



Анализ итогов и тенденции развития российского автопрома в сегменте коммерческих автомобилей в 2010 г.

**Аналитическая и консалтинговая компания
«АСМ-холдинг»**

14 апреля 2011 г.

При использовании указанных материалов в публикациях ссылка
на ОАО «АСМ-холдинг» обязательна

ВЛИЯНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ФАКТОРОВ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ПАРКА ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ

Основные факторы формирования парка грузовых автомобилей

1. Повышение производительности автомобилей
2. Увеличение грузоперевозок
3. Улучшение структуры парка грузовых автомобилей
4. Развитие автомобильных дорог и улучшение их качества
5. Стоимость эксплуатации транспортных средств
6. Экология и безопасность транспортных средств

- Динамика грузоперевозок и доля автомобильного транспорта в общем грузообороте
- Увеличение дорожного фонда на строительство дорог, снижение издержек на топливо и техническое обслуживание автомобилей
- Применение новых легких материалов, увеличивающих грузоподъемность, повышение скорости доставки грузов
- Обновление парка, исключение из него автомобилей, не отвечающих экономическим и экологическим требованиям
- Утилизация автомобилей - государственная программа и выбраковка
- Кредитная ставка и соотношение валют
- Ускорение внедрений в производстве системы «ЭРА ГЛОНАСС» в целях снижения ДТП и повышения безопасности
- Изменение условий перевозок, особенно в больших мегаполисах

Косвенные факторы увеличения количества транспортных средств

1. Покупательная способность фирм перевозчиков
2. Развитие лизинговых продаж
3. Климатические, географические и дорожные особенности страны
4. Развитие сервисной сети

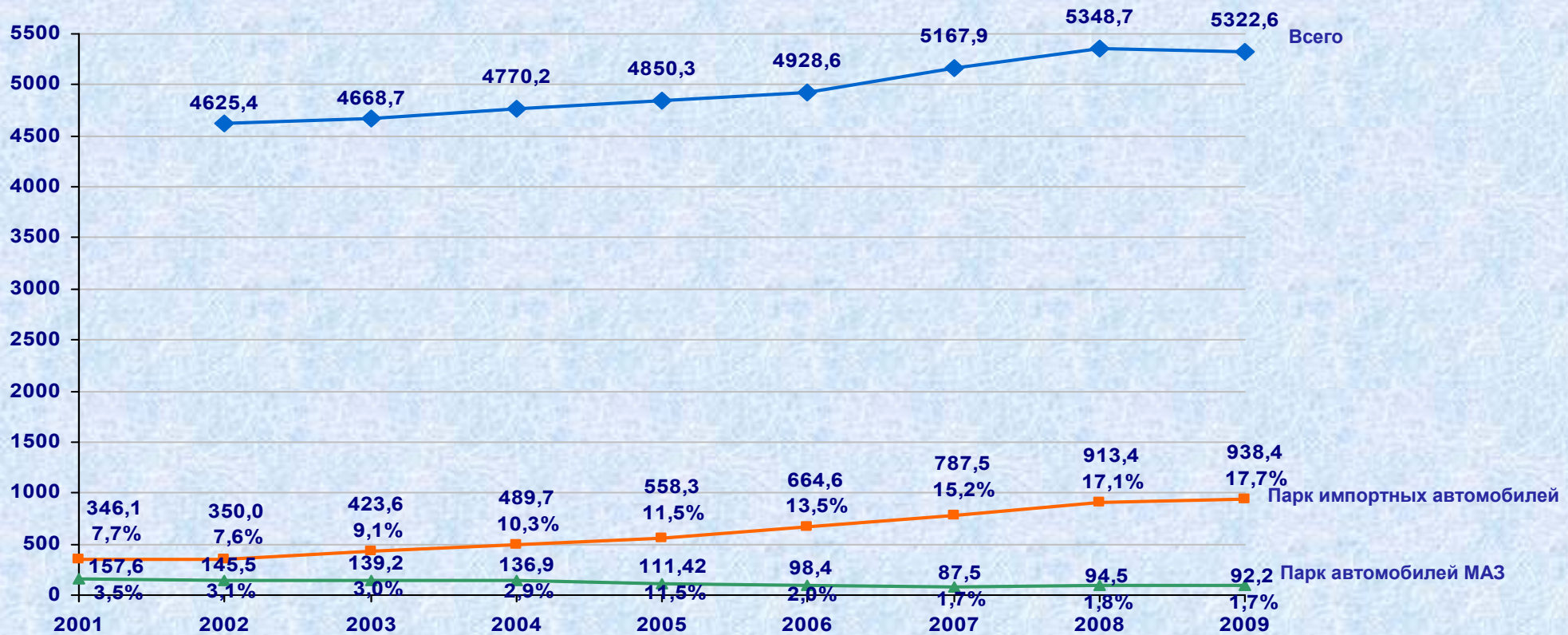
- Финансовая устойчивость перевозчиков
- Изменение законодательства в сторону уменьшения величины ставок по кредитам
- Протяженность автомобильных дорог и ввод новых дорог в эксплуатацию, плотность потока автомобилей на дорогах с твердым покрытием
- Обучение персонала и формирование оптимального остатка запасных частей на станциях техобслуживания, анализ выхода из строя основных агрегатов, узлов и деталей, влияющих на безопасность

Факторы внутри предприятий-производителей

1. Постоянное совершенствование конструкции и технологических процессов в целях обеспечения конкурентоспособности автомобилей
2. Сокращение издержек и повышение качества выпускаемых автомобилей
3. Улучшение дизайна автомобилей
4. Продуманный рекламный процесс

- Привлечение иностранных партнеров в совместные предприятия, покупка лицензии и формирование качественных поставщиков комплектующих
- Улучшение сферы сервисных центров со службами качества заводов производителей и исключение контрафактных изделий
- Формирование своего имиджа на экранах TV и в СМИ. Не более 2-х роликов, чтобы марка была узнаваемой в начале рекламы

Парк грузовых автомобилей России



Выводы:

- Общий парк грузовых автомобилей за 9 лет увеличился менее чем на 900 тыс. автомобилей, что приводит к его старению и неэффективному использованию.
- Парк импортных автомобилей за этот период возрос более чем в 2 раза и достиг 17,7%. Если эта тенденция продолжится, то через несколько лет может возникнуть угроза обороноспособности страны.
- Парк автомобилей МАЗ сократился в 1,7 раза, что в рамках объединенного государства и таможенного союза нельзя признать положительным явлением.

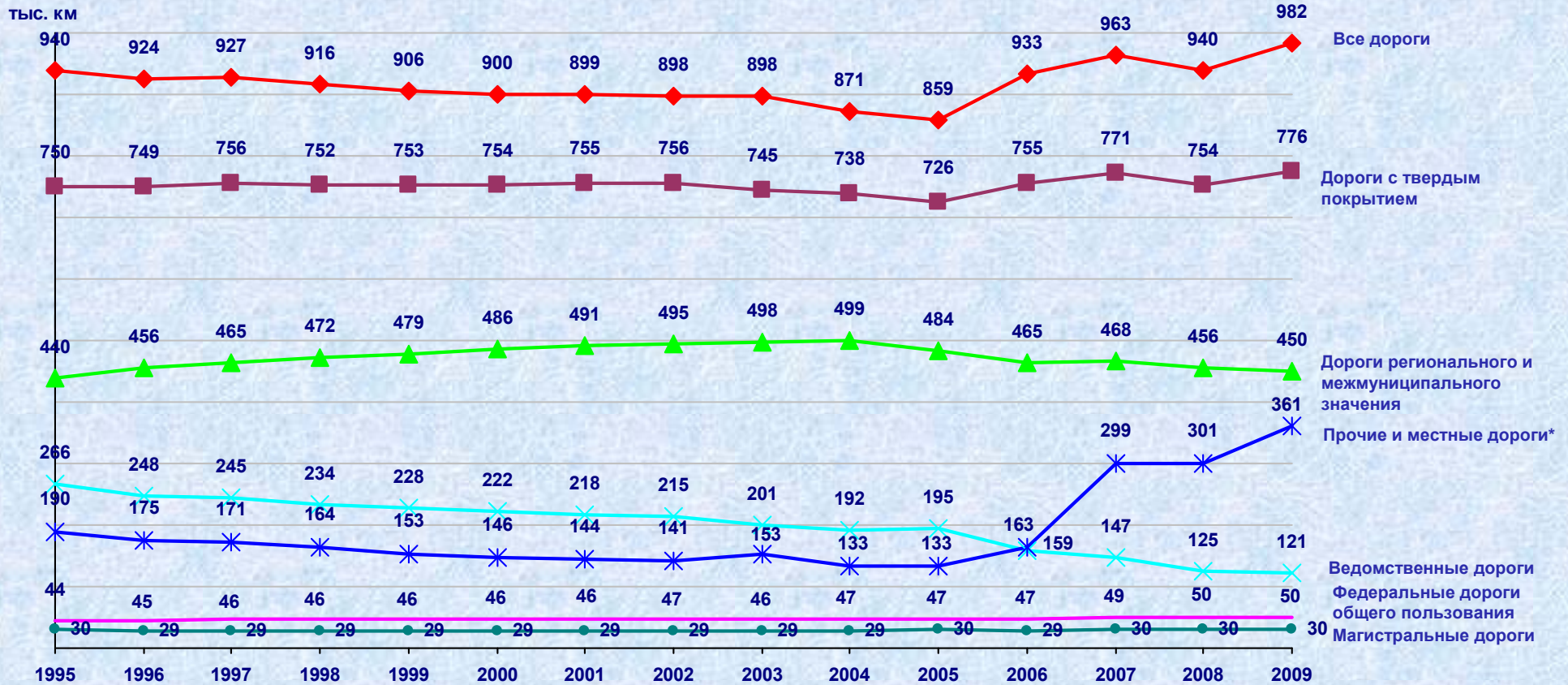
Перевозки грузов и грузооборот автомобильным транспортом



Перевозка грузов автомобильным транспортом в млн. тонн составляет в среднем 72,5% от перевозки грузов всеми видами транспорта и имеет тенденцию падения в 2009 году.

Перевозка грузов автомобильным транспортом в млрд. тонно-километров составляет в среднем 4,2% и также имеет тенденцию падения.

Протяженность автомобильных дорог в России

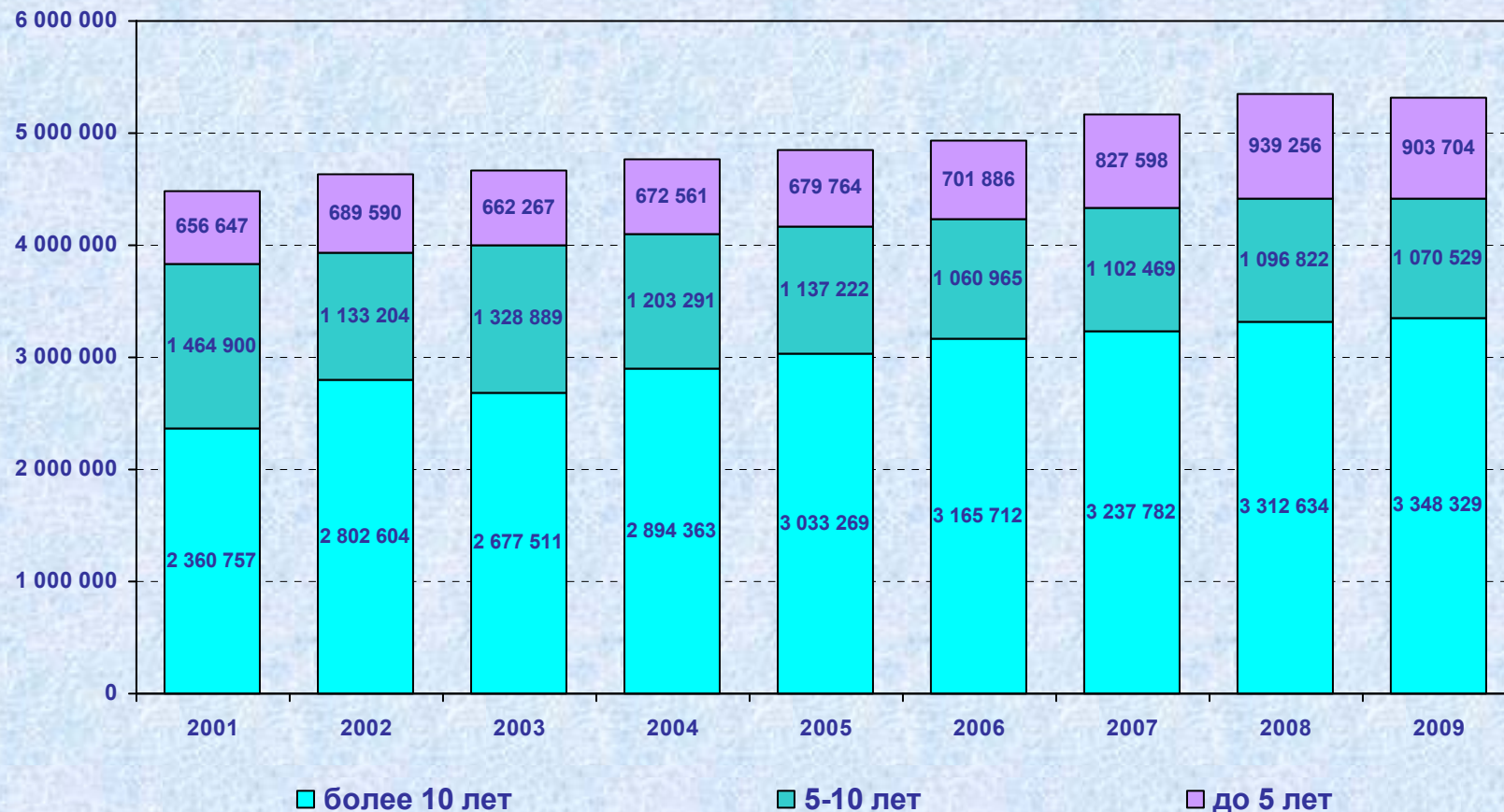


* С 2006 г. – включены дороги местного значения в связи с изменением классификации дорог.

Выводы:

- С 1995 по 2008 г. количество дорог с твердым покрытием, по которым производятся массовые перевозки грузов, практически не росло и лишь в 2009 г. наметилось некоторое их увеличение. Особенно плохое положение со строительством федеральных дорог, по которым осуществляются междугородные перевозки. Еще хуже с развитием сети федеральных магистральных дорог (типа автобанов), за 15 лет их протяженность так и не увеличилась. Строительство сквозных магистралей из Европы в Тихоокеанско-Азиатский регион позволит резко увеличить объем автоперевозок, исключить перевалочные операции с грузами и увеличить объем производства российских автомобилей.
- Включение местных дорог в общую дорожную сеть с 2006 года, по-видимому, сделано для улучшения статистики, поскольку они очень мало влияют на грузооборот, а их протяженность достаточно большая.

Возраст парка грузовых автомобилей России



Выводы:

1. Автомобили в парке эксплуатирующиеся свыше 10 лет составляют более 60%, что негативно влияет на экономическую привлекательность и экологические параметры этих автомобилей. Отсутствие государственной политики в экономической нецелесообразности эксплуатации таких автомобилей, позволяет их владельцам повышенные затраты перекладывать на население.
2. Количество новых автомобилей в парке начало незначительно увеличиваться лишь с 2007 года.
3. Количество автомобилей со сроком службы 5,0-10,0 лет на протяжении последних лет практически 20,0-23,2%.
4. В целом возраст парка застыл и не обновляется из-за отсутствия серьезного притока новых автомобилей, произведенных в РФ отечественными заводами, а также иностранными производителями, которые с опаской приходят на наш рынок.

Выбраковка грузовых автомобилей из парка России

ОКРУГА	Г О Д Ы											
	2004		2005		2006		2007		2008		2009	
	штук	доля %	штук	доля %	штук	доля %	штук	доля %	штук	доля %	штук	доля %
Выбраковка всего, в том числе:	250137	5,24	291465	6,01	288876	5,86	304314	5,89	315771	5,9	309843	5,82
Центральный Ф.О.	46159	4,12	85570	7,11	52135	4,33	88632	7	119155	8,91	131693	9,78
Северо-Западный Ф.О.	18301	4,39	16214	4,01	22613	5,16	20642	4,58	14185	3,09	12177	2,64
Южный Ф.О.	48904	6,63	47041	6,35	54342	11,83	34891	4,53	23501	2,89	27427	3,28
Приволжский Ф.О.	53901	5,17	58950	5,67	69498	6,77	68918	6,54	65860	6,25	55773	5,69
Уральский Ф.О.	22055	4,75	19527	4,22	13831	2,86	14346	2,79	15474	2,92	14646	2,79
Сибирский Ф.О.	31106	4,63	37887	5,55	38980	5,58	41690	5,37	39853	4,96	28031	3,49
Дальневосточный Ф.О.	29023	10,94	24821	8,92	35828	12,75	32978	11,77	35718	11,71	36765	11,76
ДРО МВД РФ	688	1,33	1455	2,89	1649	3,51	2217	3,77	2025	4,11	3331	5,74
ПАРК	4770215		4850255		4928563		5167849		5348712		5322562	

- Выводы:**
1. Списание за указанные 6 лет находится на уровне 5,24 - 6,01% (среднее 5,78%). При таком уровне списания средний срок службы автомобиля составит 17,2 года, что приведет к большим экономическим и экологическим потерям.
 2. Уровень списания автомобилей в Дальневосточном Ф.О., в среднем 11,3% в год, и даже больше соответствующего уровня зарубежных развитых стран. Однако у нас такой большой процент объясняется не интенсивной эксплуатацией, а приобретением большого количества автомобилей б/у с большим пробегом в основном у Японии и Кореи. Большинство ведущих зарубежных фирм устанавливают срок службы автомобиля 10 лет, что избавляет их от претензий владельцев, когда ДТП происходят после 10-летия эксплуатации.
 3. Необходимо более интенсивно списывать старые модели автомобилей во всех Ф.О., что приведет к увеличению производства грузовых автомобилей на российских заводах. Однако это увеличение должно сопровождаться постановкой на производство новых конкурентоспособных отечественных моделей, для чего необходимо форсировать НИОКР.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот автомобильным транспортом



Динамика производства автобусов и грузовых автомобилей за 2000 – 2010 годы

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Производство грузовых автомобилей, тыс. ед.	187,11	174,39	173,63	194,55	202,36	207,00	248,74	290,46	256,71	91,19	150,38
Производство автобусов, тыс. ед.	53,95	56,98	67,31	76,58	76,19	78,73	81,76	88,56	67,01	34,88	45,11
Справочно:											
Средний курс \$, руб.	28,12	29,18	31,35	30,68	28,81	28,24	27,14	25,56	24,86	31,75	30,36
Средняя цена за 1 баррель нефти марки URALS, \$	26,2	22,8	23,7	27,2	33,1	50,6	61,1	69,3	94,4	61,06	78,2

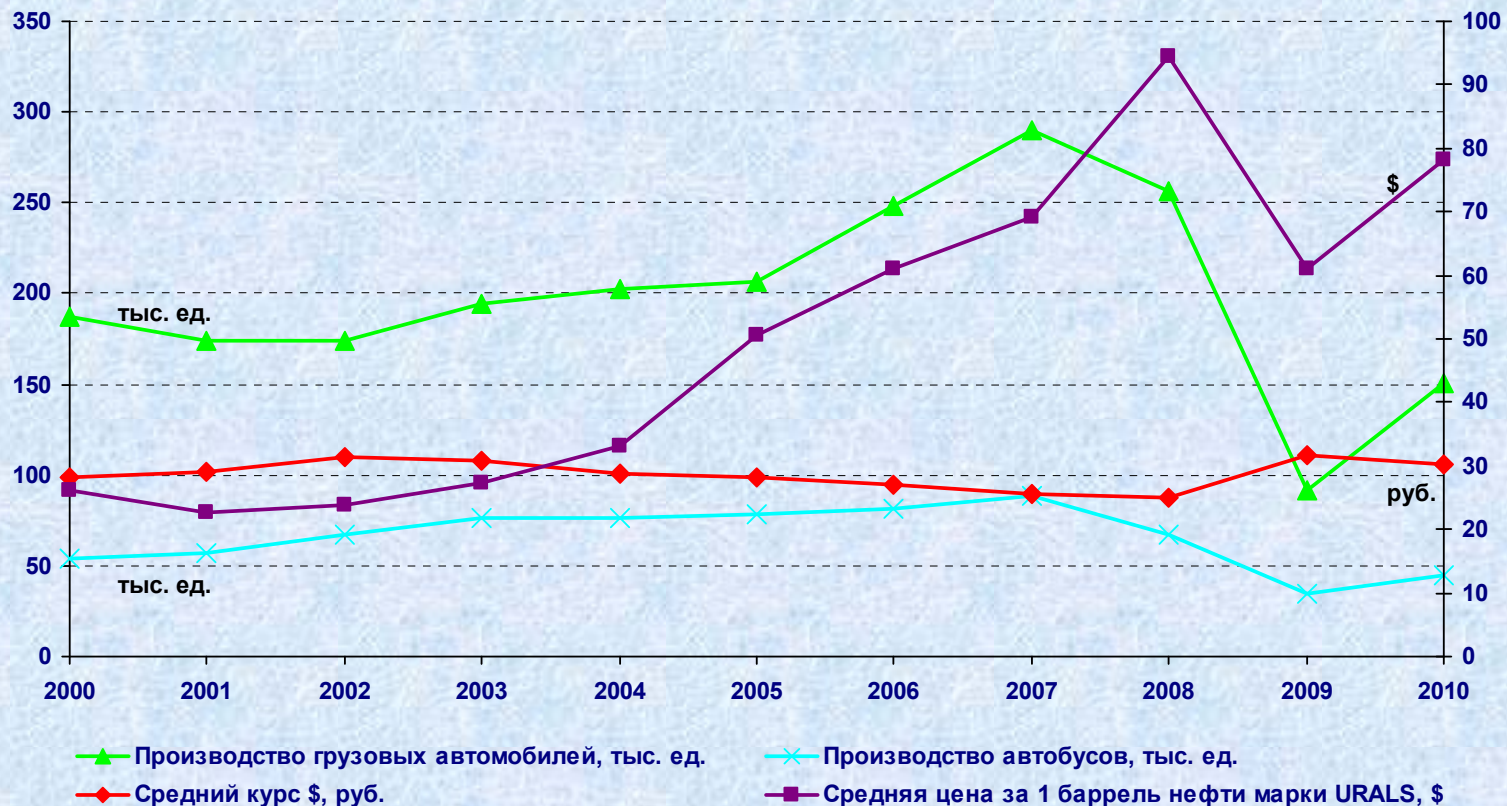


СХЕМА ВЛИЯНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ФАКТОРОВ НА РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

-
- Влияние роста производства в обрабатывающих отраслях на структуру ВВП.
 - Создание единого таможенного пространства и организация перевозок грузов из Европы в страны АТР (Азиатско – Тихоокеанского региона).
 - Создание приоритетных условий для перевозок грузовыми автомобилями, произведенными в странах таможенного союза.

(Постановление Правительства РФ от 24 декабря 2008 года №1007 «О сборе за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации»)

-
- Создание сети современных станций современного технического обслуживания.
 - Создание цивилизованных терминалов и парковок автомобилей.
 - Сокращение въезда тяжелой грузовой техники в города с населением 1 млн. человек и более.



-
- Формирование в ближайшие 5 лет парка за счет автомобилей, выпускаемых в России, в том числе и на предприятиях с иностранным участием.
 - Строительство сквозных автомагистралей на территории таможенного союза.
 - Постепенное сокращение ввоза новых грузовых автомобилей за счет роста выпуска их иностранными предприятиями в России.
 - Сокращение ввоза подержанных автомобилей.

-
- Дальнейший рост парка грузовых автомобилей.
 - Расширение модельного ряда грузовых автомобилей и улучшение потребительских качеств.
 - Опережающий рост в парке LCV.
 - В течение пяти лет будет сохраняться высокая доля техники, которая имеет возраст более 7 лет.
 - Изменение парка автомобилей по регионам с учетом увеличения в тех регионах, где будут осваиваться сырьевые ресурсы .

Рынок грузовых автомобилей России

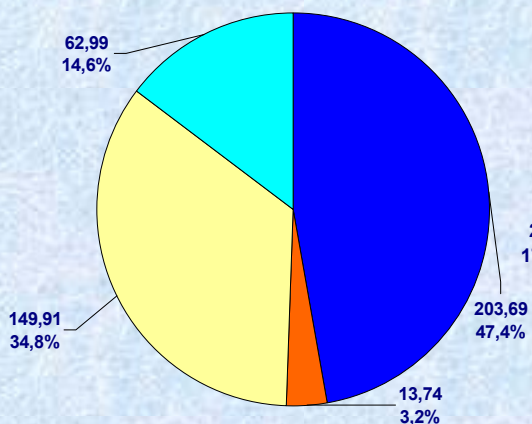


* включен импорт из Беларуси

Структура российского рынка грузовых автомобилей по происхождению машин

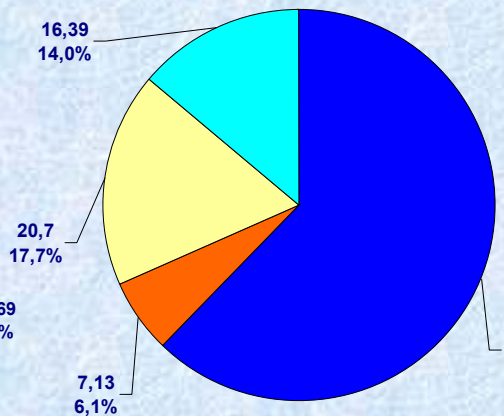
2008 год

Весь рынок – 430,33 тыс. ед.
(100%) (+12,5%)



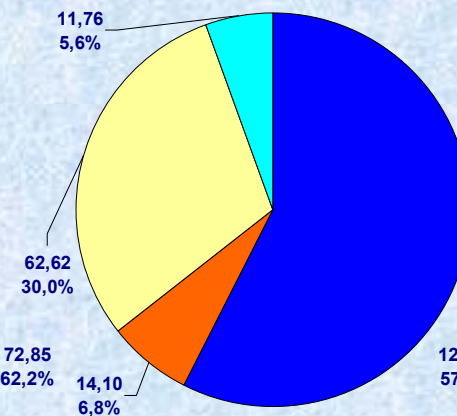
2009 год

Весь рынок – 117,07 тыс. ед.
(100%) (- 72,8%)



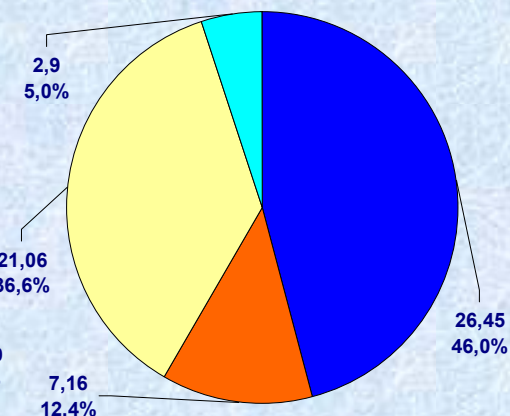
2010 год

Весь рынок – 208,48 тыс. ед.
(100%) (+78,1%)



2011 год (1 квартал)

Весь рынок – 57,57 тыс. ед.
(100%) (+124,9%)

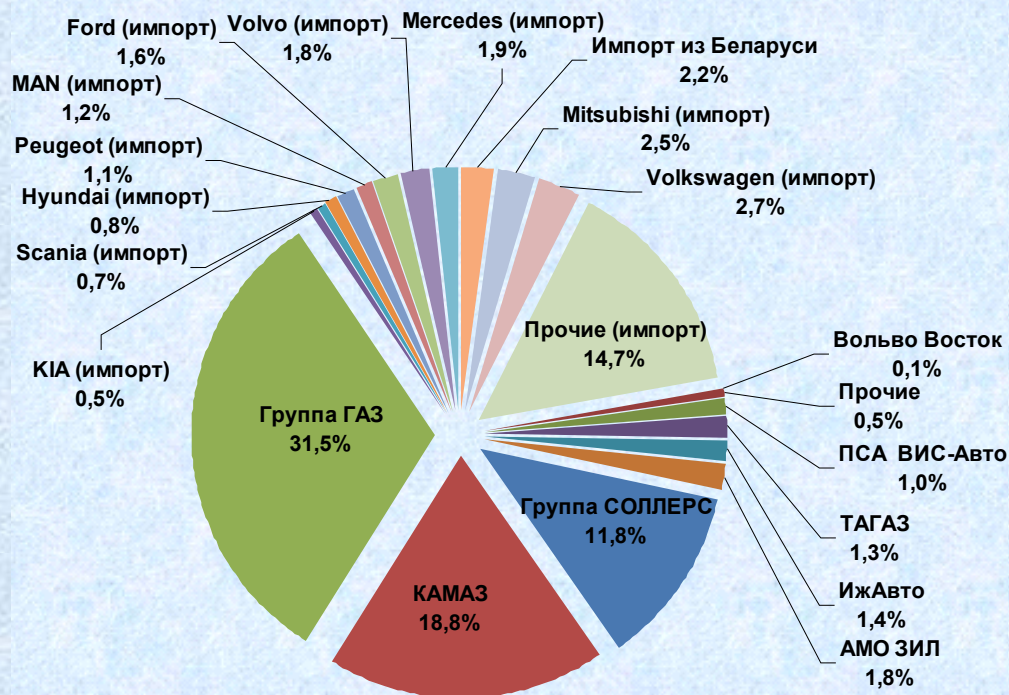


- отечественные автомобили
- иномарки российской сборки
- иномарки импортированные, новые
- иномарки импортированные, поддержанные

Структура российского рынка грузовых автомобилей

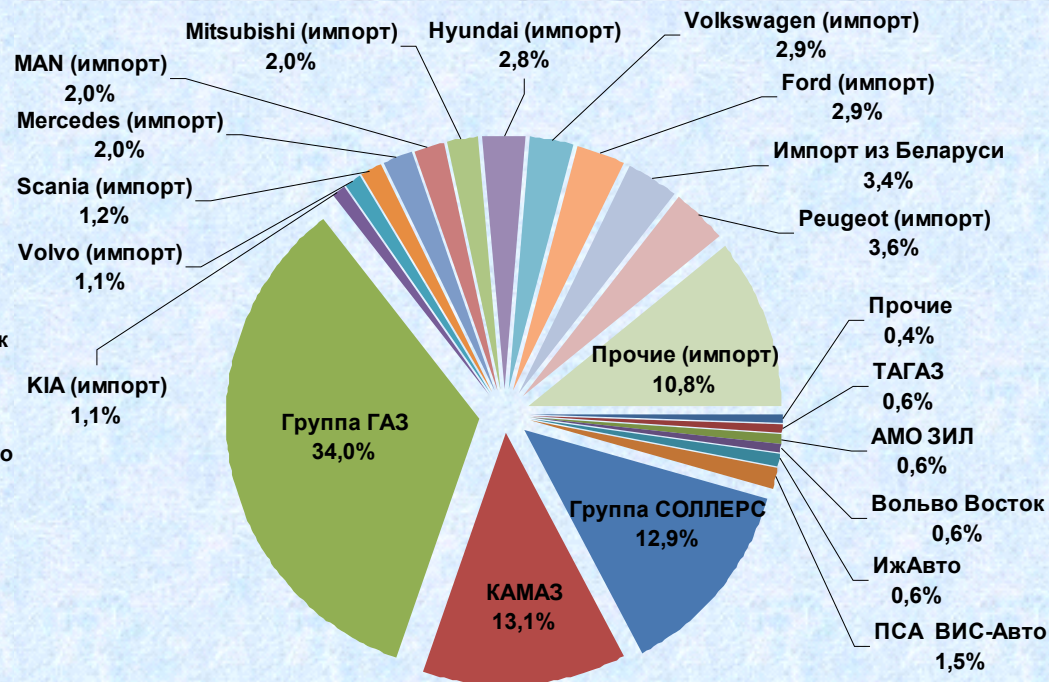
2009 год

Весь рынок – 117,1 тыс. шт.
(100%)



2010 год

Весь рынок – 208,48 тыс. шт. (+78,1%)
(100%)



31,7% грузовые автомобили импортированные (новые и б/у)

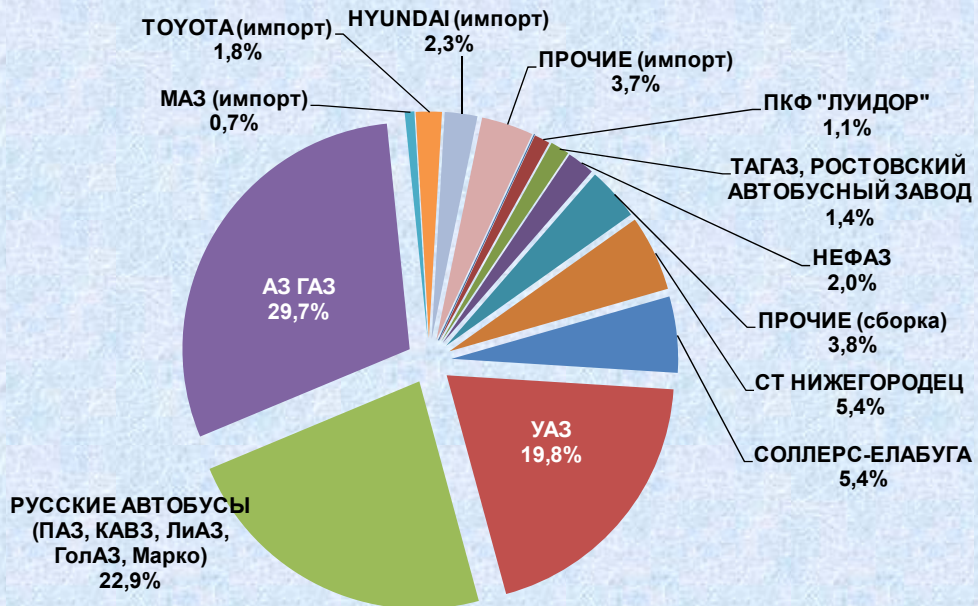
35,7% (+4,0%)

68,3% грузовые автомобили российской сборки

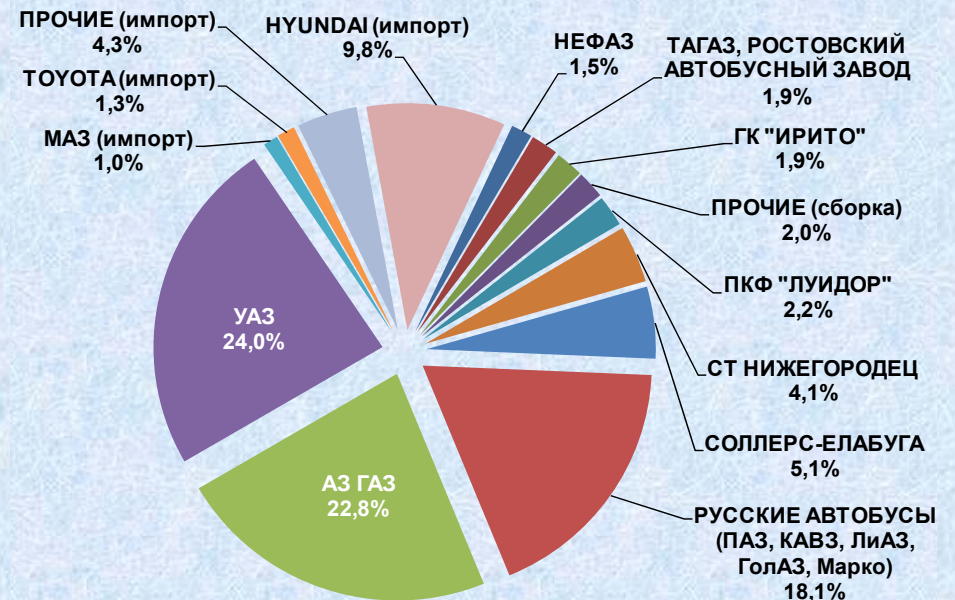
64,3%

Структура российского рынка автобусов (включая микроавтобусы)

2009 год
Весь рынок – 37,4 тыс. шт.
(100%)



2010 год
Весь рынок – 53,2 тыс. шт. (+42,2%)
(100%)



8,5%

автобусы импортированные (новые и б/у)

16,4% (+7,9%)

91,5%

автобусы российской сборки

83,6%

Распределение парка грузовых автомобилей по Федеральным округам в 2008 году

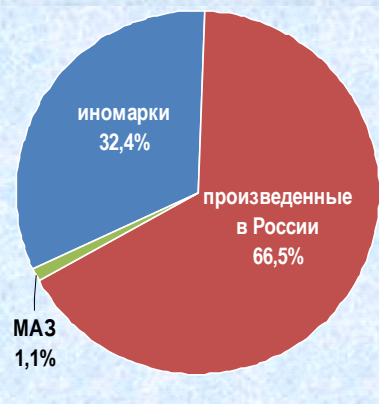
Д.Ф.О.
Парк 305 112 ед. – 100%



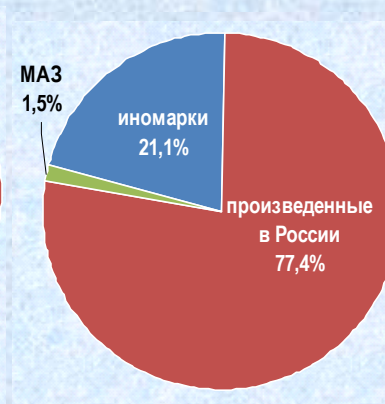
С.З.Ф.О.
Парк 458 720 ед. – 100%



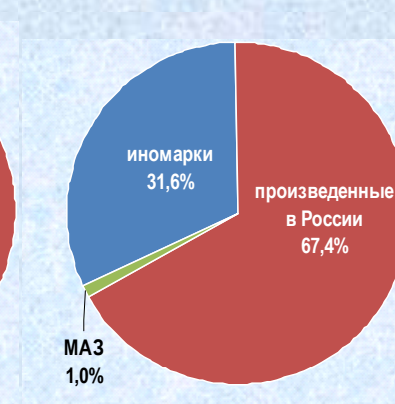
Санкт-Петербург
Парк в т. ч. 122 459 ед. – 100%



Ц.Ф.О.
Парк 1 377 186 ед. – 100%



Москва
Парк в т.ч. 304 299 ед. – 100%



Сиб. Ф.О.
Парк 808 525 ед. – 100%



Урал. Ф.О.
Парк 529 054 ед. – 100%



Ю.Ф.О.
Парк 812 497 ед. – 100%



Привол. Ф.О.
Парк 1 053 315 ед. – 100%

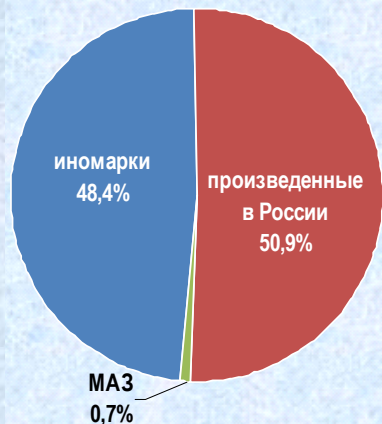


Парк России в 2008 году составлял 5 348 712 ед., в том числе, иномарки – 913 444 ед. или 17,1%, а модели МАЗ – 94 514 ед. или 1,8%.

Наибольшее количество автомобилей сосредоточено в Европейской части России 37 017,2 ед. или 69,2%. Наибольшее количество импортных автомобилей 49,1% находится в Дальневосточном округе, что объясняется близостью его к Японии и Корее. Но это в своем большинстве автомобили б/у и их списание в этом округе очень большое, около 12%.

Распределение парка грузовых автомобилей по Федеральным округам в 2009 году

Д.Ф.О.
Парк 312 719 ед. – 100%



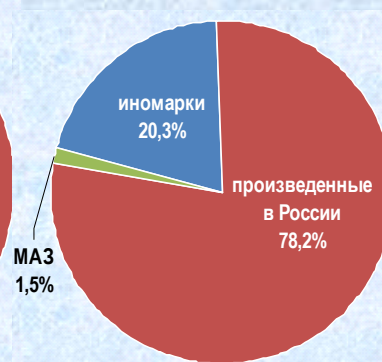
С.З.Ф.О.
Парк 461 031 ед. – 100%



Санкт-Петербург
Парк в т. ч. 117 231 ед. – 100%



Ц.Ф.О.
Парк 1 347 015 ед. – 100%



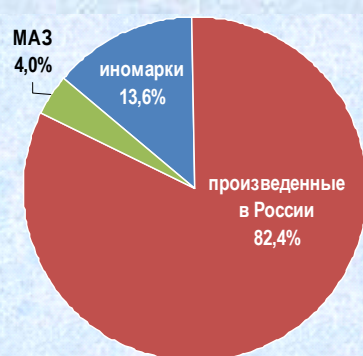
Москва
Парк в т.ч. 299 786 ед. – 100%



Сиб. Ф.О.
Парк 803 396 ед. – 100%



Урал. Ф.О.
Парк 524 980 ед. – 100%



Ю.Ф.О.
Парк 835 911 ед. – 100%



Привол. Ф.О.
Парк 979 478 ед. – 100%



Парк России в 2009 году составлял 5 322 562 ед., в том числе, иномарки – 938 371 ед. или 17,7%, а модели MAZ – 92 175 ед. или 1,7%.

В 2009 году парк грузовых автомобилей уменьшился на 26 150 ед. или 0,49%, парк импортных иномарок увеличился на 24 927 ед. или на 2,7%. В Европейской части России сосредоточено 3 623 435 ед. – 68,1%, в том числе, иномарок 449 488 ед. – 47,9%. Наибольшее количество импортных автомобилей 48,4% к парку региона приходится на Дальневосточный Федеральный округ, а также Санкт-Петербург и Москву.

Предложения компании АСМ-холдинг по развитию отрасли коммерческого автомобилестроения в России

1. Внести дополнение в новый режим промышленной сборки по организации производства грузовых автомобилей и автобусов зарубежными фирмами на условиях промышленной сборки – установив минимальный объем производства для тяжелых грузовиков – 15 тыс. шт. в год, а для легких грузовиков, типа Газель - 75 тыс. штук в год. Для больших автобусов – 10 тыс. штук в год, для микроавтобусов – 50 тыс. штук в год.

2. Минпромторгу России рекомендовать, в развитие принятой стратегии, с участием Минтранса России, подготовить и принять на правительственном уровне, конкретный план развития коммерческого транспорта с учетом принятых ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» и Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года.

Особое внимание в этом плане должно быть уделено НИОКР по созданию новых конкурентоспособных моделей коммерческих автомобилей для нужд народного хозяйства России, в том числе с участием зарубежных фирм.

3. Дополнить утвержденную стратегию развития автомобильной промышленности конкретными мерами по развитию отрасли комплектующих изделий, работающей не по принципу отверточной сборки, а с привлечением российских конструкторских кадров, которые могут быть совсем потеряны в России, если не принять экстренных мер по их спасению.

Установить, что на совместных предприятиях по производству комплектующих изделий уровень локализации через 3 года должен быть не менее 50%, а через 5 лет – не менее 80%.

Создать ощутимые льготы тем предприятиям, которые будут заниматься локализацией компонентов I-го уровня. Это и будет настоящей, а не виртуальной модернизацией нашей страны.

Указанные меры обеспечат создание сотен тысяч рабочих мест, увеличат значительно отчисления во все формы бюджета и обеспечат обороноспособность России.