

Новая тенденция на рынке лизинговых услуг: От крупных сделок к рознице | 10



Цветные тематические страницы №№9–12 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Распространяются только в составе газеты.

Коммерческий автотранспорт

Вторник 27 мая 2014 №89 (5362 с момента возобновления издания)

nнов.kommersant.ru

10 | Как Европа переходит на «зеленые» стандарты

11 | Экономичная линейка от Scania

Рынок коммерческого транспорта — четкий индикатор положения дел в экономике страны. Если этому индикатору доверять, топливо в бензобаке России на исходе. Кто и как сможет укрепить свои позиции на стагнирующем рынке?

Невыносимая легкость рубля

— рынок —

Макаронная фабрика «Алтан» находится в поселке Поспелиха Алтaysкого края. Прямо к складу подходит железнодорожная ветка, построенная во времена СССР. Однако сейчас на железнодорожный транспорт приходится незначительная часть отгрузок с фабрики. Сотрудничать с монополистом РЖД сложно: требуются большие партии, политика гибкая, тарифы постоянно растут. Так что большая часть продукции «Алтана» отправляется на склады дистрибуторов автотранспортом. «Как это ни странно, но автотранспорт оказался удобнее и в конечном счете дешевле», — говорит владелец «Алтана» Валерий Покорный.

В такую же ситуацию, как «Алтан», попали многие российские предприятия, особенно в сфере FMCG: производители отказываются от услуг РЖД в пользу многочисленных автотранспортных компаний. По данным Минтранса, на автомобильный транспорт сейчас приходится 55% общего объема грузоперевозок. Причем эта доля в последние годы стабильно растет, а доля перевозок железнодорожным транспортом сокращается. Этот фактор длительное время был драйвером роста для рынка коммерческого транспорта. За прошедшие с последнего мирового финансового кризиса пять лет производство грузовых автомобилей в России выросло более чем вдвое.

Но сейчас, похоже, потенциал исчерпан. 2013 год закончился на минорной ноте: продажи, например, тяжелых грузовиков массой 14–40 тонн в 2013-м упали на 29%. В сегментах легкой коммерческой техники (LCV) массой до 3,5 тонны, среднетоннажных грузовиков (CV) массой от 3,5 до 16 тонн падение не столь значительное, но тренд налицо. Спасает индустрию малый и средний бизнес, который продолжает закупать небольшие грузовики. И от 2014 года эксперты ожидают мало хорошего. «В лучшем случае повторится сценарий 2013 года, но, скорее всего, мы можем получить еще более глубокое падение», — говорит ведущий аналитик агентства «Автостат» Азат Тимрханов.

В середине мая Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) опубликовала статистику продаж в России легковых и легких коммерческих (LCV) автомобилей за первые четыре месяца. В апреле на российском рынке было продано около 226,5 тыс. автомобилей, что на 8% меньше, чем годом ранее, и почти на 7% меньше, чем в марте. Еще в марте динамика рынка была нулевой, но в итоге общее снижение в январе —

У Mercedes-Benz Sprinter Classic
даже двигатель выпускается
в России

апреле составило 4%. Глава комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер объясняет резкое падение автобизнеса тем, что «недавняя волна повышения цен, вызванная ослаблением рубля, оказывает влияние на потребительский спрос, который был изначально достаточно неустойчив». «В ближайшее время ситуация на рынке вряд ли изменится в условиях замедляющейся экономики», — приводит слова господина Шрайбера в сообщении АЕБ.

Причины падения спроса очевидны: российская экономика замедляется, подошли к концу крупные стройки — Олимпиада, Универсиада, АТЭС. Компании реже обновляют автопарк и стремятся сэкономить.

Пир во время чумы

Если на рынке легковушек правят бал иностранные компании, то в сегменте коммерческого транспорта лидируют россий-

ские производители. Так, КамАЗ контролирует 45% рынка тяжелых грузовиков, ГАЗ — больше половины рынка LCV. В целом доля российских производителей превышает 60% рынка коммерческого транспорта. И во время нынешнего кризиса эта доля может даже вырасти. Если обычные потребители редко готовы пересаживаться на «Жигули» с иномарок, даже когда их доходы падают, то предприниматели, покупающие коммерческий транспорт, вполне могут предпочесть комфорту экономии. На руку российским производителям играют и макроэкономические факторы.

Начало года ознаменовалось девальвацией рубля: национальная валюта просела более чем на 6%. Это может обернуться ростом цен на импортные автомобили и комплектующие. «На фоне общего падения в выигрышном положении окажутся рос-

сийские производители и те иностранцы, кто успел локализовать производство», — говорит Азат Тимерханов.

Таким образом, например, «Мерседес-Бенц Рус» летом прошлого года начал собирать в Нижнем Новгороде, на TAZe, Mercedes-Benz Sprinter Classic. Особенность проекта в том, что даже двигатель выпускается в России, для сборочных производств это редкость. Немецкий MAN построил сборочный завод под Санкт-Петербургом, а нижегородский «Луидор» выпустил первую партию автобусов малого класса на базе Volkswagen Crafter. В Татарстане завод «Форд Соллерс Елабуга» заработал в режиме полного цикла: предприятия выпускают не только легковушки Ford Kuga, Ford S-Max,

Считайте Дукаты

— тест-драйв —

Fiat Ducato пришел на наш рынок несколько позже конкурентов. Однако он явно намерен потеснить лидеров сегмента. Для завоевания высших строк рейтинга у него неплохой набор качеств при весьма демократичной цене.

Строго говоря, это не первое появление итальянского бренда на наших просторах. Несколько лет назад компания Sollers пыталась уже завоевать наш рынок с моделью Fiat Ducato и даже организовала сборку этих фургонов на заводе в Елабуге. Но тогда была машина предыдущего поколения. Да и со сборкой что-то не заладилось. А потом сотрудничество Sollers и Fiat и вовсе сошло

на нет. Так что корпорации Fiat/Chrysler пришлось заново выводить свой коммерческий фургон на российские просторы. Изменилась экономическая обстановка, изменились требования перевозчиков, да и новый Ducato — это совсем другая машина.

На самом деле у Fiat Ducato есть парочка настолько близких родственников, что с тридцати метров определить, какая это из трех машин (Fiat Ducato, Peugeot Boxer или Citroen Jumper), совсем непросто. Так что о пресловутых «десяти отличиях» речь даже не идет. Они практически одинаковы. Единственная деталь, различающаяся у всех трех фуругонов, — решетка радиатора. Плюс фирменные эмблемы и шильдики, да у Fiat маленькие надписи «120 Multi Jet» на передних крыльях — немного. Кстати, совсем скоро к ним прибавится еще

и «американский родственник», который будет продаваться под новым торговым наименованием Ram ProMaster.

Однако, если отвлечься от «одинаковости», то замечаешь современный дизайн с футуристичной передней светотехникой, задранной настолько высоко, что она остается практически чистой даже в самую сырую погоду. Еще одна фамильная черта итало-французского трио — эффективные огромные зеркала на двух ножах. Смотрятся превосходно, но из-за особенностей аэродинамики в щель между кронштейнами затягивает слякоть и грязь, зеркала остаются чистыми, а вот боковое стекло приходится протирать довольно часто.

Еще одна интересная особенность: передний и задний бамперы собраны из отдель-

ных деталей, в случае мелкой аварии нет нужды менять бампер целиком — достаточно одного элемента.

Главное отличие от французов — свой турбодизель серии Sofim, хорошо известный по модели предыдущего поколения. При объеме 2,3 л (у французов объем — 2,2 л) он выдает 120 л. с. и 320 Н•м, выгодно отличаясь своей эластичностью, но топлива тратит чуть больше.

Из несомненных преимуществ модели — прямоугольный в сечении кузов, позволяющий перевозить габаритный груз, например собранную корпусную мебель. Кстати, ширина машины 2050 мм — больше, чем у конкурентов. Естественно, и внутренняя ширина грузового отсека 1870 мм, которой многие завидуют.

Ford Galaxy, но и LCV Ford Transit. Компания строит по соседству завод двигателей, он заработает в 2015 году и позволит компании еще меньше зависеть от импорта.

Если иностранцы делают ставку на локализацию производства, то отечественные лидеры рынка коммерческого транспорта борются с кризисом, расширяя модельный ряд и пробуя захватить новые ниши. В прошлом году подконтрольный «Вазовому элементу» Олег Дерипаска ГАЗ выпустил новую модель Next. «Она дороже, чем классическая „Газель“, зато это уже современный автомобиль. Компания движется в верном направлении», — считает Азат Тимирханов.

Также ГАЗ уже выпустил новую модель среднетоннажного грузовика. В этом сегменте сильны позиции Hyundai, Isuzu и многочисленных китайских брендов, а грузовичок ГАЗа «Валдай» не сумел повторить успех «Газели» в сегменте LCV, так что обновление модельного ряда очень кстати.

КамаАЗ сотрудничестве с акционером предприятия германским концерном Daimler в сентябре прошлого года начал выпускать новую модель магистрального тягача КамаАЗ-5490. «Этот продукт является одной из мер, которая будет способствовать удержанию позиций КамаАЗа в условиях наступающего кризиса», — прямо заявил тогда гендиректор КамаАЗа Сергей Коготин. Сейчас предприятие слабо представлено в сегменте тягачей: на лидера рынка продаж грузовиков приходится лишь 5% продаж тягачей. КамаАЗ-5490 будет комплектоваться двигателем Mercedes-Benz и стоить менее 3 млн руб., что ниже чем основных конкурентов в России на 15–20%. По плану запуск новой модели увеличит долю рынка КамаАЗа в нише тягачей до 25%.

КамаЗу уже удается наращивать долю рынка, несмотря на падение продаж. Так, продажи компании в прошлом году упали на 4%. Однако при этом доля завода на рынке тяжелых грузовиков выросла на 11% до 45%. Общая доля иностранных производителей при этом сократилась на 8%, до 40%. По мнению Тимерханова, ГАЗ и КамаЗ вполне способны усилить свои рыночные позиции в 2014 году за счет замещения импорта. Отстает от российских коллег разве что УАЗ, чей модельный ряд слишком редко обновляется.

Стагнация на рынке коммерческих автомобилей — состоявшийся факт. Можно воспринимать падение спроса как угрозу для бизнеса, а можно — как возможность для завоевания рыночных позиций.

Николай Гришин, Иван Сергеев

Не секрет, что такие машины зачастую покупают как заготовки для маршrutок, и при использовании по прямому назначению трудностей с погрузкой не будет, задние распашные двери можно раскрыть на 90–180 градусов, а опционально — на 270. Боковая сдвижная дверь по правому борту — во всю высоту фургона, шириной 1250 мм. Кроме того, в базе — крепёжные петли в полу и бортах плюс система вентиляции. Опционально можно заказать дополнительный обогреватель кузова.

Грузовое пространство в Fiat Ducato отделено от водительско-пассажирского съемной металлической панелью.

Открываем водительскую дверь, и взгляд упирается в рукоятку ручного тормоза, встречающего нас в проеме.

Реклама

www.peugeot-nnov.ru

ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО
ПРОВЕРЕНО В РОССИИ

Peugeot Boxer
от **989 100 р.***

Peugeot Partner
от **563 400 р.***

Peugeot Expert
от **809 100 р.***

Peugeot 408 от **553 700 р.***

Цены указаны для комплектаций: Boxer L1H1, Partner VU, Expert L1H1, 408 Active при покупке в Лизинг через компании-партнеры

MOTION & EMOTION

АВТОЛИГА
официальный дилер Peugeot

тел. (831) 20 20 700

п. Афонино, ул. Магистральная, 3


PEUGEOT
PROFESSIONAL