	29,2%	MAZDA	663	1142	72,2%
CHANCE	1511	1532	1,3%	FIAT	377	751	99,2%	SUZUKI	260	501	92,6%	FORD	222	978	340,5%
PEUGEOT	1049	1457	38,8%	PEUGEOT	420	685	63%	LEXUS	17	361	2023,5%	RENAULT	571	965	69%
MAZDA	534	1433	168,3%	CHANCE	357	575	61%	CITROEN	163	331	103%	VW	625	941	50,5%
SUZUKI	982	1425	45,1%	MERCEDES-BENZ	333	423	27%	SSANGYONG	37	324	775,6%	CHEVROLET	103	798	674,7%
CITROEN	672	792	17,8%	AUDI	255	387	51,7%	SUBARU	228	248	8,7%	SUZUKI	112	625	458%
HONDA	524	787	50,1%	VOLVO	185	322	74%	INFINITI	80	244	205%	DAEWOO	563	618	9,7%
LEXUS	556	654	17,6%	LEXUS	220	302	37,2%	AUDI	121	178	47,1%	OPEL	6	601	9916,6%
AUDI	492	600	21,9%	BMW	201	249	23,8%	BMW	162	175	8%	SKODA	340	469	37,9%
SSANGYONG	115	535	365,2%	HONDA	58	237	308,6%	MERCEDES-BENZ	131	156	19%	UAZ	59	405	586,4%
MERCEDES-BENZ	587	518	-11,7%	LAND ROVER	136	230	69,1%	VOLVO	34	130	282,3%	LEXUS	238	324	36,1%
SUBARU	357	491	37,5%	INFINITI	67	150	123,8%	LAND ROVER	29	92	217,2%	HONDA	163	300	84%
BMW	446	483	8,2%	JEEP	30	103	243,3%	PORSCHE	31	39	25,8%	FIAT	144	263	82,8%
VOLVO	234	464	98,2%	SUBARU	60	101	68,3%	MERCEDES-BENZ VANS	6	14	133,3%	SSANGYONG	144	256	77,7%
LAND ROVER	148	363	145,2%	CHERY	381	99	-74%	JAGUAR	3	14	366,6%	AUDI	199	239	20,1%
CHERY	487	156	-67,9%	SSANGYONG	103	95	-7,7%	CHERY	54	4	-92,5%	SUBARU	195	204	4,6%
CADILLAC	77	136	76,6%	PORSCHE	40	55	37,5%	КУРГАЙ				MERCEDES-BENZ	112	127	13,3%
PORSCHE	57	73	28%	CADILLAC	5	21	320%					ND ROVER	30	89	196,6%
MINI	7	32	357,1%	MERCEDES-BENZ VANS	65	20	-69,2%					BMW	43	77	79%
JAGUAR	16	29	81,2%	ТЮМЕНЬ				LADA	1580	2292	45%	CHANCE	34	42	23,5%
MERCEDES-BENZ VANS	5	11	120%	LADA	5435	7784	43,2%	DAEWOO	741	1123	51,5%	MERCEDES-BENZ VANS	37	7	-81%
ЧЕЛЯБИНСК				DAEWOO	2299	3227	40,3%	CHEVROLET	472	846	79,2%				
LADA	13231	17921	35,4%	HYUNDAI	1617	3166	95,7%	RENAULT	240	547	127,9%				