

КОММЕРЧЕСКИЙ
АВТОТРАНСПОРТ

Газификация коммерческих автомобилей не за горами **19** | Renault и Volvo объединили не только производство, но и дилерские и сервисные центры во всем мире **20** |

Ни шатко ни валко

итоги продаж

Похоже, времена бурного роста рынка коммерческих автомобилей, характерные для восстанавливающейся после кризиса российской экономики, канули в Лету. По данным АО «АСМ-холдинг», в прошлом году он вырос всего на 9,5% по сравнению с впечатляющим итогом 2011-го — 51,3%.

ОАО КамАЗ, крупнейший отечественный производитель тяжелых грузовиков, скорректировало прогноз продаж до 60 тыс. автомобилей в 2015 году и 80 тыс. — в 2020-м. Хотя ранее предполагалось, что объемы реализации автомобильной техники вырастут в 2015 году до 67 тыс. ед. и до 100 тыс. ед. к 2020-му. Пересмотреть прогноз КамАЗу пришлось из-за неопределенности, связанной, в частности, с вступлением России в ВТО, усиления конкуренции, снижения активности спроса после введения норм «Евро-4» и замедления динамики продаж на внешних рынках вследствие ухудшения мировой экономической конъюнктуры.

На этом фоне ожидания «АСМ-холдинга» по продажам автомобилей выглядят довольно оптимистично. Аналитики с Кузнецкого Моста предсказывают в 2013 году рост производства на 6,2%, примерно до 380 тыс. ед. В том числе на долю отечественных моделей придется 165 тыс. ед., иностранных — 215 тыс. (из них 40,5 тыс. — российские иномарки, 154,7 тыс. — импортные новые и 19,8 тыс. — импортные подержанные).

В 2012 году в РФ было выпущено порядка 206 тыс. грузовиков. При этом на долю иностранных марок в общем объеме выпуска пришлось 15% против 11,4% в 2011-м. О том, что постсоветский автопром продолжает сдавать позиции, говорит и анализ структуры рынка, который составил в 2012 году 359,92 тыс. ед. (на 16,4% меньше, чем

в рекордном 2008-м). Сегмент отечественных автомобилей сжался на четыре пункта — с 49,2% до 45,2%. Львиная доля продаж, включая экспортные поставки, в этом сегменте приходится на трех основных игроков рынка — ГАЗ (42,2%), КамАЗ (21,7%) и УАЗ (11,6%). Снизилась и совокупная доля произведенных в РФ отечественных и иностранных грузовиков — с 55,7% до 53,2%. В то же время импорт новых грузовиков увеличился на 16,3% — до 150,43 тыс. ед., а его рыночная доля — на 2,4 пункта, до 41,8%. Вероятно, этот показатель мог бы быть еще выше, если бы не введение во второй половине года утилизационного сбора, который, по мнению ряда экспертов, привел к снижению импорта. Косвенно это подтверждает и замедление темпа прироста рынка, который вплоть до ноября составлял 13,1%, но по итогам года оказался равен 9,5%.

Помимо прочего, 2012-й войдет в историю российского автопрома и как последний год существования марки «Иж». С переходом на выпуск Lada Granta Ижевский автозавод прекратил производство вазовского универсала 2104, что автоматически поставило крест и на коммерческом «каблукке» Иж-21715. Весьма предсказуема потеря еще двух отечественных брендов — ЗИЛ и АМУР. Бывший флагман советского автопрома давно уже пребывает в летаргии, и предстоящая реконструкция, скорее всего, превратит его в сборочную площадку для иномарок, при этом завод потеряет существенную часть территории, которую отдадут под коммерческую застройку. Не внушает оптимизма и судьба бывшего филиала ЗИЛа в Новоуральске, с некоторых пор именуемого «Автомобили и моторы Урала» (АМУР). Завод признан банкротом, за 2012 год на нем собрано всего восемь автомобилей.



По прогнозам аналитиков, в 2013 году в коммерческом транспорте следует ждать рост производства на 6,2% ФОТО МИХАИЛА СОКОЛОВА

В сегменте новых тяжелых грузовиков иностранного производства в 2012 году зафиксирован рекордный уровень продаж за последнее десятилетие. В общей сложности в РФ было реализовано почти 45 тыс. автомобилей, в том числе китайских брендов. По данным Ассоциации европейского бизнеса, лидером третий год подряд становится MAN, чьи продажи выросли по сравнению с 2011-м на 6% и достигли 7620 ед.

(а с учетом среднетоннажных грузовиков в общей сложности было реализовано 7925 автомобилей — данные ООО «МАН Трак энд Бас Рус»). К нему вплотную приблизилась Volvo — 6976 ед. (данные ЗАО «Вольво Восток»). Причем в общем объеме продаж шведской компании на долю грузовиков с калужским VIN пришлось 4387 ед., или 62,8%. Однако у Renault Trucks этот показатель еще выше: 80,3% (1572 ед. из 1642 проданных в России в 2012 году грузовиков) были собраны на заводе в Калуге. Замыкает тройку лидеров Scania, «просевшая» в 2012-м на 14% (5823 ед.). В затылок им дышит «Мерседес-Бенц Тракс Восток», за год увеличивший продажи на 80% и продавший до 4854 ед.

Что касается структуры продаж, то подавляющее большинство реализованных в РФ

«европейцев» — это магистральные седельные тягачи. На долю самосвалов и прочей строительной техники приходится не более четверти от общего объема продаж. В количественном отношении на первом месте Volvo — 1505 ед., или 21,5% от общего числа проданной техники. Далее MAN (1362 ед., 17,8%) и Scania (1206 ед., 20,7%). У Renault Trucks и Iveco доля строительных грузовиков в общем объеме продаж несколько выше — 22,6% и 22,3% соответственно, хотя сами цифры продаж довольно скромные — 372 и 444 ед. Правда, справедливости ради к продажам IVECO следует приплюсовать еще 1027 уральских Trakker, собранных СП Ивеко-АМТ. MAN, хотя и возглавляет в тяжелом классе «хит-парад» европейской «большой семерки», за год снизил свою долю рынка почти на четыре пункта до 23,1%. На долю Volvo приходится 21,1% (+34%), Scania — 17,7% (–14%). Однако если рассмотреть рынок с участием прочих иностранных брендов, в первую очередь китайских, то Scania придется переместить на четвертую позицию. Ее место займет Shaanxi.

На рынке подержанных тяжелых грузовиков первую скрипку играет DAF. В 2012-м в РФ завезли 2834 бывших в употреблении «голландца». На втором месте здесь Volvo — 2162 ед., на третьем MAN — 1516 ед. Но если суммировать продажи новых и подержанных грузовиков, то в лидеры выйдет Volvo, всего на несколько машин опережая MAN.

В сегменте среднетоннажников бал, как обычно, правят «азиатцы». На первых ролях и с большим отрывом по-прежнему Hyundai, хотя, судя по итогам 2012 года, корейский бренд несколько сдал свои позиции, снизив объем продаж на 20%, до 4208 ед. Не иначе конкуренты в лице прежде всего «ФУЗО КамАЗ Тракс Рус», Hino и Foton начинают отгрызать у него свою долю пирога.

Рейтинг производителей LCV возглавляет «Volkswagen Коммерческие автомобили» с результатом 16 161 автомобиль, включая

пикапы Amarok. В то же время занимающий вторую строчку по объему продаж альянс Ford Sollers может похвастаться самым многотиражным LCV. В этом качестве выступает Ford Transit — 11 475 ед., или плюс 56% к уровню продаж 2011 года. На третьем месте Peugeot, у которого на первых ролях модель Boxer — 7616 проданных автомобилей. Его партнер по альянсу PSA, обещавший в 2012 году утроить продажи Jumper, поставленной цели не достиг. Но почти двукратный рост продаж Citroen Jumper (3261 ед.) — свершившийся факт. На мажорной ноте завершил год и Fiat Professional, после разрыва материнской компании с Sollers перешедший под крыло ЗАО «Крайслер Рус». Продажи нового Ducato составили 4511 ед., что лишь немногим меньше запланированных объемов. В премиальном сегменте ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» реализовало 2486 малотоннажников MB Sprinter, 584 Vito, 896 пассажирских Viano и восемь единиц «старичка» Vario.

В отличие от грузового автопрома ситуация в автобустроении, во всяком случае для отечественных производителей, выглядит более позитивно. По данным АО «АСМ-холдинг», рынок автобусов в 2012 году вырос на 14% по сравнению с 2011-м и составил 69 194 ед. Сегмент отечественных автобусов увеличился на 28,8% — до 43 693 ед., а его рыночная доля — на 7,3 пункта, до 63,2%. Однако не стоит питать особых иллюзий относительно тотального возрождения российского автобустроения, ведь внушительный рост выпуска обеспечили главным образом производители микроавтобусов в лице ГАЗа и УАЗа, а также кузовные фирмы вроде «СТ Нижегород» и «Луидора», специализирующиеся на конверсии импортных цельнометаллических фургонов в автобусы малого класса.

Александр Солнцев,
главный редактор
журнала «Комтранс»

Реклама



GAZель Next
МЕНЯЕТ ВСЁ

Холод или зной, дождь или метель — климат в автомобиле ГАЗель Next не зависит от капризов погоды. Предпусковой подогреватель обеспечит уверенный запуск двигателя и быстрый прогрев салона. Новая бесшумная климатическая установка со встроенным салонным фильтром гарантирует оптимальную температуру и чистый воздух в кабине. Электрообогрев зеркал, стеклоочистители с форсунками на рычагах, подогрев сидений... Next — комфорт и уют в любое время года.

ГАЗель NEXT — автомобиль для профессионалов, для тех, кто умеет ценить свое время и деньги. Современные технические решения, комплектующие от ведущих мировых производителей и строгий контроль качества позволили установить гарантию на автомобиль 3 года или 150 тыс. км пробега и межсервисный интервал 20 тыс. км. Невысокие первоначальные инвестиции, быстрая окупаемость, низкие затраты на техническое обслуживание, высокая остаточная стоимость... Next поднимет ваш бизнес на новый уровень.


azgaz.ru