

19 Лизинговые компании
идут на убыль18 Три привода
Mercedes Vito16 Volkswagen Caddy
в третьем поколении

Идеальный шторм

Итоги производства и продаж коммерческих автомобилей в России в 2014 году

— аналитика —

Гигантская волна снижения спроса на коммерческие автомобили и сокращения их производства видна уже явно. По данным ОАО «АСМ-холдинг», в 2014-м продажи грузовиков в РФ упали на 26,8%, в физическом исчислении — до 211 433 единиц. Спад наблюдался во всех сегментах рынка. Например, продажи отечественных грузовиков сократились на 21,8%, «российских иномарок» — на 38,2%. Продажи новых импортных грузовиков уменьшились на 25,7%, импорт подержанных машин рухнул в 4,85 раза. И судя по тому, что нынче творится на рынке — переход заводов на сокращенную рабочую неделю из-за отсутствия портфеля заказов или даже временная приостановка производства, результаты 2015 года как раз и могут стать тем самым идеальным штормом. Ведь стремительный обвал рубля и резкое удорожание кредитов пришлись на декабрь 2014-го и рынок просто не успел отреагировать на эти факторы. Зато нынче их последствия мы наблюдаем в полной мере. В качестве иллюстрации можно привести пример КамАЗа, объявившего о переходе на трехдневный график работы до конца мая, или Volvo, оставившей свой завод в Калуге до лучших времен.

Если верить данным «АСМ-холдинга», объемы выпуска грузовиков сократились на 25,9%, до 150 194 единиц, что примерно соответствует уровню 2010 года. Спадом производства отметились практически все крупные отечественные производители, за исключением разве что АЗ «Урал», нарастившего выпуск на 24,1%. 7107 выпущенным автомобилям завод из Миасса обязан, видимо, Госборонзаказу, модернизированной линейке грузовиков «Урал М» и программе утилизации. Впрочем, последняя не помогла ни ГАЗу (66 700 единиц, -30,2%), ни КамАЗу (38 800 единиц, -9,5%), ни УАЗу (17 520 единиц, -26,7%).

Выпуск автомобилей иностранных брендов уменьшился на 40,7%.



По итогам 2014 года рынок новых тяжелых грузовиков иностранного производства, без учета китайских брендов, просел на 26%

«Форд Соллерс» сократил выпуск в Елабуге на 60,2%, «Вольво Восток» — на 53,3%, «Мерседес-Бенц Тракс Восток» — на 42,5%, «Фузо КамАЗ Тракс Рус» — на 33,2%, «Ивеко-АМТ» — на 35%. Фактически лишь два производителя «российских иномарок» показали рост. «Соллерс-Исузу» превысила выпуск 2013-го в 2,3 раза (2347 единиц), и настолько же нарастила производство ГК «Автотор» (2763 единицы). Причем калининградский холдинг, наладивший сборку грузовиков Hyundai и Tata-Daewoo, объявил о планах дальнейшего увеличения выпуска коммерческих автомобилей, подписав меморандум

с Ford Otosan: предполагается создание мощностей по сборке турецких грузовиков Ford Cargo.

По итогам 2014 года рынок новых тяжелых грузовиков иностранного производства просел на 26% (без учета китайских брендов). В общей сложности в РФ удалось реализовать 21 520 автомобилей, что примерно соответствует уровню продаж 2007 года. Если провести сравнение с самым «урожайным» за последние 15 лет 2012-м, то разница вырастет уже на 37,6%. В общем объеме рынка новых тяжелых импортных грузовиков на долю «китайцев», среди которых первую скрипку по объемам продаж играет Shaanxi, пришлось 15,2%, свои 4,6% суммарно откусили Ford, Hyundai, Hino и Tata.

Среди компаний европейской «большой семерки» второй год кря-

ду лидирует Scania с долей рынка 29,6%. В 2014-м шведской компании удалось реализовать в РФ 5799 грузовиков, всего лишь на 240 меньше, чем в 2013-м! На втором месте MAN, доля рынка которого составила 21,4%. Правда, баварцы, оперируя данными агентства «Авто-стат Инфо», утверждают, что в 2014-м совокупные продажи новых и подержанных грузовиков MAN составили 9590 единиц, что значительно превышает аналогичные показатели по регистрации других европейских брендов. Более того, серия MAN TGS по итогам 2014 года признана самой популярной моделью среди «европейцев» с показателем 3190 единиц в сегменте новых грузовых автомобилей тяжелого класса. Еще один факт в копилку достижений компании из Мюнхена: в сег-

менте полноприводных машин иностранного производства доля MAN составила почти 60%. На третьем месте Volvo Trucks с 17,1% рынка.

В рейтинге производителей малотоннажников произошли определенные рокировки. «Volkswagen Коммерческие автомобили» с результатом 15 918 проданных автомобилей (+0,01%) третий год подряд продолжает удерживать первенство на российском рынке импортных LCV. Альянс «Форд Соллерс» (10 228 единиц) переместился на третью позицию, уступив ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» (11 020 единиц). Последнее заняло вторую строчку рейтинга во многом благодаря успеху Sprinter Classic (6591 единица). Хотя бестселлером рынка в своем сегменте вновь стал Ford Transit (7845 единиц). Среди каблук второй год кряду лидирует

Citroen Berlingo (2502 единицы), а вот новичок рынка мерседесовский Citan, продажи которого стартовали в четвертом квартале 2013-го, вчистую проигрывает своему агрегатному донору Renault Kangoo (158 единиц 2340 единиц соответственно). Не обошлось и без «потери бойца». В 2014-м рынок покинул фордовский Transit Connect. И перспективы возрождения его продаж в РФ пока туманны. Неопределенной сохраняется ситуация и с вывозом на российский рынок нового LCV Hyundai N350, дебютировавшего на IAA-2014 в Ганновере.

В соседней Белоруссии рынок коммерческих авто просел в среднем на 33,3%. Минский автозавод сократил выпуск на 34%, до 10 528 грузовиков, а БелАЗ еще значительно — на 43,4%. Известный производитель карьерных самосвалов отчитался всего за 699 единиц. В то же время украинский КрАЗ на волне известных событий сумел увеличить производство на 49,2%, до 1388 единиц.

Картина с продажами и производством автобусов в РФ примерно такая же, как и с грузовиками. Согласно статистическим данным «АСМ-холдинга», рынок автобусов сократился на 21,3% (47 356 единиц). Продажи отечественных машин снизились на 20,4% (29 161 единица), «российских иномарок» — на 14,8% (13 361 единица), новых импортных автобусов — на 37,6% (4743 единицы). Подержанный импорт и вовсе исчезающее мал — всего 91 автобус, падение в 2,9 раза. Объемы выпуска сократились почти на 19%. Группа ГАЗ, в которую помимо собственно Горьковского автозавода входят и другие крупные отечественные производители автобусов, в том числе ПАЗ, ЛиАЗ и КАВЗ, закончила год с -23,4%. Более того, в 2014-м российский автобуспром лишился Голыцинского автобусного завода. После выполнения олимпийского заказа он был перепрофилирован на выпуск сельхозтехники, а модельный ряд передан в Ликино.

Входящий в когорту крупнейших производителей автобусов на постсоветском пространстве Минский автозавод сократил выпуск на 32,6%, до 1309 единиц.

Александр Солнцев,
главный редактор
журнала «Комтранс»

Правда о лесоповале

— практика —

Фраза «загнать на лесоповал» давно стала в русском языке нарицательной и имеет отчетливо негативный характер. А между тем лесозаготовительная отрасль остается одной из самых прибыльных и в современных условиях.

Для многих будет открытием, что немалый ущерб лесозаготовительной отрасли нанес не только кризис 2008 года, но и появление электронных носителей информации и мобильного интернета. Ведь основной объем заготавливаемой сегодня древеси-

ны идет не на дрова и не на постройку деревянных коттеджей, а используется целлюлозно-бумажной промышленностью. Резкое сокращение тиражей печатной продукции разорило многие лесозаготовительные компании, возникшие в эпоху расцвета толстых глянцевого журналов и ежедневных газет.

Впрочем, осталось еще довольно много концернов, специализирующихся на лесозаготовках, которые даже в кризис наращивают объемы, расширяются и набирают персонал. Правда, рассчитывать на успех здесь могут только компании полного цикла и заниматься им приходится не только валкой и

вывозом леса, но и многими сопутствующими направлениями бизнеса. С точки зрения заказчика это оправданно: не надо заключать кучу договоров со смежниками, а потом еще и координировать их взаимодействие. Заказчик выделяет участок леса, а всем остальным фирма, получившая заказ, занимается самостоятельно.

После того как определен участок леса, лесозаготовительная компания прокладывает к нему технологическую дорогу, и здесь не обойтись без бульдозеров. Выбор их широчайший: на нашем рынке представлены практически все мировые производители,

достаточно назвать только самые популярные марки: Liebherr, Caterpillar, Komatsu, а из отечественных — «Четра» и Челябинский тракторный завод.

Отсыплют дороги при помощи обычных самосвалов, а поскольку большинство лесозаготовок в нашей стране находятся на севере, то и технику предпочитают покупать рассчитанную на сложные условия эксплуатации. Scania и Volvo — безусловные фавориты: только шведские производители гарантируют нормальную работу своих грузовиков при температурах ниже -40°C, а у в Республике Коми, где находится один из круп-

нейших в России целлюлозно-бумажных комбинатов, такие температуры могут держаться месяцами.

Дальше за дело принимаются специализированные машины. И названия у них рычащие: харвестер, форвардер, процессор. А перевод этих названий на русский язык еще более впечатляет. Например, харвестер — это валочно-сучкорезно-раскряжевая машина.

Харвестер больше всего похож на луноход из фантастического фильма — на чем-то подобном передвигались герои фильма «Армагеддон». Но предназначен он для вполне мирных дел.

с18

От сложных задач к простым решениям

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

ВТБ ЛИЗИНГ

ОАО ВТБ Лизинг