



Национальный исследовательский университет
Высшая школа экономики



Центр развития

РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

2016 год

РЕЗЮМЕ	2
1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ	10
2. ТЕНДЕНЦИИ МИРОВОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ...	20
3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	27
4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	35
5. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД.....	53
ПРИЛОЖЕНИЕ	56

Автор: Бутов А. М.

РЕЗЮМЕ

Наличие собственной отрасли производства грузовых автомобилей является признаком высокого уровня развития экономики страны. Эффективными промышленными комплексами в сфере производства грузовых автомобилей обладают такие, наиболее передовые в экономическом и технологическом отношении страны, как США, Япония и Германия. Как правило, развитие отрасли производства грузового автотранспорта сопровождается в стране параллельным ростом внешнего и внутреннего грузопотока и расширением сети автодорог. Согласно данным Росстата, на долю перевозок грузов автомобильным транспортом в настоящее время в России приходится около 70% суммарного объема грузоперевозок. В абсолютном выражении это составляет более 5 млрд. тонн в год¹.

Особенностью российского транспортного комплекса является то, что грузоперевозки автомобильным транспортом больше, чем в большинстве прочих стран, являются дополняющим элементом железнодорожных грузопотоков. Так, если основная масса перевозок грузов железнодорожным транспортом производится на значительные расстояния, то в отношении автомобильного транспорта мы можем сказать, что им преимущественно осуществляется дальнейшее распределение этих грузопотоков. Это подтверждается и данными о средней дальности перевозки грузов: для железнодорожного транспорта она составляет более 1,5 тыс. км, в то время как рассматриваемый показатель для автомобильного транспорта приближается всего лишь к 50 км. Тем не менее рост средней дальности перевозок автотранспортом становится все более и более заметной тенденцией. По данным Росстата, за период с 2001 по 2015 год средняя дальность перевозки одной тонны груза автомобильным транспортом выросла практически в два раза. Важно отметить, что рост средней дальности перевозок грузов происходил на фоне качественного улучшения транспортной инфраструктуры. Так, например, с 2008 по 2014 год протяженность автодорог увеличилась практически в два раза. В то же время в протяженности железных дорог общего пользования существенных изменений не наблюдалось. При этом не просто выросла протяженность автомобильных дорог, но возникло большое число крупных складских комплексов, имеющих привязку исключительно к автодорожной сети. Таким образом, сегодня в России имеется целый комплекс предпосылок для развития грузовых автоперевозок, а, следовательно, и роста внутреннего спроса на грузовые автомобили.

Озвученные предпосылки находят свое подтверждение в статистике, касающейся динамики наличного парка грузовых автомобилей в России. Так, в 2014 году парк достиг 3,84 млн. единиц техники, показав при сопоставлении с 2000 годом рост более чем в 2 раза. При этом одной из основных особенностей российского парка является его высокий средний возраст, составляющий в настоящее время 19,3 года. В частности, по данным Автостата, на начало 2016 года почти 75% парка – техника старше 10 лет, а 65% - старше 15 лет. Наличие в парке большого объема возрастной, не удовлетворяющей современным требованиям допустимой токсичности, техники создает предпосылки для его замены, а значит, оказывает позитивное влияние и на российский рынок грузовых автомобилей.

Однако в настоящее время российский рынок находится в состоянии спада: 2012 год стал последним после кризиса 2008-2009 годов, когда российский рынок грузовых автомобилей показал положительную динамику продаж. Объем видимого потребления грузовых

¹ По информации Росстата

автомобилей в России в этот год составил 313,2 тыс. единиц техники². Начиная с 2013 года физический объем реализации грузовых автомобилей в России неуклонно снижался: в 2013 году объем видимого потребления грузовых автомобилей в России сократился на 14% по отношению к уровню предыдущего года, в 2014 – на 29%, в 2015 – на 35%.

В итоге, в 2015 году российский парк грузовых автомобилей показал результат в 3,83 млн. единиц техники. Отрицательная динамика при этом была показана впервые за последние 15 лет.

Показатели российского рынка при этом явно расходятся с глобальными тенденциями на рынке грузовых автомобилей. После кризиса 2008-2009 годов мировой рынок встал на устойчивую траекторию роста, на которой он и находится вплоть до настоящего времени. В 2015 году в мире было продано 23,37 млн. единиц коммерческих автомобилей (предназначенных для перевозки грузов и пассажиров)³. Основным драйвером роста глобальных продаж выступают рынки стран NAFTA и Австралии. В отрасли происходит активное внедрение новых технологий, ключевыми из которых являются системы внешней и внутренней коммуникации систем автомобиля. Конечной точкой складывающихся трендов является подключение имеющихся автопарков в глобальную сеть, а также создание механизма «беспилотных» грузоперевозок автотранспортом. Лидерами рынка как по объемам выручки, так и по внедряемым инновациям являются такие компании, как Daimler Trucks, Volvo, Paccar, MAN, Scania.

Российский рынок не входит в число топовых мировых рынков. И его доля на глобальном рынке в последние годы имела явную тенденцию к снижению. В 2015 году она составила всего 0,7%, в то время как в 2012 году она достигала 1,8%. Самые известные из российских марок, такие как КАМАЗ и ГАЗ, также не входят в число топовых мировых производителей, пользуясь спросом преимущественно на внутреннем рынке и рынках сопредельных стран. В 2015 году, согласно данным Росстата, в России было произведено 130,6 тысяч грузовых автомобилей. На экспорт в тот же год было отправлено 20 тысяч грузовых автомобилей. Сопоставив эти цифры, получим, что 15% произведенной в России грузовой техники пошло на экспорт. Около 75% направленных на экспорт автомобилей было поставлено в страны СНГ.

Складывавшийся тренд снижения продаж послужил причиной роста внимания к российскому рынку автомобилей со стороны Правительства. В результате с наступлением 2014 года Минпромторгом РФ был инициирован целый комплекс мер по поддержке авторынка и автопрома. В частности, весной 2014 года субъектам РФ были выделены средства на субсидирование закупки муниципального транспорта, работающего на газомоторном топливе, на сумму 3,7 млрд. рублей. Свыше 3 млрд. рублей было выделено на реализацию программы по субсидированию перевозок автомобилей, произведенных на Дальнем Востоке, в другие регионы страны. Еще порядка 2,3 млрд. рублей было предусмотрено на приобретение 3,5 тыс. автомашин для нужд МВД в рамках реализации программы по государственной закупке специальной автомобильной техники, которая является совместной инициативой Минпромторга и МВД. Далее происходило только дальнейшее расширение мер поддержки, акцент которого делался не просто на стимулирование спроса, но на его всестороннее смещение в сторону произведенной в России техники. В 2015 году в силу вступили программы льготного автокредитования и льготного автолизинга, под действие которых попал только

² Расчет Института «Центр развития НИУ ВШЭ

³ Данные Международной ассоциации производителей автотехники

избранный перечень производимой техники. На эти программы было выделено 4 млрд. рублей. В конце 2015 года Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил дополнительные меры поддержки автомобильной промышленности. Так, согласно постановлению от 12 ноября 2015 года №1226, у производителей автомобилей и автокомпонентов появилась возможность претендовать на получение субсидий на возмещение части затрат по обслуживанию кредитов, полученных на пополнение оборотных средств и финансирование текущей производственной деятельности. Кроме того, дополнительные бюджетные ассигнования в размере 4,824 млрд. рублей были выделены на компенсацию российским организациям части затрат в связи с производством колесных транспортных средств в рамках Постановления Правительства от 18 марта 2015 года №244.

Перечисленные меры должны были стимулировать спрос именно на технику российского производства. Отчасти эту стратегию можно считать удавшейся. Так, если в 2012 году доля внутреннего производства в структуре видимого потребления была равна 61%, то в 2015 году она уже достигала 84%. Тем не менее результат этот был показан на фоне спада продаж, и фактические объемы производства грузовиков в России снижались: в 2015 году было произведено 130,6 тысяч грузовых автомобилей, что на 15% ниже аналогичного показателя предыдущего года.

Слабость внутреннего рынка заставила Правительство изыскивать возможности для усиления экспортного направления сбыта. Всерьез этим вопросом занялись лишь в 2016 году. Во-первых, с 1 января 2016 года в России стартовала программа по субсидированию части логистических расходов при наземной и морской транспортировке автомобилей, машинокомплектов и комплектующих, а также расходов по их адаптации и сертификации на зарубежных рынках⁴. Во-вторых, экспорт был включен в список условий для заключения специальных инвестиционных контрактов, которые гарантируют для инвестора сохранение налоговых условий на срок действия контракта (до 10 лет) и позволяют претендовать на участие в госпрограммах. Например, такой документ уже заключен с СП Mazda и «Соллерс» – партнеры намерены вложить 2 млрд руб. в создание на Дальнем Востоке производства двигателей с производственной мощностью до 50 000 моторов в год, которые будут поставляться прежде всего на экспорт.

Приоритет развития экспорта сохранится государством и в следующем году. Так, в 2017 году на поддержку экспорта автомобилей отечественного производства планируется потратить 6,5 миллиардов рублей. Деньги пойдут на доводку параметров автомобилей до европейских норм экологичности и безопасности, а также на компенсацию логистических затрат⁵.

По итогам 10 месяцев 2016 года из РФ было экспортировано 10,6 тыс. грузовых автомобилей, что на 26% ниже показателя аналогичного периода 2015 года.

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, что на сегодняшний день развитие российского экспорта грузовых автомобилей существует скорее как «идея», чем как реализованный факт. Статистика последних трех лет говорит о последовательном снижении объемов российского экспорта рассматриваемого вида техники. Текущая стратегия развития экспорта опирается на два основных «столпа»: низкий курс рубля и масштабную поддержку со стороны государства. Однако в условиях прогнозируемого на ближайшие несколько лет дефицита бюджета ставка на расширение поддержки экспорта (хотя бы в течение трех

⁴ Постановление Правительства РФ № 71-п от 23.01.2016

⁵ <http://programma-avtokreditovaniya.ru/meriy-gosudarstvennoj-podderzhki-rossijskogo-avtoproma-v-2017-godu/>

последующих лет) имеет очевидные риски. Это понимают руководители многих иностранных сборочных предприятий, которые не спешат с инвестициями в развитие, ожидая гарантий от Российского Правительства.

В целом, как и в ряде других промышленных отраслей, одной из ключевых проблем, характерной как для отрасли производства автомобилей вообще, так и грузовых автомобилей в частности, является отсутствие стабильной, понятной и долгосрочной государственной политики. Постоянно возникающие противоречия, например, между текущими фискальными задачами и выстраиванием долгосрочной программы развития отрасли приводят к сложностям с привлечением в отрасль инвестиций. К тому же кругу проблем можно отнести желание Правительства усилить налоговое бремя организаций-перевозчиков грузов автомобильным транспортом. Так, введение системы «Платон», накладывающей дополнительное денежное обременение на автоперевозчиков, на фоне сократившегося спроса на грузоперевозки оказывает дополнительное негативное влияние на спрос на грузовые автомобили. В качестве дополнительного негативного фактора такой политики необходимо назвать ослабление рыночных конкурентных механизмов как на рынке грузовой техники, так и в сфере грузоперевозок. Следовательно, мы вправе ожидать соответствующее усиление ценового давления «по цепочке» - от производителя грузового автомобиля через компанию-перевозчика на грузоотправителя.

В последние три года, когда в российской экономике в полной мере проявились кризисные тенденции, значимость государственного внимания к деятельности отрасли производства грузовых автомобилей стала едва ли не определяющим фактором состояния автопрома. Речь идет прежде всего о мерах прямой государственной поддержки, без которых показатели отрасли были бы гораздо ниже. На сегодняшний день в Правительстве есть понимание необходимости продления государственной поддержки отрасли, как минимум, еще на год. Угрозой отказа от этих мер является обвал спроса. Тем не менее в условиях бюджетного дефицита государство ищет возможности сокращения размеров поддержки с одновременным сохранением ее эффективности. Результатом этого поиска стала идея о механизме большей «адресности» поддержки на 2017 год.

По нашему мнению, текущая политика государства в отношении отрасли является в большой степени «операционным реагированием» по наиболее проблемным векторам. Очередная попытка более системного подхода представлена в проекте «Стратегии развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года», где приоритетным направлением названо развитие экспорта. Однако эта задача не может быть решена исключительно институциональными преобразованиями внутри отрасли. И ее реализация будет зависеть от состояния внешних по отношению к отрасли факторов.

Если говорить о ближайших перспективах рассматриваемого рынка, то в соответствии с действующим прогнозом Института «Центр развития» НИУ ВШЭ, вплоть до 2020 года, экономика России будет развиваться с темпом менее 1% ежегодно. При этом один из важных показателей, отражающих состояние платежеспособного спроса в российской экономике, показатель курса рубля по отношению к доллару США, будет демонстрировать соотношение 65,5-65,9 руб./долл. в течение всего периода 2017-2020 гг. Сочетание фактора низкого темпа роста экономики со слабостью национальной валюты создает предпосылки для сохранения низкого уровня платежеспособного спроса на грузовые автомобили. Таким образом, даже с учетом сохраняющегося уровня государственной поддержки в заявленных временных границах мы не можем ожидать существенного роста грузоперевозок, объем которых будет колебаться вблизи текущего уровня.

В условиях прогнозируемых на ближайший период низких темпов развития российской экономики ключевыми факторами спроса на рассматриваемом рынке будет существенная доля в наличном парке грузовых автомобилей в России высоко возрастной, требующей замены, техники и состояние платежеспособного спроса. А именно, в условиях «относительной избыточности» парка по отношению к грузопотоку, а также прогнозируемого экспертами слабого спроса стимулировать потребителя к приобретению грузового автомобиля будет лишь выбытие старой техники из парка вследствие ее физического износа.

В этих условиях обеспечить заметный рост внутреннего производства техники способно лишь усиление экспортного направления сбыта. Но в настоящее время российский автопром не имеет технологических преимуществ перед зарубежными конкурентами, и стратегия развития экспорта опирается преимущественно на два основных «столпа»: низкий курс рубля и масштабную поддержку со стороны государства. Однако в условиях прогнозируемого на ближайшие несколько лет дефицита бюджета ставка на расширение поддержки экспорта (хотя бы в течение трех последующих лет) имеет очевидные риски.

С учетом вышеизложенных факторов мы предполагаем сохранение ориентации российского производства грузовой автотехники в основном на внутренний рынок, а видимое потребление грузовых автомобилей к 2020 году прогнозируется на уровне 107-108 тысяч штук.

Табл. 1 Сводная таблица показателей, характеризующих вклад производства транспортных средств и оборудования в развитие российской экономики

	2012	2013	2014	2015
Валовая добавленная стоимость (ВДС) производства транспортных средств и оборудования ⁶ в основных ценах, млрд. руб.	845	873	1 077	1 156
Вклад в ВВП (ВДС в основных ценах) экономики, %	1,46	1,41	1,59	1,60
Индекс производства, % к предыдущему году ⁷	10,3	2,2	8,5	-8,5
Динамика среднегодовых цен производителей ⁸ , % к предыдущему году ⁹	6,24	1,02	4,09	14,01
Доля производства транспортных средств и оборудования в отдельных показателях по экономике в целом:				
- в фонде оплаты труда (по полному кругу организаций) ¹⁰ , %	2,35	2,32	2,28	2,27
- в среднесписочной численности работников (по полному кругу организаций), %	2,26	2,25	2,19	2,14
- в инвестициях в основной капитал ¹¹ (по полному кругу организаций), %	1,14	1,38	1,64	1,55
- в выручке от продажи продукции (по крупным и средним организациям ¹²), %	2,94	3,13	2,88	2,76
- в прибыли до налогообложения (по крупным и средним организациям ¹³), %	1,20	1,32	- ¹⁴	-
- в налоговых поступлениях в консолидированный бюджет РФ, % ¹⁵	1,61	1,56	1,45	1,29
- в расходах федерального (или консолидированного) бюджета на национальную экономику				
Соотношение среднемесячной номинальной начисленной заработной платы со среднероссийским уровнем (по полному кругу организаций), %	103,9	103,1	103,8	106,2
Рентабельность (убыточность) продукции (по крупным и средним организациям) ¹⁶ , %	3,1	2,7	-0,5	-0,6

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), ФНС, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

⁶ В номенклатуре Росстата: код ОКВЭД DM, для НДС коды ОКВЭД 34+35+23.3+24.61+29.6.

⁷ Производство транспортных средств и оборудования (код ОКВЭД DM).

⁸ Производство транспортных средств и оборудования (код ОКВЭД DM).

⁹ При поставках на внутренний рынок.

¹⁰ Фонд оплаты труда по полному кругу организаций рассчитан как произведение среднесписочной численности и среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников, умноженное на 12.

¹¹ С досчетом на объем инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.

¹² Без субъектов малого предпринимательства, банков, страховых организаций и бюджетных учреждений.

¹³ Без субъектов малого предпринимательства, банков, страховых организаций и бюджетных учреждений.

¹⁴ В 2014-2015 гг. в отрасли зафиксирован убыток до налогообложения.

¹⁵ Производство транспортных средств и оборудования (коды ОКВЭД 34+35 без прочих).

¹⁶ Рассчитана как отношение прибыли до налогообложения к выручке от продажи продукции в процентах.

Табл. 2 Сводная таблица показателей, характеризующих вклад производства грузовых автомобилей в производство транспортных средств и оборудования

	2012	2013	2014	2015
ВДС производства грузовых автомобилей (по крупным и средним организациям ¹⁷), млрд. руб.	49,7	54,2	54,9	42,2
Вклад в ВДС производства транспортных средств и оборудования (по крупным и средним организациям), %	6,35	5,85	6,08	4,54
Индекс производства, % к предыдущему году	4,9	-1,3	-25,7	-14,7
Динамика среднегодовых цен производителей, % к предыдущему году ¹⁸	10,79	2,72	6,13	21,34
Доля производства грузовых автомобилей в отдельных показателях производства транспортных средств и оборудования:				
- в фонде оплаты труда (по крупным и средним организациям), %	н./д.	н./д.	н./д.	4,5
- в средней численности работников, %	н./д.	н./д.	н./д.	5,6
- в инвестициях в основной капитал (по крупным и средним организациям), %	н./д.	9,8	10,6	6,2
- в выручке от продажи продукции (по крупным и средним организациям), %	9,3	10,0	9,2	7,4
- в прибыли до налогообложения (по крупным и средним организациям), %	15,4	8,7	⁻¹⁹	-
- в налоговых поступлениях в консолидированный бюджет РФ, %	н./д.	н./д.	н./д.	н./д.
- в расходах федерального (или консолидированного) бюджета на национальную экономику, %				
Соотношение среднемесячной номинальной начисленной заработной платы со средним уровнем в производстве транспортных средств и оборудования (без субъектов малого предпринимательства), %	н./д.	93,1	88,3	80,7
Рентабельность (убыточность) продукции (по крупным и средним организациям), % ²⁰	5,2	2,4	-0,6	-1,0

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), ФНС, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

¹⁷ Рассчитана на основе формы Росстата 5-з «Сведения о затратах на производство и продажу продукции» как разница между выпуском и материальными затратами по экономике в целом, производству транспортных средств и оборудования (код ОКВЭД DM), производство грузовых автомобилей (код ОКВЭД 34.10.4).

¹⁸ При поставках на внутренний рынок.

¹⁹ В 2014-2015 гг. в отрасли зафиксирован убыток до налогообложения.

²⁰ Рассчитана как отношение прибыли (убытка) до налогообложения к выручке от продажи продукции в процентах.

Табл. 3 Сводная таблица показателей, характеризующих развитие рынка грузовых автомобилей в России

	2012	2013	2014	2015
Видимое потребление грузовых автомобилей РФ, тыс. шт.	313,2	269,2	192,4	125,6
Изменение видимого потребления грузовых автомобилей в РФ, % к предыдущему году.	+6%	-14%	-29%	-35%
Производство грузовых автомобилей РФ, тыс. штук.	210,2	208,6	154,0	130,6
Изменение производства грузовых автомобилей в РФ, % к предыдущему году.	+1,8%	-0,7%	-26,2%	-15,2%
Уровень зависимости от импорта:				
- доля импорта в видимом потреблении грузовых автомобилей в РФ, %.	38%	33%	32%	16%
Уровень развития экспорта:				
- отношение экспорта грузовых автомобилей из РФ, к внутреннему производству, %.	9%	13%	14%	18%
Справочно:				
Перевезено грузов автотранспортом, млн. тонн	5 842	5 635	5 417	5 041
Доля автотранспорта в общем объеме перевезенных грузов всеми видами транспорта, %	69%	68%	68%	66%
Наличный парк грузовых автомобилей в РФ (без LCV), млн. шт.	3,33	3,61	3,84	3,83
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км	1278,3	1396,5	1451,2	1480,8

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), Автостат, АСМ-холдинг, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

1.1. Значение отрасли производства грузовых автомобилей для экономики России

Наличие собственной отрасли производства грузовых автомобилей является признаком высокого уровня развития экономики страны. Эффективными промышленными комплексами в сфере производства грузовых автомобилей обладают такие, наиболее передовые в экономическом и технологическом отношении страны, как США, Япония и Германия. Активным развитием этого сегмента промышленности занимаются и те страны, которые уже в ближайшем будущем будут претендовать на звание передовых экономик. Среди таких стран мы в первую очередь должны назвать Китай и Индию.

Как правило, развитие отрасли производства грузового автотранспорта сопровождается в стране параллельным ростом внешнего и внутреннего грузопотока и расширением сети автодорог.

Если рассматривать внутреннюю специфику российской отрасли производства грузовых автомобилей, то она возникла на фундаменте советского промышленного комплекса, и ее ключевые предприятия появились еще в советский период. Среди таких предприятий выделяются Горьковский автомобильный завод (ГАЗ), Камский автомобильный завод (КАМАЗ) и Ульяновский автомобильный завод (УАЗ). Согласно данным Автостата, совокупная доля перечисленных трех предприятий в 2015 году превысила 80% в суммарном объеме производимых в России грузовых автомобилей²¹.

За прошедшие с начавшихся в первой половине 90-х годов прошлого века экономических преобразований годы российская отрасль производства грузовых автомобилей претерпела значительные изменения. Прежде всего, нужно сказать о том, что в структуре выпускаемой продукции сильно вырос сегмент так называемых малотоннажных, крытых грузовиков, что стало отражением бурного развития в стране розничной и мелкооптовой торговли. С другой стороны, развитию сегмента крупнотоннажной техники способствовал динамичный рост строительной отрасли. При этом именно в этом локальном сегменте российские производители имеют конкурентоспособный на международном рынке продукт.

Внутренний спрос на грузовую автотехнику хорошо иллюстрируется данными о суммарном объеме перевозок грузов в России. Согласно данным Росстата, на долю перевозок грузов автомобильным транспортом приходится около 70% суммарного объема грузоперевозок. В абсолютном выражении это составляет более 5 млрд. тонн в год.

Рассматривая отрасль производства грузовых автомобилей в качестве обеспечивающей выполнение в стране определенной части потребного объема грузоперевозок, мы должны отметить, что применительно к российским реалиям грузоперевозки автомобильным транспортом во многом являются дополняющим элементом железнодорожных грузопотоков. Так, если идущий по железной дороге грузопоток, это прежде всего массовая перевозка грузов на значительные расстояния, то в отношении автомобильного транспорта мы можем сказать, что им в основном осуществляется дальнейшее распределение этих грузопотоков. Это подтверждается и данными о средней дальности перевозки грузов: для железнодорожного

²¹ <https://www.autostat.ru/infographics/25485/>

транспорта она составляет более 1,5 тыс. км, в то время как рассматриваемый показатель²² в отношении автомобильного транспорта приближается всего лишь к 50 км. Тем не менее рост средней дальности перевозки автотранспортом становится все более и более заметной тенденцией. По данным Росстата, за период с 2001 по 2015 год средняя дальность перевозки одной тонны груза автомобильным транспортом выросла практически в два раза. Важно отметить, что рост средней дальности перевозки грузов происходил на фоне качественного улучшения транспортной инфраструктуры. Так, например, с 2008 по 2014 год протяженность автодорог увеличилась практически в два раза. В то же время в протяженности железных дорог общего пользования существенных изменений не наблюдалось²³. При этом не просто выросла протяженность автомобильных дорог, но возникло большое число крупных складских комплексов, имеющих привязку исключительно к автодорожной сети. Иными словами, имеется целый комплекс предпосылок для развития грузовых автоперевозок, а, следовательно, и роста внутреннего спроса на грузовые автомобили. В стратегии развития российского автопромышленного комплекса производству грузовых автомобилей отведена значительная роль²⁴. Основными прописанными в стратегии задачами являются, с одной стороны, планомерное увеличение доли произведенных российскими предприятиями автомобилей на внутреннем рынке, а, с другой стороны, отрасли вменяется задача активной экспортной экспансии. В частности, от сегмента крупно- и среднетоннажной техники ожидался выход на уровень экспорта в 50% от суммарного российского производства.

1.2. Общая ситуация в экономике и ее влияние на отраслевую динамику

К 2016 году сложилась ситуация, когда снижение спроса на российском рынке грузовых автомобилей происходит уже несколько лет подряд (с 2013 года), то есть с того периода, когда впервые после кризиса 2008-2009 годов произошло замедление темпов роста российского ВВП и инвестиционной активности в экономике. Так, согласно представленным в сборнике Росстата «Инвестиции в России-2015» данным, индекс инвестиций в основной капитал составил в 2013 году лишь 0,8%, в то время как годом ранее этот же показатель был равен 6,8%. Таким образом, российский рынок грузового автотранспорта оказался в числе наиболее чувствительных к первым признакам стагнации в экономике. В общей сложности наиболее значимыми факторами, определившими текущее состояние рассматриваемого рынка, по мнению отраслевых экспертов, стали: падение промышленного производства и строительства, а также снижение реальных доходов населения и розничного товарооборота²⁵.

Все перечисленные обуславливают снижение спроса на перевозки грузов автомобильным транспортом, приводя к отрицательной динамике показателей грузооборота и объема перевезенных грузов. Это подтверждается и данными Росстата, согласно которым в 2013 году было зафиксировано падение перевозок грузов автомобильным транспортом на 3,5%.²⁶ Соответственно, мы столкнулись с проблемой избытка и недозагруженности наличного парка грузовых автотранспортных средств в стране.

В 2014 году одной из основных причин дальнейшего ухудшения ситуации на рынке стала произошедшая во второй половине года девальвация рубля. В результате наблюдалось

²² Средняя дальность перевозки одной тонны груза, км., данные Росстат.

²³ Данные Росстат

²⁴ Приказ Минпромторга РФ № 319 от 23.04.2010 г.

²⁵ Данные RBC Research

²⁶ сборник Росстата «Транспорт и связь - 2014».

ускорение темпов сокращения рынка, пик которого пришелся на конец рассматриваемого года. По данным аналитической компании АСМ-холдинг, оптовые продажи грузовиков, включая легкие грузовики, в 2014 году упали на 26,8%, до 211,4 тыс. ед. Спад продаж при этом был зафиксирован во всех сегментах рынка. Отгрузки отечественных автомобилей сократились на 21,8% до 110,1 тыс. ед.²⁷

В 2015 году внешние для рассматриваемого рынка и отрасли условия стали еще более негативными. Во-первых, произошло отразившееся на рынке дальнейшее падение доходов потребителей грузовой техники, связанное с сокращением экономики, а, во-вторых, продолжилось снижение объема перевозок. По итогам 2015 года объем перевезенных автомобильным транспортом грузов упал на 7%.²⁸

В результате наблюдалось дальнейшее ухудшение рыночных показателей. По данным аналитической компании АСМ-холдинг, в 2015 году на российском рынке было реализовано 136 тыс. шт. грузовых автомобилей всех видов, что соответствовало падению на 36,5% к аналогичному показателю годичной давности.²⁹

Отраслевые показатели претерпели изменения в меньшем объеме: выпуск грузовых автомобилей, включая легкие грузовики, в 2015 г. уменьшился на 15,9% - было выпущено 126,1 тыс. шт. При этом выпуск грузовых автомобилей отечественных марок снизился лишь на 11,8% - было выпущено 116, 6 тыс. шт. Таким образом, в наименьшей степени пострадал тот сегмент, в структуре себестоимости которого доминируют «рублевые издержки».

В 2016 году внешние и внутренние условия российской экономики остаются в той конфигурации, которую они приобрели в два предыдущих года. В результате продажи новых грузовых автомобилей в первом полугодии 2016 года снизились на 4,96% по отношению к аналогичному периоду 2015 года.³⁰

Однако, как следует из данных аналитической компании АСМ-холдинг, объем выпуска грузовых автомобилей, включая легкие грузовики, за январь-июнь 2016 года, напротив, увеличился на 5,2% и составил 58,2 тыс. шт. При этом российские предприятия-производители грузовых автомобилей отгрузили потребителям 56,9 тыс. автомобилей или 106,6% к уровню отгрузки за январь-июнь 2015 года.

Достигнутые российским автопромом результаты во многом стали следствием мер государственной поддержки, в частности, программ льготного кредитования и лизинга. К тому же в 2016 году поддержка была распространена и на собираемые в России иностранные бренды.

Таким образом, закономерно, что итогом первого полугодия 2016 года стало увеличение выпуска иностранных автомобилей на 70,3%, которых было выпущено 5,8 тыс. шт. Увеличили выпуск грузовых автомобилей следующие предприятия: Форд Соллерс Елабуга (рост в 2,7 раза), Даймлер Камаз Рус (Мерседес-Бенц Тракс Восток) (рост в 2,8 раза), Вольво Восток (рост в 2,7 раза), ГК «Автотор», Ивеко-АМТ. При этом доля иностранных марок в общем выпуске грузовых автомобилей в России составила в январе-июне 2016 года 9,0% (в январе-июне 2015 года – 6,2%).

²⁷ <http://www.asm-holding.ru/news/890/>

²⁸ данные Росстат

²⁹ <http://www.busworld-moscow.ru/ru-RU/press/news/452.aspx>

³⁰ данные Russian Automotive Market Research

1.3. Текущее состояние отрасли и показатели ее развития

Согласно данным Росстата, в 2015 году с конвейеров российских предприятий сошло 130,6 тыс. грузовых автомобилей. Это является худшим результатом за весь период после кризиса 2008-2009 годов. Как видно из приведенной в таблице 4 динамики, посткризисное восстановление производства остановилось в 2012 году. И, уже начиная с 2013 года, в отрасли наблюдается тенденция снижения объемов выпуска.

Табл. 4 Производство основных грузовых автомобилей (включая шасси) в натуральном выражении, тыс. шт.

2010	2011	2012	2013	2014	2015	9 мес. 2015	9 мес. 2016
152,7	206,5	210,2	208,6	154,0	130,6	89,8	94,2

Источник: Росстат

Если говорить о темпах сокращения производства, то основной спад пришелся на 2014-2015 годы. И если в 2013 году объем произведенной продукции был лишь на 1% ниже уровня годичной давности, то результат 2015 года отставал от объема производства 2012 года уже почти на 38%.

В январе-сентябре 2016 года было произведено 94,2 тыс. грузовых автомобилей, что на 5% превысило показатель аналогичного периода годичной давности. И это, несомненно, позитивный факт для отрасли, которая до того демонстрировала спад производства на протяжении трех лет подряд. Тем не менее важно отметить, что положительный результат был показан на фоне падающего рынка. К тому же, в 2016 году государством был введен ряд дополнительных мер поддержки отрасли³¹, задачей которых было стимулирование спроса на продукцию российского производства.

Табл. 5 Прирост производства основных грузовых автомобилей (включая шасси) в натуральном выражении, % к предыдущему периоду

2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	9 мес. 2016/ 9 мес. 2015
+35%	+2%	-1%	-26%	-15%	+5%

Источник: Росстат

Текущие результаты российской отрасли производства грузовых автомобилей значительно ниже ее потенциала. Что хорошо видно из данных об имеющихся в стране мощностях по выпуску этого вида техники. В частности, данные о совокупной среднегодовой мощности³² производящих грузовые автомобили российских предприятий говорят о возможности выпуска более 376 тысяч автомобилей в год.

³¹ Более подробно об этом рассказано в главе, посвященной госполитике.

³² Под среднегодовой мощностью понимается величина мощности, которой располагает объединение, предприятие, цех, участок в среднем за год с учетом ввода новых и выбытия наличных мощностей. Определяется как алгебраическая сумма мощности, действовавшей на начало года, и величины ее среднегодового прироста за вычетом величины ее среднегодового уменьшения.

Табл. 6 Среднегодовая мощность по выпуску грузовых автомобилей (включая шасси), действовавшая в отчетном году (в соответствии с ОКПД), тыс. шт.

2010	2011	2012	2013	2014	2015
495,65	491,04	444,54	459,73	396,02	376,49

Источник: Росстат

Соотнесение фактического объема производства грузовых автомобилей с имеющейся мощностью по их выпуску позволяет оценить уровень использования производственной мощности, который в 2015 году был менее 34%.

Табл. 7 Уровень использования среднегодовой производственной мощности по выпуску грузовых автомобилей (включая шасси), %

2010	2011	2012	2013	2014	2015
31,01	41,85	47,4	44,96	38,57	33,76

Источник: Росстат

Спад в производстве грузовых автомобилей сказался и на финансовых результатах отрасли. В 2014 году выручка от продаж снизилась на 8,6%, а в 2015 году – на 21,5% к предыдущему году.

Табл. 8 Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей) по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», млрд. руб.

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)
93,59	164,63	261,21	278,12	316,62	289,40	227,23

Источник: Росстат

Снижение себестоимости в 2014-2015 годах происходило более быстрыми темпами. Так, если в 2015 году по сравнению с 2013 годом объем выручки в производстве грузовых автомобилей сократился на 28%, то снижение себестоимости в тот же период составило около 33%.

Табл. 9 Себестоимость проданных товаров по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», млрд. руб.

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)
89,41	151,51	213,68	240,86	278,98	247,68	188,04

Источник: Росстат

Одной из причин более медленного по сравнению с себестоимостью спада выручки является происходивший в отрасли в последние годы рост цен на продукцию отрасли. В частности, если индекс цен производителей в производстве грузовых автомобилей в 2013 году составил лишь 2,92 %, то в 2014 году аналогичный показатель был равен уже 8,35%, а в 2015 году – 18,35%, т. е. в 2015 году цены производителей выросли к уровню 2013 года более чем на 28%.

Опережающий рост цен производителей на грузовые автомобили, несмотря на падение производства и продаж, позволил сохранить в отрасли положительный финансовый результат от продаж. Тем не менее, как показано в таблице 10, суммарная прибыль от продаж в отрасли сокращалась на протяжении четырех последних лет.

Табл. 10 Прибыль (убыток) от продаж по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», млрд. руб.

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)
-4,54	0,96	30,62	17,84	10,00	9,16	7,26

Источник: Росстат

Рентабельность производства грузовых автомобилей (рассчитанная как отношение сальдированной прибыли от продаж к себестоимости) после посткризисного пика 2011 года сократилась в 2013-2015 годах до уровня в 3,3%.

Табл. 11 Рентабельность (убыточность) проданных товаров, продукции, работ, услуг по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», %.

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)
-4,63	+0,59	+13,28	+6,85	+3,26	+3,27	+3,3

Источник: Росстат

Вместе с тем отрицательное сальдо прочих доходов и расходов (разница между сальдированным финансовым результатом до налогообложения и от продаж), выросшее в 2014-2015 годах примерно в 4 раза по сравнению с показателем 2013 года (до 11-9,5 млрд. руб. в 2014-2015 годах против 2,5 млрд. руб. в 2013 году), обусловило получение отраслью отрицательного сальдированного финансового результата от производственно-хозяйственной деятельности. Сальдированный убыток до налогообложения в 2014 году достиг 1,9 млрд. руб., в 2015 году вырос до 2,2 млрд. руб. Одной из основных причин убыточности в 2014-2015 годах стала растущая закредитованность отрасли. Так, сумма уплаченных по кредитам процентов (относимых на прочие расходы) в 2015 году превысила 11,5 млрд. руб.

Вызванный кризисным падением спроса общий спад производства сказался и на показателях потребности в рабочей силе и занятости. Лишним подтверждением такому выводу служит тот факт, что в 2014 году дважды внеплановые остановки производства проводились крупнейшим в отрасли предприятием - КАМАЗом.

К сожалению, в официальной статистике отсутствуют данные о средней численности работников в отрасли до 2014 года включительно. Тем не менее мы можем оценить изменения числа занятых в 2015-2016 годах. Так, доступные данные Росстата говорят о сокращении средней численности работников³³ в производстве грузовых автомобилей на всем протяжении 2015 года. Эта тенденция сохранилась и в 2016 году.

Табл. 12 Средняя численность работников за отчетный период по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», человек.

7 мес. 2015	2015	7 мес. 2016
52 822	51 921	49 107

Источник: Росстат

Одним из факторов сокращения численности работников отрасли является значительное снижение объемов бизнеса у отдельных производителей. В частности, о временном прекращении выпуска своих автомобилей на территории России объявило грузовое подразделение японского автогиганта Mitsubishi - Fuso. Этому предшествовало значительное сокращение производства. Так, если завод Mitsubishi Fuso в Набережных Челнах в 2013 году выпустил 1700 грузовиков, то в 2014 году объем выпуска составил лишь около 900 единиц техники³⁴.

При этом, по данным Росстата, уровень среднемесячной начисленной зарплаты работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) в производстве грузовых автомобилей в 2013-2015 годах менялся незначительно и составил 29-30 тыс. руб. Однако ее соотношение со средним уровнем по экономике в целом демонстрировало отрицательную динамику: с 86,5% в 2013 году до 77% в 2015 году.

Производство грузовой автомобильной техники в России изначально имеет высокую степень консолидации. И в текущий кризис закономерно наблюдается ее усиление. С одной стороны, государство в том или ином виде оказывает поддержку отраслевым гигантам, что имеет под собой среди прочих и социальные приоритеты, поскольку значимость таких предприятий, как КАМАЗ или ГАЗ, для регионального рынка труда является очень высокой. С другой стороны, руководствуясь задачей экономии издержек, менее крупные предприятия объединяют собственный бизнес. Так, упоминавшееся ранее предприятие ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» (российский завод Mitsubishi Fuso) в июле 2015 года было интегрировано в ООО «Мерседес Бенс Тракс Восток»³⁵.

Соответственно, мы видим отражение этих процессов в отслеживаемом Росстатом показателе коэффициента концентрации производства грузовых автомобилей. И на сегодняшний день фактически три четверти суммарного объема выпуска грузовых автомобилей в России производится всего лишь на трех предприятиях (в 2010 г. было 80%, но в последующие годы показатель значительно снизился).

³³ Средняя численность работников организациях за какой-либо период (месяц, квартал, период с начала года, год) включает: - среднесписочную численность работников; - среднюю численность внешних совместителей; - среднюю численность работников, выполнявших работы по договорам гражданско-правового характера

³⁴ <http://odnako.su/news/finance/-314894-mitsubishi-ostanovila-proizvodstvo-gruzovikov-v-rossii/>

³⁵ <http://www.fuso-spb.ru/o-kompanii/novosti/integracziya-ooo-%C2%ABfuzo-kamaz-traks-rus%C2%BB-v-ooo-%C2%ABmb-traks-vostok%C2%BB.html>

Табл. 13 Коэффициент концентрации производства по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», %

	2010	2012	2014	2015
По 1-му предприятию	42,51	41,42	37,09	50,68
По 3-м предприятиям	79,81	70,88	64,68	73,67
По 4-м предприятиям	87,05	80,16	72,58	78,9
По 6-ти предприятиям	92,79	88,44	81,96	85,95
По 8-ми предприятиям	96,09	92,34	86,91	90,4
По 10-ти предприятиям	97,52	95,29	91,28	93,52
По 15-ти предприятиям	99,66	99,16	96,61	98,05
По 20-ти предприятиям	100	99,99	99,21	99,73
По 25-ти предприятиям	100	100	99,99	100
По 50-ти предприятиям	100	100	100	100

Источник: Росстат

Наиболее крупными предприятиями отрасли являются следующие: КАМАЗ, УАЗ, ГАЗ, Саранский завод автосамосвалов, Бецема, Брянский автомобильный завод. Заметно присутствие и иностранных сборочных производств: Форд Соллерс Елабуга, Даймлер Камаз Рус (Мерседес-Бенц Тракс Восток), Вольво Восток, ГК «Автотор», Ивеко-АМТ.

Среди прочих показателей деятельности отрасли важно указать на характерный для нее высокий уровень заимствований, о чем свидетельствует как низкое (в 1,7-1,9 раза ниже норматива) значение коэффициента автономии³⁶, так и рост показателя соотношения заемных и собственных средства – с 2,3 в 2011-2012 годах до 2,7 в 2015 году. Также, согласно данным Росстата, с 2009 по 2014 год кредиторская задолженность организаций, занятых производством грузовых автомобилей, выросла более чем в 2 раза. В 2015 году объем задолженности сократился, но остается очень высоким по сравнению с докризисным уровнем.

Табл. 14 Кредиторская задолженность организаций, занятых производством грузовых автомобилей, млрд. руб.

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)	6 мес. 2016 (на 01.07. 2016)
36,19	41,79	55,71	56,68	71,59	82,70	74,79	77,82

Источник: Росстат

Чрезвычайно высокий объем заимствований коррелирует в отрасли с низким уровнем обеспеченности собственными оборотными средствами.

Так, в 2012-2014 годах коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами в производстве грузовых автомобилей составлял от -40% до -49,5% соответственно. Нормальное ограничение этого показателя, показывающего отношение собственных оборотных средств к фактической стоимости всех оборотных средств, находящихся в наличии у организации, составляет 10%. Отрицательное значение коэффициента говорит, с одной стороны, о

³⁶ Доля собственных средств в общей величине источников средств организаций (нормальное ограничение 50%).

критической нехватке собственных средств у предприятий отрасли, в частности, из-за низких показателей прибыли и даже убытка в 2014 году, с другой стороны, - о неоправданно завышенной величине внеоборотных активов (возможно, и не нужных для производства). Некоторое улучшение коэффициента обеспеченности в 2015 году (до -33,6%), несмотря на убыток от производственно-хозяйственной деятельности, произошло именно за счет сокращения внеоборотных активов отрасли – в 2015 году было реализовано основных средств на сумму 4,5 млрд. руб.

Табл. 15 Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами по виду деятельности «Производство грузовых автомобилей», %

2009 (на 01.01. 2010)	2010 (на 01.01. 2011)	2011 (на 01.01. 2012)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.01. 2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)	6 мес. 2016 (на 01.07. 2016)
-43,15	-58,25	-25,64	-40,1	-41,64	-49,46	-33,55	-43,36

Источник: Росстат

О низком уровне платежеспособности и финансовой устойчивости отрасли свидетельствует и коэффициент текущей ликвидности³⁷, значение которого в 2012-2015 гг. не превышало 35-50% от норматива.

Из-за неудовлетворительных показателей развития отрасли по производству грузовых автомобилей стал снижаться к ней и интерес со стороны инвесторов. По данным Росстата, в 2015 году инвестиции в основной капитал (по крупным и средним организациям) составили лишь 10,9 млрд. руб. и упали почти в два раза относительно 2014 года. Еще более сильное падение зафиксировано по итогам первого полугодия 2016 года. В результате доля производства грузовых автомобилей в инвестициях в основной капитал автомобильной промышленности в первом полугодии 2016 года сократилась до 11% против 30% в первом полугодии 2013 года.

В то же время мы можем утверждать, что структура инвестиций меняется в пользу крупнейших производителей, доля которых растет среди прочего и за счет государственной поддержки.

В годовом отчете ПАО «КАМАЗ» за 2015 год приводятся данные о том, что, в условиях уменьшения объемов продаж грузовых автомобилей в России, инвестиции компании в НИОКР, современные технологии и оборудование составили в 2015 году 5,99 млрд. руб., против 6,19 млрд. руб. в 2014 году³⁸, то есть снижение инвестиций на 3,2% имело место, но было несопоставимо с обвалом по отрасли в целом. И уже в начале 2016 года КАМАЗ объявил о планах вложить в развитие своего производства около 12 млрд. руб. по итогам года.

³⁷ Отношение суммы оборотных средств к краткосрочным обязательствам (нормальное ограничение 200%).

³⁸ <http://www.kamaz.ru/upload/iblock/903/903380a053ba48a368ca7c52cd00e810.pdf>

Общие выводы по главе:

На протяжении 2014-2015 годов в отрасли наблюдался кризисный спад объемов производства. Результат первых трех кварталов 2016 года указывает на изменение этой тенденции. Однако он был показан на фоне продолжающегося сокращения рынка и в условиях расширения мер государственной поддержки (к которым можно отнести прямые заказы со стороны государства и государственных корпораций). Таким образом, говорить о полноценном восстановлении положительной динамики в отрасли считаем преждевременным.

2. ТЕНДЕНЦИИ МИРОВОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В соответствии с данными International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), в 2015 году в мире было продано около 23,4 млн. единиц «коммерческих автомобилей»³⁹. По сравнению с 2014 годом суммарный объем продаж вырос на 4%.



Источники: OICA

Рис.1 Динамика мирового рынка коммерческих автомобилей, млн. штук

Приведенная OICA динамика мирового рынка последних десяти лет демонстрирует выраженный, соответствующий кризису 2008-2009 годов, провал продаж, после которого рынок встал на устойчивую траекторию роста. Выпадающим из тренда последних лет стал лишь 2014 год, когда наблюдалось замедление мирового экономики.

Крупнейшими региональными рынками являются рынок США (42% суммарного объема продаж мирового рынка⁴⁰), рынок Китая (14,8%), объединенный рынок стран ЕС (около 10%), а также рынки Канады (5,2%) и Австралии (2,7%). За лидерами следуют рынки Японии (3,6%), Индии (2,8%), Мексики (2%) и Бразилии (1,9%). На фоне прочих стран, заметной емкостью обладают также рынки Южной Кореи (1,3%), Турции (1,2%), Южной Африки (0,9%) и России (0,66%).

Важно отметить, что в 2012 году доля России на рынке была равна 1,8%. Но уже начиная с 2013 года она последовательно снижалась, достигнув озвученной выше величины. Снижение доли российского рынка было обусловлено исключительно внутренними причинами, а именно – выраженным трендом спада продаж.

³⁹ В европейской классификации commercial vehicles (коммерческие автомобили) включают в себя технику, предназначенную для перевозки грузов и пассажиров.

⁴⁰ Данные за 2015 год

В количественном отношении большим объемом продаж могут похвастаться и такие рынки азиатско-тихоокеанского региона, как Индонезия, Таиланд и Филиппины. Однако основной объем реализуемой здесь техники, это автомобили малой грузоподъемности, относящиеся к сегменту легкой коммерческой техники. В тоже время рынок, допустим, Австралии, отличается высокой долей, занимаемой в нем большегрузной техникой. И это делает австралийский рынок существенно более значимым в стоимостном отношении.

Табл. 16 Динамика мирового рынка коммерческих автомобилей в разрезе наиболее крупных национальных рынков, млн. штук

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
FRANCE	0,480	0,498	0,520	0,523	0,416	0,457	0,483	0,433	0,417	0,415	0,428
GERMANY	0,296	0,304	0,334	0,335	0,242	0,282	0,335	0,311	0,305	0,320	0,334
RUSSIA	0,286	0,334	0,383	0,325	0,132	0,194	0,248	0,386	0,349	0,259	0,154
TURKEY	0,277	0,245	0,237	0,188	0,187	0,251	0,271	0,261	0,228	0,220	0,286
CANADA	0,783	0,807	0,849	0,801	0,753	0,889	0,938	0,968	1,025	1,130	1,227
MEXICO	0,454	0,503	0,509	0,485	0,337	0,345	0,345	0,375	0,402	0,390	0,459
UNITED STATES OF AMERICA	9,784	9,287	8,898	6,724	5,200	6,137	6,951	7,544	8,298	8,773	9,898
BRAZIL	0,275	0,295	0,377	0,479	0,497	0,659	0,732	0,687	0,727	0,703	0,446
AUSTRALIA	0,379	0,364	0,413	0,415	0,397	0,443	0,449	0,535	0,570	0,582	0,640
CHINA	1,787	2,040	2,494	2,625	3,313	4,304	4,033	3,811	4,056	3,791	3,451
INDIA	0,334	0,440	0,482	0,438	0,449	0,653	0,777	0,814	0,687	0,606	0,653
INDONESIA	0,170	0,097	0,119	0,179	0,127	0,223	0,292	0,335	0,350	0,332	0,276
JAPAN	1,104	1,127	0,984	0,898	0,704	0,753	0,701	0,797	0,813	0,863	0,831
Итого TOP-13	16,409	16,341	16,599	14,415	12,754	15,59	16,555	17,257	18,227	18,384	19,083

Источник: OICA

В таблице 16 приведена динамика продаж коммерческих автомобилей за 2005-2015 годы на 13 крупнейших рынках отдельных стран. В 2015 году совокупная доля вошедших в приведенный перечень рынков составила около 82% от суммарного объема продаж мирового рынка. Соответственно, совокупно складывающаяся динамика продаж в приведенных странах является определяющей и для глобального рынка.

Отдельного внимания заслуживает рынок США, доля которого стабильно превышает 35% от суммарного объема продаж на мировом рынке. При этом доля североамериканского рынка имеет устойчивую тенденцию к росту. Второй по значимости рынок Китая в настоящее время имеет долю около 15% от объема глобальных продаж. И, в отличие от США, доля эта стабильно сокращалась в последние годы.

Прочие страны значительно отстают по количеству проданной техники от двух озвученных лидеров.

Табл. 17 Динамика мирового рынка коммерческих автомобилей в разрезе наиболее крупных национальных рынков, прирост в % к предыдущему периоду

	2006/ 2005	2007/ 2006	2008/ 2007	2009/ 2008	2010/ 2009	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014
FRANCE	+3,8%	+4,2%	+0,8%	-20,5%	+9,9%	+5,6%	-10,3%	-3,7%	-0,4%	+3,1%
GERMANY	+3,0%	+9,8%	+0,3%	-27,7%	+16,5%	+18,7%	-7,0%	-2,0%	+4,8%	+4,3%
RUSSIA	+16,5%	14,8%	-15,2%	-59,5%	+47,5%	+27,6%	+55,8%	-9,5%	-25,8%	-40,8%
TURKEY	-11,6%	-3,0%	-20,6%	-0,6%	+34,1%	+7,9%	-3,5%	-12,6%	-3,6%	+29,7%
CANADA	+3,1%	+5,2%	-5,7%	-5,9%	+18,0%	+5,5%	+3,1%	+5,9%	+10,2%	+8,6%
MEXICO	+10,7%	+1,3%	-4,8%	-30,6%	+2,4%	0,0%	+8,9%	+7,2%	-3,0%	+17,8%
UNITED STATES OF AMERICA	-5,1%	-4,2%	-24,4%	-22,7%	+18,0%	+13,3%	+8,5%	+10,0%	+5,7%	+12,8%
BRAZIL	+7,3%	+27,9%	+27,1%	+3,8%	+32,4%	+11,1%	-6,1%	+5,8%	-3,2%	-36,6%
AUSTRALIA	-4,0%	+13,4%	+0,6%	-4,5%	+11,8%	+1,3%	+19,2%	+6,5%	+2,1%	+10,0%
CHINA	+14,2%	+22,3%	+5,2%	+26,2%	+29,9%	-6,3%	-5,5%	+6,4%	-6,5%	-9,0%
INDIA	+31,8%	+9,6%	-9,2%	+2,7%	+45,4%	+19,0%	+4,7%	-15,5%	-11,8%	+7,6%
INDONESIA	-43,1%	+22,9%	+50,5%	-29,0%	+76,2%	+30,7%	+14,9%	+4,3%	-5,0%	-16,9%
JAPAN	+2,1%	-12,7%	-8,7%	-21,6%	+7,0%	-6,9%	+13,7%	+2,0%	+6,2%	-3,8%

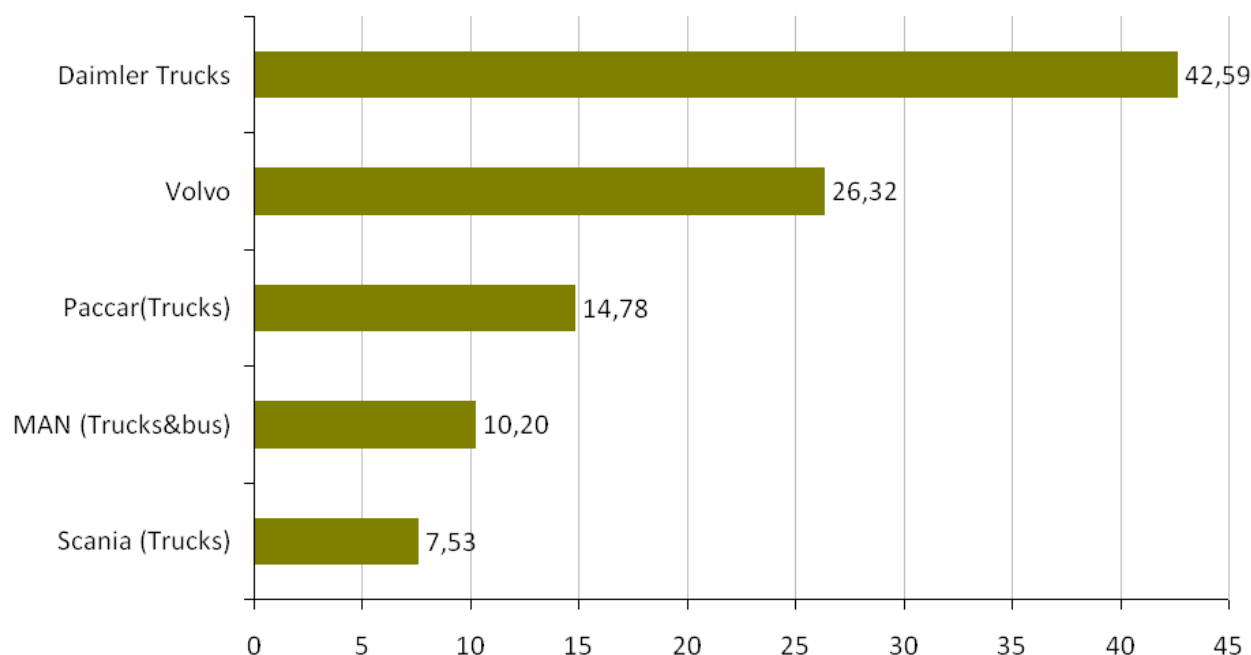
Источник: OICA

Анализ темпов роста объема продаж на отдельных рынках позволяет выявить некоторые закономерности. В частности, динамика последних лет однозначно указывает на спад рынков во всех, относящихся к группе быстроразвивающихся, странах. Ограниченные единичными процентами колебания в ту или иную сторону на рынках наиболее развитых европейских стран, указывают прежде всего на высокий текущий уровень насыщенности этих рынков. Устойчиво растущая экономика Австралии находит свое отражение и в динамике рынка коммерческого транспорта.

Если говорить о производстве, то те страны, рынки которых признаются крупнейшими в мире, одновременно являются и самыми крупными производителями. И это справедливо как для коммерческих автомобилей вообще, так и отдельно для сегмента грузовиков. Иллюстрацией этого может служить тот факт, что вплоть до недавнего времени до половины суммарного объема производства грузовых автомобилей в мире приходилось лишь на две страны: США и Китай. Среди прочих стран большим объемом выпуска грузовых автомобилей отличаются Германия, Япония и Франция.

Рассматривая мировой рынок грузовых автомобилей в разрезе компаний-производителей, к числу лидеров мы будем должны отнести такие компании, как Daimler Trucks, Volvo, Paccar, MAN, Scania. Именно этими компаниями был показан самый большой объем выручки по итогам 2015 года⁴¹. Из не вошедших в TOP-5 компаний следует назвать таких игроков, как Isuzu, Hyundai, Iveco.

⁴¹ <https://www.statista.com/statistics/270293/worldwide-leading-truck-manufacturers-based-on-production-figures/>



Источник: Statista.com

Рис.2 Выручка крупнейших компаний-производителей грузовых автомобилей в 2015 году, млрд. долл. США

Как видно из представленной на рисунке 2 диаграммы, лидер 2015 года – компания Daimler Trucks – имела суммарный объем выручки, равный 42,59 млрд. долл. США. Ближайший конкурент Daimler – Volvo – показал результат в 26,32 млрд. долл. США, что на 62% ниже лидера. Объем реализации Daimler Trucks в штучном выражении составил более полумиллиона проданных по итогам 2015 года грузовых автомобилей (Для справки: в 2014 г. грузовое подразделение Daimler Trucks реализовало по всему миру 495 700 единиц продукции таких брендов, как Mercedes-Benz, FUSO, Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses и BharatBenz)⁴².

Согласно данным ресурса Worldstopexports, в 2015 году суммарный объем экспорта грузовых автомобилей в мире составил 112,8 млрд. долл. США, что на 9,9% ниже аналогичного показателя 2014 года⁴³. Рынок же, напротив, в рассматриваемый период вырос. Такое расхождение позволяет сделать единственный вывод о тяготении локальных рынков к продукции, произведенной внутри этих стран. Тенденция эта выглядит вполне закономерной, поскольку уже на протяжении продолжительного периода времени экспансия ведущих игроков на внешние рынки осуществляется в том числе и открытием собственных сборочных производств в тех странах, рынок которых им интересен с точки зрения сбыта.

По итогам 2015 года крупнейшей страной-экспортером грузовых автомобилей стала Мексика, поставившая на внешние рынки техники на сумму 21,8 млрд. долл. США. На втором месте оказались США с экспортом, равным 12,3 млрд. долл. Третье место занимает Германия с показателем в 10 млрд. долл. США.

⁴² http://www.autodela.ru/main/top/news/daimler_trucks_itogi_2015

⁴³ <http://www.worldstopexports.com/exported-trucks-country/>

Табл. 18 Экспорт грузовых автомобилей в разрезе стран по итогам 2015 года, млрд. долл. США

Страна-экспортер	Экспорт, млрд. долл.	Доля в суммарном экспорте
Mexico	21,8	19,3%
United States	12,3	11,0%
Germany	10	8,8%
Japan	9,7	8,6%
Thailand	8,2	7,2%
France	5,9	5,2%
Italy	4,9	4,3%
Spain	4,3	3,9%
Turkey	4,2	3,8%
China	3,7	3,3%
Argentina	3	2,7%
Belgium	2,5	2,3%
Netherlands	2,4	2,1%
South Africa	2,2	2,0%
South Korea	2	1,7%

Источник: <http://www.worldstopexports.com/exported-trucks-country/>

Первенство Мексики, как это ни странно, не является неожиданным. Уже на протяжении многих лет в Мексике существует большое число сборочных предприятий ведущих мировых марок. В частности, именно в Мексике, в городе Сальтильо находится ведущее подразделение североамериканского подразделения компании Daimler Trucks – Daimler Trucks North America (DTNA)⁴⁴. К тому же, в объединении NAFTA (Североамериканское соглашение о свободной торговле) роль Мексики во многом сводится к тому, чтобы быть сателлитом США. А это означает, что имеющиеся там сборочные производства ориентированы прежде всего на рынок более богатого соседа.

К тому же, в 2015 году в Мексике вступил в силу договор о снижении трудозатрат, который только усилил преимущества страны на рассматриваемом нами рынке⁴⁵.

Переходя от количественных показателей рынка грузовых автомобилей к его качественным трендам, мы должны отметить высокую значимость, которую имеет на нем инновационная деятельность. Во-первых, речь идет о все более ужесточающихся стандартах безопасности и экологичности грузового автомобиля. Этот тренд уже продолжительный период времени является ключевым на рынках наиболее развитых стран. И, в определенной степени, наличие жестких требований по безопасности и уровню загрязнения на рынках таких стран, как США или Германия, защищает эти страны от экспансии дешевого импорта из Китая.

Во-вторых, современное развитие цифровых технологий находит все большее отражение и в сегменте производства грузовой автотехники. Прежде всего, речь идет о развитии т.н. систем телематики, обеспечивающих обмен данными как между различными системами внутри автомобиля, так и с внешними приемниками информации.

⁴⁴ <http://ati.su/Media/Article.aspx?ID=2507&HeadingID=4>

⁴⁵ <http://www.1gai.ru/publ/514719-kakie-avtomobili-proizvodyatsya-v-meksike.html>

К числу последних разработок в этой области можно отнести разработку систем поддержки движения грузовых автомобилей, идущих в караване. Решение проблемы оптимизации движения грузовых автопоездов в наибольшей степени актуально для США, где имеющаяся автодорожная сеть способствует очень высокому уровню развития перевозок грузов автомобильным транспортом. Поэтому закономерно, что эти технологии начали разрабатываться именно в США. В частности, пионером в области создания систем коммуникации автомобиль-автомобиль, предназначенных для оптимизации использования топлива и безопасности идущих караваном грузовых автомобилей, стала калифорнийская компания Peloton Technologies⁴⁶.

Помимо коммуникации автомобиль-автомобиль, все большее распространение получает онлайн обмен информацией между водителем и интегратором данных о состоянии дорожной инфраструктуры. Благодаря этому водитель заранее получает информацию о пробках, ремонте, авариях на дороге, размещении автозаправок и т.д. Также все более детализируется и усложняется контроль состояния систем автомобиля с одновременным его анализом бортовым компьютером. Развитие этой технологии позволяет выявлять неисправности на все более ранних стадиях, что экономит время и средства на ремонт и делает вождение более безопасным⁴⁷.

Все перечисленное приближает более глобальные изменения: создание полноценного механизма автономного вождения автомобиля.

Уже сейчас крупнейшие мировые производители грузовых автомобилей, такие как Daimler Trucks и Scania, активно развивают направление телематики.

Так, Daimler, один из пионеров на рынке телематики, с конца 2011-го года стандартно оснащает своей системой FleetBoard грузовики Actros для европейского рынка. Основа системы — бортовой компьютер TiiRec: он подключен к CAN-шине⁴⁸ грузовика и получает данные с блоков управления двигателем, коробкой передач, приводом, объединенных в сеть. Данные передаются по защищенному протоколу в европейский дата-центр Daimler AG в Штутгарте и хранятся на сервере 12 месяцев. Автомобиль постоянно находится на связи⁴⁹.

В соответствии с данными аналитического агентства Berg Insight, на сегодняшний день мировым лидером по количеству коммерческого транспорта, подключенного к различным системам управления автопарком, являются США (5,8 млн. подключенных автомобилей). К 2020 году аналитики прогнозируют рост этого показателя в США до 12,7 млн. единиц техники. Второй из наиболее развитых - европейский рынок – насчитывал на конец 2015 года 5,3 млн. машин, подключенных к внешним системам навигации. В течение ближайших пяти лет на европейском рынке ожидается рост до 10,6 млн. подключенных автомобилей.

Лидером европейского рынка является компания TomTom, у которой к началу 2016 года количество подписчиков превысило полмиллиона. Уже несколько лет эта компания активно поглощает региональных производителей систем управления корпоративными парками и развивает различные партнерские программы.

⁴⁶ <http://cerasis.com/2015/05/29/transportation-technology/>

⁴⁷ <http://www.choptanktransport.com/choptank-blog/innovation-in-trucking/>

⁴⁸ сетевой интерфейс – Controller Area Network (CAN-шина), обеспечивающий коммуникацию систем современного автомобиля.

⁴⁹ <http://www.rbcplus.ru/news/581d8e4c7a8aa97d80075340>

В целом же, уже сейчас можно говорить о том, что рынок идет по пути интеграции участников в глобальную сеть.

Общие выводы по главе:

После глобального кризиса 2008-2009 годов мировой рынок грузовых автомобилей встал на устойчивую траекторию роста. Основным драйвером этого роста выступают рынки стран NAFTA и Австралии. Причем эта тенденция получила дополнительный импульс в 2015 году, когда было достигнуто инициированное США соглашение о Транстихоокеанском партнерстве.

В отрасли происходит активное внедрение новых технологий, ключевыми из которых являются системы внешней и внутренней коммуникации систем автомобиля. Конечной точкой складывающихся трендов является подключение имеющихся автопарков в глобальную сеть, а также создание механизма «беспилотных» грузоперевозок автотранспортом.

Российский рынок не входит в число топовых мировых рынков. И его доля в последние годы имела явную тенденцию к снижению. Самые известные из российских марок, такие как КАМАЗ и ГАЗ, также не входят в число топовых мировых производителей, пользуясь спросом преимущественно на внутреннем рынке.

3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Вплоть до недавнего времени приоритеты развития рассматриваемой отрасли производства определялись утвержденной в 2010 году Минпромторгом РФ⁵⁰ Стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2020 года (далее - Стратегия). Основной целью Стратегии была названа максимизация добавленной стоимости, созданной на территории России на всех этапах жизненного цикла продукции автомобилестроения при обеспечении достаточного выбора и высокого качества автомобильной техники.

В качестве ключевых задач развития автопрома Минпромторгом в Стратегии декларировались следующие:

1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан и нужды национальной обороны, за счет внутреннего производства конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей современному уровню международных требований по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.
2. Совершенствование законодательства и нормативной правовой базы, в том числе в сфере технического регулирования, в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации в области автомобилестроения и системы утилизации автотранспортных средств.
3. Максимальная локализация производства компонентов для автотранспортных средств, производимых на территории Российской Федерации, и повышение их экспортного потенциала;
4. Развитие инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию новых автотранспортных средств, автомобильных компонентов и технологий мирового уровня конкурентоспособности;
5. Совершенствование системы кадрового обеспечения отрасли на основе системного прогнозирования потребности организаций и предприятий отрасли в компетенциях, соответствующих текущему и перспективному уровню развития техники, технологий и форм управления.

В качестве экспертного комментария к представленным выше пунктам можно сделать вывод, что одна из доминирующих идей Стратегии отражена именно в п. 3. А именно углубление и расширение процесса локализации в России иностранных сборочных производств. То есть процесс развития отечественного автопрома должен идти при активном участии иностранных инвестиций.

Однако, в силу целого ряда причин, уже на предварительном этапе реализации Стратегии стало ясно, что заявленные в ней цели достигнуты не будут. И первым препятствием к их достижению стало состоявшееся в 2012 году вступление России в ВТО.

Согласно итоговым документам присоединения России к ВТО, государство брало на себя обязательство по снижению ввозных таможенных пошлин. Так, если до состоявшегося 23.08.2012 года вступления в ВТО ввозные таможенные пошлины на грузовые автомобили

⁵⁰ Приказ №319 от 23 апреля 2010 года

составляли 25% для новой техники и 30% для поддержанной (в сегменте легких коммерческих машин – 30%), то, согласно новым правилам, на легкие коммерческие машины — как новые, так и поддержанные — пошлина была снижена с 30% до 10%. Ставка на ввоз новых грузовиков сократилась с 25% до 10% (с 2018 года должна сократиться до 5%), поддержанных — с 30% до 15% (с 2018 года — 10%).

Очевидно, что такое радикальное снижение таможенных барьеров вступало в противоречие с целями принятой за два года до этого Стратегией развития автомобильной промышленности. Поэтому, чтобы сохранить преференции российских производителей, с 1 сентября 2012 года Постановлением Правительства РФ «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» был введен т.н. утилизационный сбор, обязанность по взиманию которого была возложена на таможенные органы. От сбора были освобождены российские производители, которые взяли на себя обязательства по утилизации техники⁵¹. Базовая ставка сбора составила 150 тыс. руб. с единицы техники. Одновременно к ней были введены поправочные коэффициенты, учитывающие возраст и массу автомобиля.

Изначально в список освобожденных от уплаты утилизационного сбора было включено 371 предприятие, но позже список был сокращен до 170 компаний. В частности, был исключен завод «Вольво Восток» (выпускает тяжелые грузовики Volvo и Renault), «Тонар» (один из крупнейших российских производителей автоприцепов), Петровский завод автозапчастей АМО «Зил» (группа Зил, в конце 2011 г. на завод было перенесено производство автомобилей «Бычок»), «Яровит моторс» (входит в холдинг «Яровит», выпускает тяжелые многоосные грузовики под своим брендом)⁵².

По оценке экспертов, указанные действия среди прочего послужили государству в качестве дополнительного инструмента форматирования рынка в желательную для себя сторону. В частности, адресное освобождение от утилизационного сбора позволяло добиться обещаний по углублению локализации и расширению объемов производства.

Так или иначе, но 2012 год стал последним после кризиса 2008-2009 годов, когда российский рынок грузовых автомобилей показал положительную динамику продаж. Начиная с 2013 года физический объем реализации грузовых автомобилей в России неуклонно снижался.

Складывавшийся тренд снижения продаж на российском рынке послужил причиной того, что с наступлением 2014 года Минпромторгом РФ был инициирован целый комплекс мер по поддержке автопрома. В частности, весной 2014 года субъектам РФ были выделены средства на субсидирование закупки муниципального транспорта, работающего на газомоторном топливе, на сумму 3,7 млрд. рублей. По данной субсидии до конца 2014 предполагалось реализовать около 2000 автомобилей (автобусов и грузовиков)⁵³.

Свыше 3 млрд. рублей было выделено на реализацию программы по субсидированию перевозок автомобилей, произведенных на Дальнем Востоке, в другие регионы страны. Еще порядка 2,3 млрд. рублей было предусмотрено на приобретение 3,5 тыс. автомашин для нужд МВД в рамках реализации программы по государственной закупке специальной автомобильной техники, которая является совместной инициативой Минпромторга и МВД. В качестве других мер господдержки можно назвать предоставление субсидий на техническое

⁵¹ <http://chinalogist.ru/book/articles/issledovaniya/utilizacionnye-sbory-vveli-vvozye-poshliny-snizit-zabyli>

⁵² http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2012/11/08/vycherknuty_iz_spiska

⁵³ <http://www.metiza.ru/promnews/?post=2615>

перевооружение предприятий автомобилестроения, а также финансирование прикладных исследований и важнейших инновационных проектов отрасли.

В июле 2014 года был введен запрет на государственные закупки автомобилей иностранных марок, произведенных вне территории России, Белоруссии или Казахстана. Кроме того, был отсрочен переход на более жесткие правила сертификации грузовых автомобилей и автобусов (экологический стандарт Евро-5) в связи с тем, что требования могли лишить российских производителей грузовой и специальной техники устойчивого спроса и возможности наращивать сбыт.

Тем не менее на рынке продолжился спад. И к концу 2014 года уже стало ясно, что ставившиеся Стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2020 года цели и задачи не могут быть реализованы. Среди прочих этот вопрос обсуждался на состоявшемся 2 декабря 2014 года правительственном совещании, посвященном мерам по поддержке российского рынка автомобильной техники. По его итогам Премьер-министром РФ Д.А. Медведевым было дано поручение Минпромторгу России (Д.В.Мантурову), Минэкономразвития России (А.В.Улюкаеву), Минфину России (А.Г.Силуанову) провести анализ реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года с участием экспертного сообщества и крупнейших российских автомобилестроительных компаний. Далее, по результатам проведенного анализа, актуализировать её положения, распространив её действие на период до 2030 года, и представить на рассмотрение в Правительство Российской Федерации⁵⁴.

На рубеже 2014-2015 годов произошла девальвация рубля, что стало дополнительным фактором сокращения рыночного спроса. В этих условиях основной идеей государственного регулирования авторынка стала ориентация на импортозамещение. И первой, утвержденной Правительством на 2015 год, мерой поддержки стала Программа утилизации автомобилей, на которую было выделено 10 млрд. руб. бюджетных средств⁵⁵. Механизм этой программы реализован таким образом, что при сдаче в утиль возрастного автомобиля потребитель получает возможность компенсации со стороны государства части своих затрат на приобретение машины российского производства. По условиям Программы утилизации 2015 года, при сдаче грузовой техники вы гарантированно получаете скидку в 350 тысяч рублей на любой коммерческий транспорт российского производства⁵⁶.

Далее во втором квартале 2015 года в силу вступили еще две программы поддержки: льготного автокредитования и льготного лизинга. На них было выделено еще 4 млрд. рублей⁵⁷.

Согласно официальным пресс-релизам Минпромторга РФ, по результатам 2015 года программа льготного автокредитования (1 апреля – 31 декабря) позволила дополнительно продать более 243 тыс. автомобилей, а льготный лизинг (15 мая – 31 декабря) – более 33 тыс. легковых и легких коммерческих автомобилей.

Помимо трех озвученных программ Минпромторга, в 2015 году действовали и другие программы поддержки. Среди них, в частности, можно назвать выделение из бюджета

⁵⁴ http://special.government.ru/dep_news/16017/

⁵⁵ <http://www.avtospravochnaya.com/news/512-pravitelstvo-opredelilo-ob-emy-sredstv-na-podderzhku-avtopromav-2015-godu>

⁵⁶ <http://365cars.ru/pokupka-i-prodazha/gosudarstvennaya-programma-utilizatsii-avtomobiley.html>

⁵⁷ http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/minpromtorg_zapuskayet_programmy_lgotnogo_avtokreditovaniya_i_lgotnogo_lizinga

10,7 млрд. рублей на закупку автотехники федеральными органами власти, 3 млрд. рублей - на программу стимулирования спроса на газомоторную технику, а также 600 млн. рублей - на приобретение муниципалитетами трамваев и троллейбусов; выделение 6,8 млрд. рублей на субсидирование автопроизводителям части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение и модернизацию производств^{58,59}.

Несмотря на беспрецедентные меры господдержки, складывавшаяся на протяжении 2015 года на рынке ситуация потребовала от Правительства их дальнейшего расширения.

Так, в соответствии с антикризисным планом, Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил дополнительные меры поддержки автомобильной промышленности. Согласно постановлению от 12 ноября 2015 года №1226, у производителей автомобилей и автокомпонентов появилась возможность претендовать на получение субсидий на возмещение части затрат по обслуживанию кредитов, полученных на пополнение оборотных средств и финансирование текущей производственной деятельности.

Кроме того, дополнительные бюджетные ассигнования в размере 4,824 млрд. рублей были выделены на компенсацию российским организациям части затрат в связи с производством колесных транспортных средств в рамках Постановления Правительства от 18 марта 2015 года №244.

Дополнительно 1 млрд. рублей был направлен на реализацию программы льготного лизинга, впервые запущенную Минпромторгом России 15 мая 2015 года. Изначально на эту программу было выделено 2,5 млрд. рублей до конца года. Подписанное постановление также сняло ограничения по лимиту предоставляемого объема субсидий на одного лизингополучателя⁶⁰.

Как мы уже знаем, в 2015 году тенденция сокращения спроса на автомобили на российском рынке продолжилась. Таким образом, к началу 2016 года, когда и регулятору и производителям стали очевидны связанные с возможностью расширения сбыта на внутреннем рынке ограничения, приоритетным направлением государственного внимания в рассматриваемом сегменте промышленного производства стало стимулирование экспортных поставок продукции российского сборки. Об этом, в частности, шла речь на состоявшемся 22 января 2016 года под председательством главы Правительства РФ Дмитрия Медведева совещании «О текущем состоянии автомобильной промышленности и основных направлениях ее развития до 2025 года».

При этом уже с 1 января 2016 года, в России стартовала программа по субсидированию части логистических расходов при наземной и морской транспортировке автомобилей, машинокомплектов и комплектующих, а также расходов на их адаптацию и сертификацию для зарубежных рынков⁶¹.

В целом на стимулирование продаж автомобилей в 2016 г. Правительством было выделено более 50 млрд. руб. Ключевыми для сегмента коммерческого транспорта стали следующие две программы:

⁵⁸ там же

⁵⁹ Постановление Правительства от 12 марта 2015 года №214

⁶⁰ http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/pravitelstvo_utverdilo_dopolnitelnye_mery_podderzhki_avtoproma

⁶¹ Постановление Правительства РФ № 71-п от 23.01.2016

- обновления парка колесных транспортных средств (22,5 млрд. руб.);
- льготного автолизинга (5 млрд. руб.) и закупки газомоторных автобусов и техники для ЖКХ (3 млрд. руб.).

В сегменте легкой коммерческой техники дополнительную поддержку оказала государственная программа закупки автомобилей скорой и неотложной помощи.

И тем не менее постоянное расширение мер государственной поддержки в сочетании с ограниченной эффективностью их воздействия на общее состояние рынка привело к тому, что государство осознало необходимость переосмысления своей политики, применительно к рынку грузовых автомобилей. В итоге уже в самом начале 2016 года по результатам проведенной проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности Президентом РФ В.В. Путиным был дан целый ряд поручений Правительству⁶²:

1. Разработать и утвердить стратегию (далее – Стратегия) развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года, направленную на обеспечение импортозамещения продукции и технологий и предусматривающую, в том числе:

- а) прогноз параметров рынка и экспорта автомобильной техники, обеспечивающих эффективное функционирование автомобильной промышленности с учетом текущих экономических тенденций (с выделением потребностей государственных и муниципальных органов власти для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок);
- б) приоритетные направления научно-технологического развития российского автомобилестроения и разработки перспективных образцов автомобильной техники с учетом мировых тенденций перехода к серийному производству электромобилей;
- в) механизмы поддержки развития автомобильной промышленности, направленные в том числе на увеличение объемов экспорта и доли закупок автомобильной техники российского происхождения компаниями с государственным участием и субъектами естественных монополий;
- г) механизмы развития производства автокомпонентов и локализации производства автомобильной техники на территории Российской Федерации;
- д) взаимоувязку мероприятий по развитию автомобильной промышленности и производства автокомпонентов с мероприятиями по развитию смежных отраслей промышленности, в том числе металлургической, химической, электротехнической.

2. Обеспечить внесение изменений в подпрограмму "Автомобильная промышленность" государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности", направленных:

- а) на включение в состав данной подпрограммы мероприятий по реализации указанной в пункте 1 настоящего перечня поручений Стратегии, обеспечивающих достижение ее показателей и параметров;
- б) на совершенствование с учетом текущих экономических тенденций механизмов отнесения автомобильной техники к продукции российского происхождения и

⁶² <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51179>

определения уровня локализации производства такой техники с использованием при необходимости агрегированной составляющей;

в) на разработку механизмов отнесения автокомпонентов к продукции российского происхождения и определения уровня их локализации;

г) на стимулирование локализации производства автокомпонентов, их частей, сырья, материалов и технологий, а также использование автопроизводителями данной продукции;

д) на повышение уровня переработки утративших потребительские свойства автотранспортных средств.

3. В целях обеспечения конкурентоспособности российских автокомпонентов, их частей, сырья и материалов принять меры в части:

а) повышения актуальности представляемых организациями автомобильной промышленности данных об уровне локализации выпускаемой ими продукции;

б) содействия в заключении долгосрочных контрактов между автосборочными предприятиями и российскими производителями автокомпонентов, их частей, сырья и материалов по всей цепочке технологического цикла производства.

4. Представить предложения по формированию нормативной правовой базы по вопросам поэтапного обновления автомобильного парка.

5. Представить предложения о мерах государственной поддержки организаций автомобильной промышленности в зависимости от уровня локализации их продукции, а также обеспечения регистрации в Российской Федерации прав на результаты научно-технической деятельности⁶³.

Все поручения должны были быть исполнены до 1 марта текущего 2016 года. Однако рассмотрение новой Стратегии было перенесено на более поздний период⁶⁴.

12 декабря 2016 года в Минпромторге РФ состоялось обсуждение проекта Стратегии автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года. В новой Стратегии выделены два основных направления развития автопрома⁶⁵.

Первым направлением является развитие экспорта. В этой части предложен проектный подход, предполагающий долгосрочную поддержку производителей на всех этапах выхода на целевые рынки. Согласно оценкам Минпромторга, его реализация уже к концу 2018 года должна позволить в полтора раза нарастить поставки автомобилей на внешние рынки.

Второе ключевое направление – это стимулирование производства автокомпонентов всех уровней. В этом сегменте Стратегией декларируется сохраняющаяся высокая зависимость от иностранных поставщиков, и ставится задача увеличения глубины локализации производства в России.

В конце 2016 года Минпромторгом было заявлено о решении сохранить государственную поддержку российского автопрома на 2017 год. В частности, озвучены планы увеличить до 82

⁶³ <http://www.vestifinance.ru/articles/66409>

⁶⁴ <http://www.kommersant.ru/doc/3018020>

⁶⁵ http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/obshhestvennyy_sovet_pri_minpromtorge_obsudil_strategiyu_razvitiya_avtoproma_do_2025_goda

млрд. рублей (с 80,37 млрд. рублей в 2016 году) выплаты по блоку промышленных субсидий, которые компенсируют российским автозаводам затраты на содержание рабочих мест, выпуск экологических автомобилей и т.д.

Также с 850 млн. рублей в 2016 году до 1,5 млрд. рублей в 2017 году должны увеличиться субсидии производителям грузовиков на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по облигациям, размещенным в уплату процентов по кредитам, привлеченным для «развития заготовительных производств, обновления модельного ряда, модернизации производственных мощностей»⁶⁶.

В то же время в проекте бюджета на 2017 год отсутствует общая программа субсидирования предприятиям автопрома части процентных ставок по инвестиционным кредитам (которые компании взяли в 2009–2010 гг., а также в 2015 году для рефинансирования действующих займов). Программа была принята в 2011 г. и ежегодно продлевалась. В 2016 году на нее выделено более 7 млрд. рублей. Также проектом бюджета не предусмотрено субсидирование железнодорожных тарифов для перевозки автомобилей, выпущенных на Дальнем Востоке (для справки: 2016 году на эти цели выделено более 3 млрд. рублей).

При этом государством предпринимаются попытки сделать саму поддержку более целевой и адресной. В частности, в сегменте грузовой техники были заявлены программы "Русский тягач" (субсидии для покупки грузовиков отечественного производства), "Русский фермер" (субсидирование приобретения легких коммерческих и грузовых машин для фермеров и агрохозяйств) и "Свое дело" (для малого и среднего бизнеса). В результате реализации перечисленных программ Минпромторг ожидает рост реализации коммерческого транспорта на величину до 26 тысяч единиц техники.

Общие выводы по главе:

Как и в ряде других промышленных отраслей, одной из ключевых проблем, характерной как для отрасли производства автомобилей вообще, так и грузовых автомобилей в частности, является отсутствие стабильной, понятной и долгосрочной государственной политики. Постоянно возникающие противоречия, например, между текущими фискальными задачами и выстраиванием долгосрочной программы развития отрасли, приводят к сложностям с привлечением в отрасль инвестиций. К тому же кругу проблем можно отнести желание Правительства усилить налоговое бремя на организации-перевозчики грузов автомобильным транспортом. Так, введение системы «Платон», накладывающей дополнительное денежное обременение на автоперевозчиков, на фоне сократившегося спроса на грузоперевозки оказывает дополнительное негативное влияние на спрос на грузовые автомобили. В качестве дополнительного негативного фактора такой политики необходимо назвать ослабление рыночных конкурентных механизмов как на рынке грузовой техники, так и в сфере грузоперевозок. Следовательно, мы вправе ожидать соответствующее усиление ценового давления «по цепочке» - от производителя грузового автомобиля через компанию-перевозчика на грузоотправителя.

Как мы видим, в последние три года, когда в российской экономике в полной мере проявились кризисные тенденции, значимость государственного внимания к деятельности отрасли производства грузовых автомобилей стала едва ли не определяющим фактором состояния автопрома. Речь идет прежде всего о мерах прямой государственной поддержки, без которых показатели отрасли были бы гораздо ниже. На сегодняшний день в

⁶⁶ <https://www.autostat.ru/news/27692/>

Правительстве есть понимание необходимости продления государственной поддержки отрасли как минимум еще на год. Угрозой отказа от этих мер является обвал спроса. Тем не менее в условиях бюджетного дефицита государство ищет возможности сокращения размеров поддержки с одновременным сохранением ее эффективности. Результатом этого поиска стала идея о механизме большей «адресности» поддержки на 2017 год.

По нашему мнению, текущая политика государства в отношении отрасли является в большой степени «операционным реагированием» по наиболее проблемным векторам. Очередная попытка более системного подхода представлена в проекте «Стратегии развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года», где приоритетным направлением названо развитие экспорта. Однако эта задача не может быть решена исключительно институциональными преобразованиями внутри отрасли. И ее реализация будет зависеть от состояния внешних по отношению к отрасли факторов.

4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

4.1. Состояние парка грузовых автомобилей в Российской Федерации

Поскольку отечественная отрасль производства грузовых автомобилей до сегодняшнего дня остается ориентированной в основном на внутренний рынок, текущее состояние наличного парка рассматриваемого вида техники является одним из определяющих факторов с точки зрения перспектив развития отрасли и рынка.

Согласно данным Росстата о наличии транспортных средств в Российской Федерации, в 2015 году в стране насчитывалось 3,83 млн. единиц грузовых автомобилей. При этом в прошедшем году впервые за пятнадцать лет произошло снижение парка. До того резкое замедление темпов роста парка наблюдалось лишь один раз - в 2009 году.

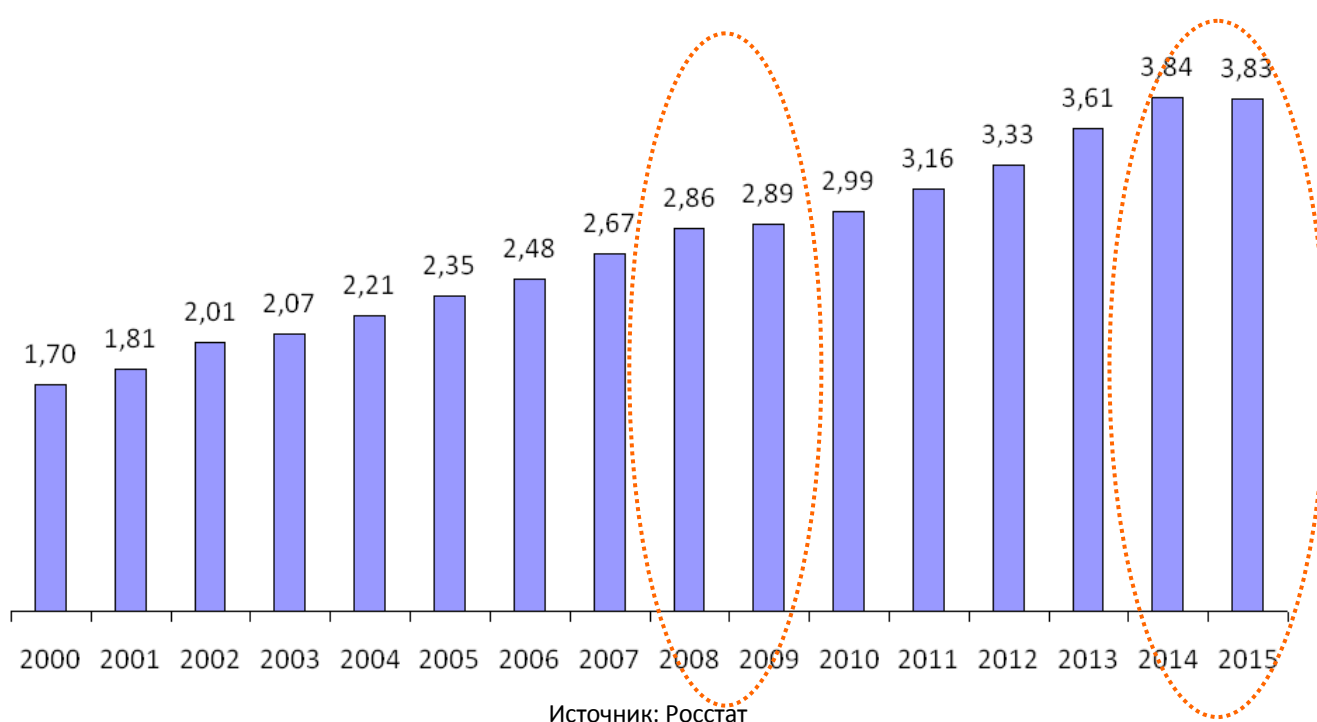
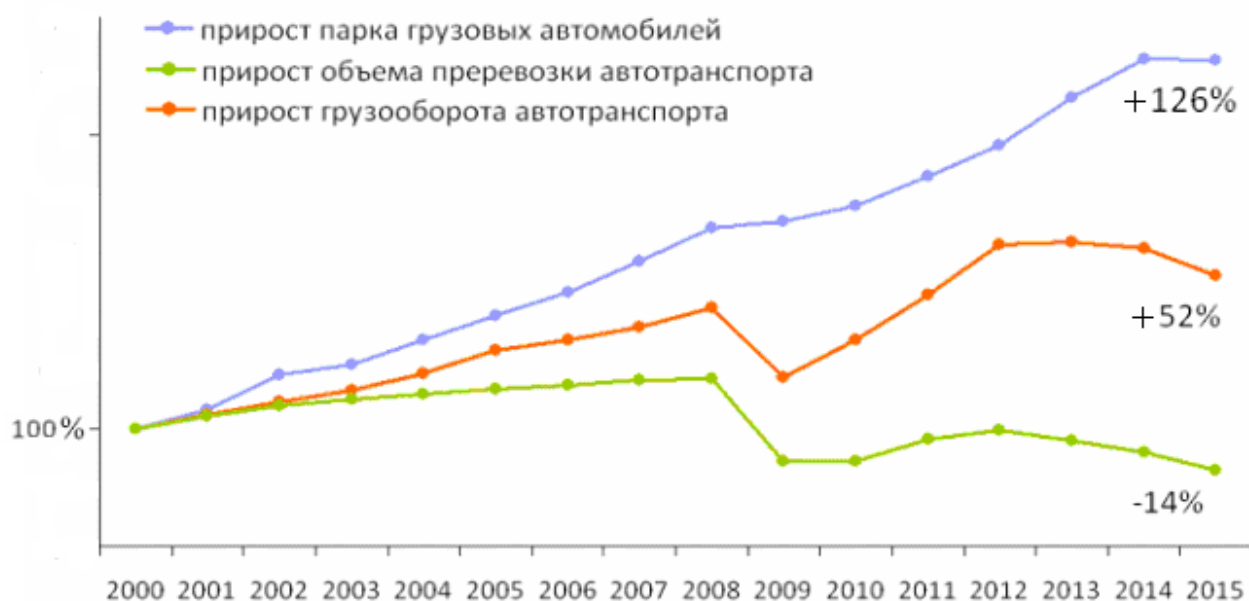


Рис.3 Наличный парк грузовых автомобилей в РФ, млн. штук, значение показателя за год

Если анализировать соотношение динамики парка грузовых автомобилей с динамикой выполняемой ими работы, то мы можем видеть, что при сопоставлении с 2000 годом в 2015 году парк вырос на 126%, т.е. более чем в 2 раза, в то время как грузооборот увеличился лишь на 52%, а объем перевозок сократился на 14%. Из этого можно сделать вывод, что объем приходящейся на единицу техники грузовой работы существенно снизился.



Источник: Росстат

Рис.4 Соотношение динамики прироста парка грузовых автомобилей, объема перевозок автотранспортом и грузооборота автомобильного транспорта в Российской Федерации (2000 год = 100% (база))

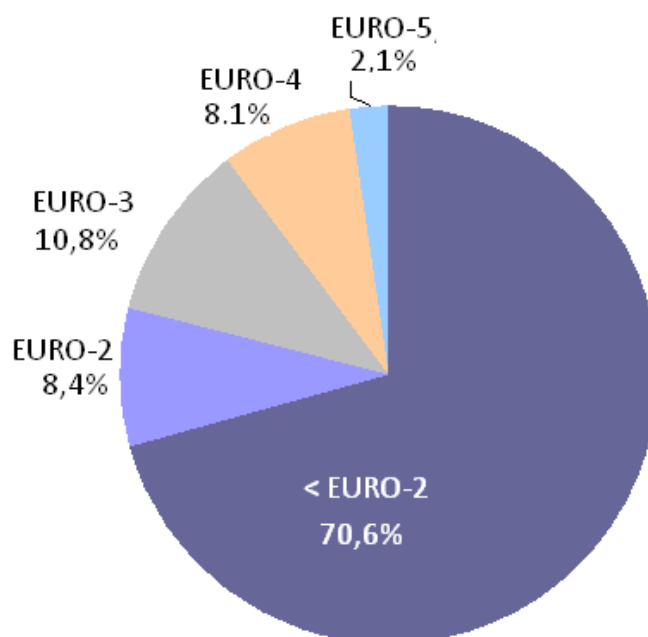
Согласно альтернативным данным, представленным авторитетным, специализирующемся на исследовании автомобильного рынка, агентством «Автостат», по состоянию на 01.01.2016 года в России наличный парк находящихся в собственности у организаций и граждан грузовых автомобилей (CV+HCV - в классификации Автостата) составил 3,69 млн. единиц техники. Для сравнения: на 01.01.2015 Автостат фиксировал наличие в России 3,73 млн. штук грузовых автомобилей. Таким образом, снижение составило 1,1%. Видно, что данные Росстата и агентства «Автостат» коррелируют в главном: в 2015 году произошло снижение наличного парка грузовых автомобилей.

Одной из основных особенностей российского парка является его высокий средний возраст, который составляет в настоящее время 19,3 года. Так, по данным Автостата, на начало 2016 года почти 75% парка – техника старше 10 лет, а 65% - старше 15 лет.

Таким образом, закономерно, что и основная доля российского парка грузовых автомобилей не соответствует современным экологическим стандартам. Данные Автостата⁶⁷ говорят о том, что около 71% российского парка грузовых автомобилей по нормам токсичности не удовлетворяет даже стандарту EURO-2⁶⁸. А Нормам ЕВРО-4 и выше соответствуют лишь 10,2% парка.

⁶⁷ По состоянию на 2015 год

⁶⁸ **Евро-2** — экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах. Введён в Евросоюзе в качестве замены Евро-1 в 1995 году; в свою очередь, заменён стандартом Евро-3 в 1999 году.



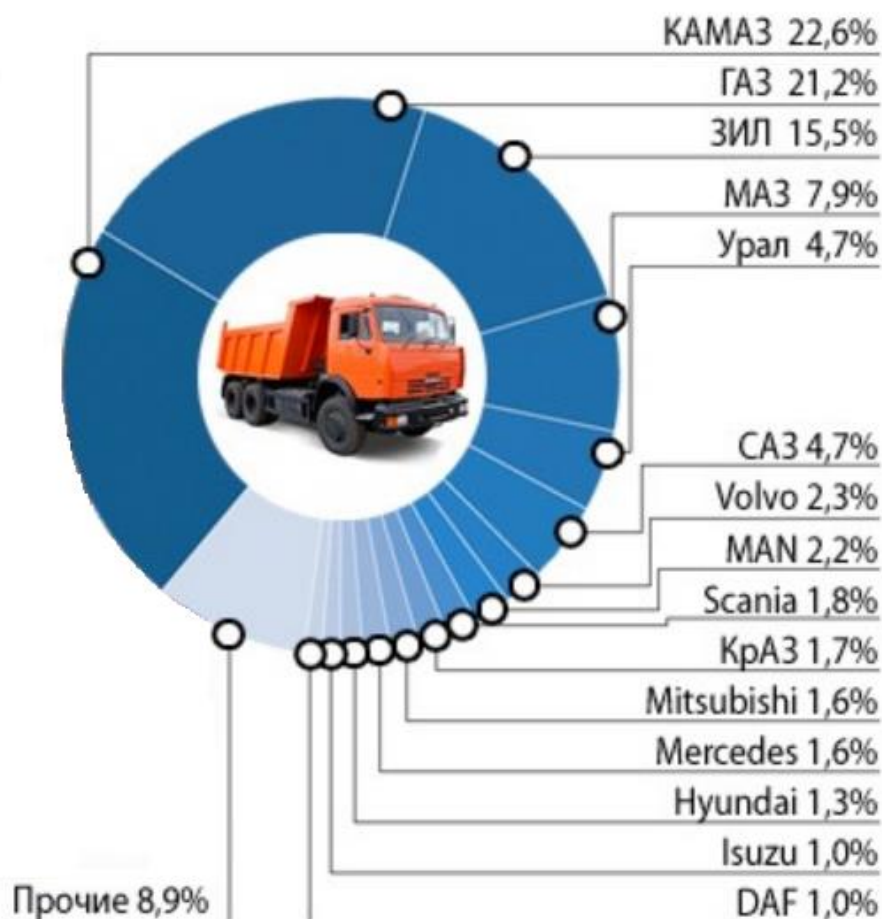
Источник: Автостат

Рис.5 Структура российского парка грузовых автомобилей по нормам токсичности

Если рассматривать российский парк в разрезе его региональной локализации, то ожидаемо, что самый крупный из региональных парков грузовой техники находится в Москве, где числится 177 тыс. грузовых автомобилей. В соседнем Подмосковье, которое идет на втором месте рейтинга, их насчитывается 144,8 тыс. единиц. Из прочих регионов самым крупным парком грузовиков обладает Краснодарский край (135 тыс. шт.). Еще в пяти субъектах РФ (Ростовская, Иркутская и Новосибирская области, Республика Татарстан, Ханты-Мансийский АО) тоже зарегистрировано более 100 тыс. грузовых машин.

Что касается марочной структуры российского парка грузовой техники, то лидирует в ней КАМАЗ (842,8 тыс. шт.), на втором месте – ГАЗ (782,1 тыс. шт.), а замыкает первую тройку ЗИЛ (562,3 тыс. шт.). На долю этих трех марок приходится почти 60% всего парка грузовиков в РФ. В целом, TOP-10 марок занимает почти 85% парка грузовых автомобилей, а на долю 15 марок-лидеров приходится более 90% наличного парка автомобилей. Среди иномарок больше всего в стране числится грузовой техники Volvo (84,3 тыс. шт.). Помимо Volvo, в парке заметно присутствие таких марок, как MAN, Scania, Mitsubishi и Mercedes.

Более 70% парка грузовиков – это отечественная техника, а иномарок – менее 30%.



Источник: Автостат

Рис.6 Структура российского парка грузовых автомобилей в разрезе марок

Переходя к описанию в разрезе доминирующих в парке моделей (с учетом года их выпуска), мы закономерно видим преобладание тех моделей КАМАЗ и ГАЗ, которые выпускаются перечисленными производителями уже продолжительное время. Наиболее часто встречающиеся в парке модели: GAZ 3307, GAZ 53, KAMAZ 55111 6X4, GAZ 52, KAMAZ 5320 6X4. Около 97% TOP-5 моделей – старше 10 лет.

Из относительно новых моделей в TOP-10 парка присутствуют KAMAZ 65115 6X4 и GAZ 3309. Основная масса представленной в парке техники двух перечисленных моделей имеет возраст менее 10 лет и массово выпускается в настоящее время.

Всего на TOP-10 моделей приходится 27% суммарного парка грузовых автомобилей. И среди десятка лидеров нет ни одной иностранной модели.

Табл. 19 Парк наиболее распространенных в России моделей в разрезе года их выпуска, на конец года, тыс. штук

Модель	Всего	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ранее
	Год выпуска											
GAZ 3307	195 038	170	542	807	642	928	666	739	3 782	4 095	3 352	179 315
GAZ 53	154 290	0	0	0	0	0	1	2	3	6	0	154 278
KAMAZ 55111 6X4	117 456	1	1	48	51	45	21	10	173	3 505	2 475	111 126
GAZ 52	108 875	0	0	0	0	1	0	2	0	2	2	108 868
KAMAZ 5320 6X4	100 799	2	2	0	2	5	6	3	17	207	566	99 989
KAMAZ 65115 6X4	71 710	3 154	4 572	9 415	7 931	8 909	5 476	5 860	9 034	4 040	2 475	10 844
GAZ 66	68 503	0	0	0	1	0	0	0	0	2	3	68 497
URAL 4320 6X6	68 132	694	1 364	1 949	2 172	3 036	2 558	1 669	4 130	5 036	3 018	42 506
GAZ 3309	62 054	1 570	3 071	4 199	4 852	5 951	4 797	2 766	4 947	7 903	7 097	14 901
KAMAZ 53215 6X4	60 304	4	13	780	1 290	1 046	716	412	1 906	7 278	3 888	42 971

Источник: Автостат

В качестве необходимого дополнения мы должны отметить, что помимо непосредственно грузовых автомобилей в российском автопарке присутствует большое число так называемых легких коммерческих автомобилей (LCV). По состоянию на 01.01.2015 года их уже насчитывалось в стране 3,95 млн. единиц⁶⁹. Хотя эта техника и учитывается в качестве легковой и обслуживает преимущественно предприятия малого бизнеса, парк LCV забирает на себя часть грузовой работы. А значит ситуация с недозагруженностью имеющегося парка «настоящих» грузовых автомобилей (в текущих условиях снизившейся деловой активности) является даже более острой.

В рамках данной работы не предусматривается детальный анализ российского парка LCV. Однако, опираясь на данные Автостата, мы можем сказать, что парк легких коммерческих автомобилей в России является достаточно возрастным (более 60% парка – техника старше 10 лет). Доминирующей маркой автомобилей в парке LCV является ГАЗ. При этом в настоящее время заметна тенденция роста доли ГАЗа. Так, если по состоянию на начало 2015 года доля этой марки в российском парке составила 37%, то к исходу первого полугодия 2016 года она выросла до 39%. Второй по популярности маркой в парке остается УАЗ с долей в 17%. Доли прочих марок значительно отстают от лидеров.

Общие выводы:

Анализ наличного парка грузовых автомобилей в России оставляет двойное ощущение. С одной стороны, парк в стране рос в последние 15 лет темпами, значительно опережающими темпы роста грузовой базы. И это, в условиях кризисного снижения спроса на грузоперевозки, является негативным фактором для отрасли и рынка, потерявших значительную часть спроса на внутреннем рынке. С другой стороны, российский парк грузовых автомобилей является откровенно старым и в своей основной массе не удовлетворяет современным требованиям допустимой токсичности. А значит, он

⁶⁹ данные Автостата

настоятельно требует обновления. Проблема в том, что в условиях падения покупательной способности даже возможные принуждающие меры со стороны государства могут не дать ожидаемого эффекта по стимулированию спроса.

4.2. Текущие тенденции и складывающаяся динамика российского рынка грузовых автомобилей

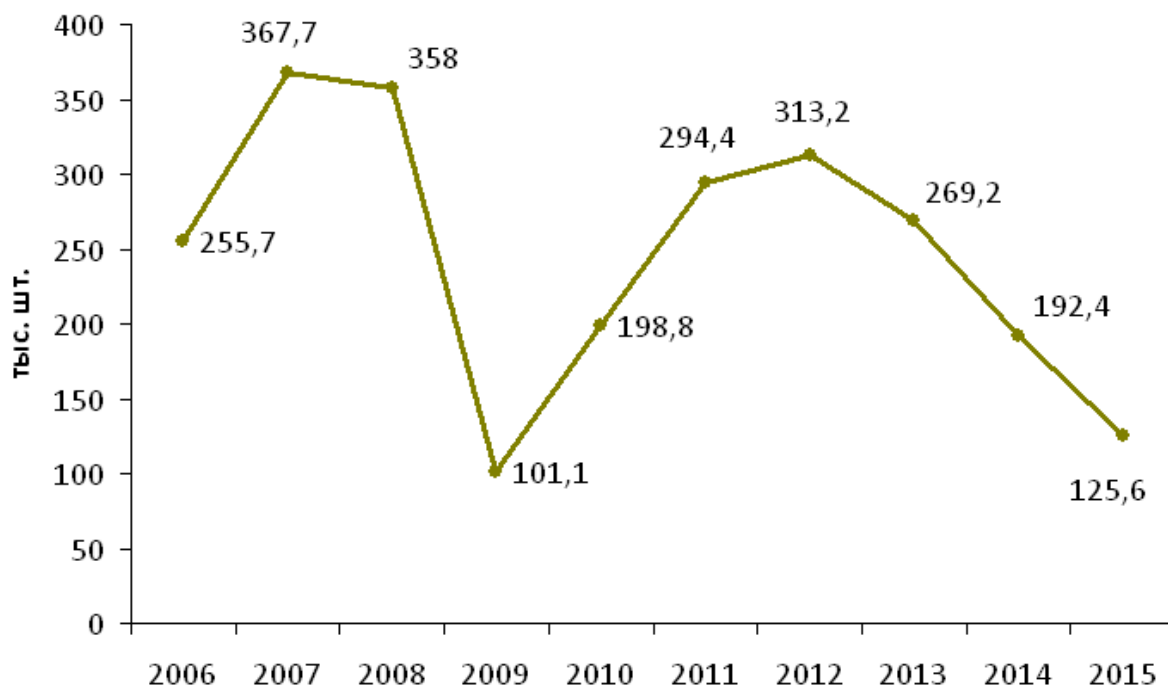
Рассматривая статистику видимого потребления грузовых автомобилей в России за последние 10 лет, мы можем наблюдать, что пик был показан в 2007 году как раз перед произошедшим на рубеже 2008-2009 годов кризисным падением. Результат 2009 года демонстрирует более чем трехкратное снижение видимого потребления. Начиная с 2010 года этот показатель вновь стал расти. Однако пиковый результат 2007 года так и не был достигнут. С 2013 года видимое потребление вновь стало снижаться. При этом тренд на дальнейшее снижение сохранялся два последующих года.

Табл. 20 Динамика видимого потребления грузовых автомобилей в России, тыс. штук

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Экспорт	47,4	50,8	40,1	14,1	10,4	12,1	18,8	27	22	22,5
Импорт	54,4	127,9	141,4	24	53,7	99,7	120,0	88,8	61,3	20,0
Производство	248,7	290,6	256,7	91,2	155,5	206,8	212,0	207,4	153,1	128,1
Видимое потребление	255,7	367,7	358,0	101,1	198,8	294,4	313,2	269,2	192,4	125,6

Источники: Росстат, ФТС

На представленном на рис. 7 графике наглядно видны оба кризисных падения рынка.



Источники: Росстат, ФТС

Рис. 7 Динамика видимого потребления грузовых автомобилей в России, тыс. штук

Отличительной особенностью текущего снижения рынка стало опережающее падение импорта грузовой автотехники. Эта тенденция наблюдалась на всем протяжении 2013-2015 годов. При этом в 2015 году, фактор произошедшей девальвации рубля оказал поддержку российскому экспорту, получившему ценовое конкурентное преимущество перед зарубежными аналогами. В результате объемы экспорта грузовых автомобилей, после падения на 19% в 2014 году, в 2015 не просто прекратил дальнейшее снижение, но даже вырос на 2% к уровню годичной давности.

Табл. 21 Динамика видимого потребления грузовых автомобилей в России, %

	2007/ 2006	2008/ 2007	2009/ 2008	2010/ 2009	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014
Экспорт	+7%	-21%	-65%	-26%	+16%	+55%	+44%	-19%	+2%
Импорт	+135%	+11%	+83%	+124%	+86%	+20%	-26%	-31%	-67%
Производство	+17%	-12%	-64%	+71%	+33%	+3%	-2%	-26%	-16%
Видимое потребление	+44%	-3%	-72%	+97%	+48%	+6%	-14%	-29%	-35%

Источники: Росстат, ФТС, собственные расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

Рассматривая тенденции 2016 года, мы можем отметить, что в 2016 году, после трехлетнего перерыва, наблюдался небольшой рост производства грузовых автомобилей. Так, по итогам января-октября 2016 года, производство грузовых автомобилей в России выросло на 7,4% к тому же периода 2015 года. Однако достигнутый результат все же был на 13% ниже аналогичного показателя первых десяти месяцев 2014 года. Показатели экспорта и импорта грузовых автомобилей, напротив, продемонстрировали снижение к предыдущему году.

Табл. 22 Объемы видимого потребления грузовых автомобилей в России, тыс. штук

	10 мес. 2014	10 мес. 2015	10 мес. 2016
Экспорт	18,1	14,4	10,6
Импорт	54,7	16,7	16,0
Производство	126	102,1	109,7
Видимое потребление	162,6	104,4	115,1

Источники: Росстат, ФТС

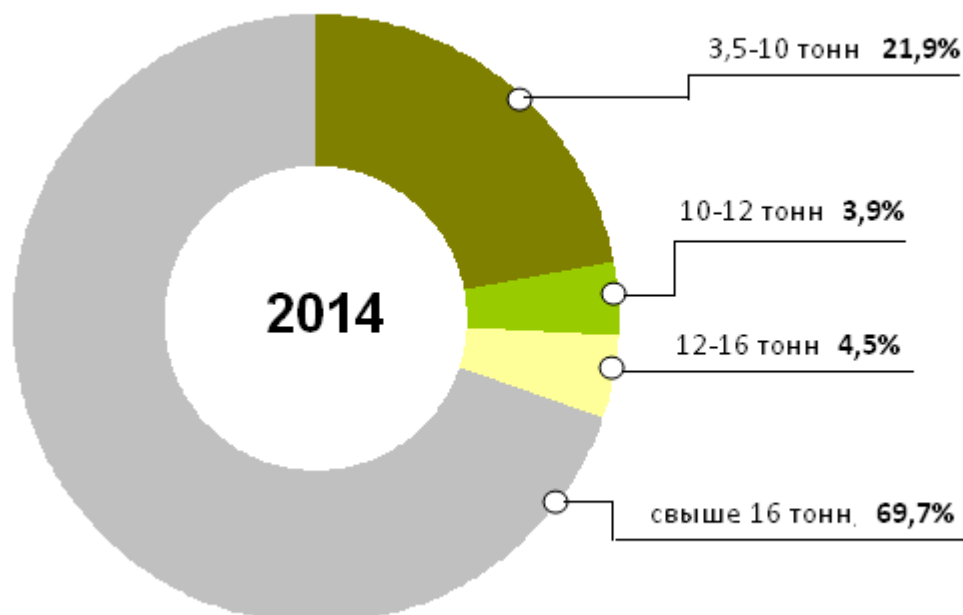
Переходя к более детальному рассмотрению рынка (а именно в разрезе его ключевых игроков), мы будем использовать статистические данные специализирующихся на исследовании рынка грузовых автомобилей аналитических агентств: АСМ-холдинг и Автостат.

Отраслевыми экспертами выделяются три сегмента рынка грузовых автомобилей, которые рассматриваются отдельно с точки зрения их динамики и определяющих их состояние факторов. Это легкая коммерческая техника (LCV), среднетоннажные (MCV или CV) и крупнотоннажные (HCV) автомобили.

Согласно данным Автостата, в 2014 году, когда кризисные явления в российской экономике проявились в полной мере, рынок новых грузовых автомобилей сократился почти на 21% до 88 тысяч единиц (в отличие от Росстата, данные Автостата не учитывают сегмент LCV, что предопределяет значительное расхождение в полученных цифрах). Наибольшую долю

уверенно заняли грузовики грузоподъемностью свыше 16 тонн – 69,7%, на среднетоннажные пришлось 30,3%, в том числе: от 3,5 до 10 тонн - 21,9%, от 12 до 16 тонн – 4,5% и на 10–12-тонные – 3,9%.

Всего за 2014 год продано 27,4 тысячи среднетоннажных (3,5–16 тонн) грузовых автомобилей, что на 16,7% ниже уровня 2013 года.



Источник: Автостат

Рис.8 Структура российского рынка грузовых автомобилей в разрезе грузоподъемности, %

Анализ динамики продаж новых среднетоннажных грузовиков за последние десять лет показывает, что наибольший провал продаж пришелся на 2009 год, когда этот сегмент рынка сократился на 62% к уровню предыдущего года, и было зарегистрировано всего 15,8 тыс. новых автомобилей. При этом пик роста продаж среднетоннажных грузовиков пришелся на 2011 год, рост к предыдущему году в который составил 51,9%, и было зарегистрировано 32,0 тыс. единиц техники.

Если говорить о сегменте тяжелых грузовиков, то за 2014 год, согласно информации Автостата, было реализовано 60,7 тысяч единиц относящихся к данному сегменту техники. По сравнению с 2013 годом снижение составило 22,1%. Динамика в этом сегменте рынка аналогична сегменту среднетоннажных грузовых автомобилей: максимальное снижение продаж пришлось на 2009 год, когда спад достиг 67,1% (было зарегистрировано всего 25,6 тыс. новых автомобилей), а максимальное увеличение произошло в 2011 году – объемы продаж по сравнению с предыдущим годом выросли практически в 2 раза, достигнув 79,2 тыс. штук.

Результат продаж LCV на российском рынке в 2014 году составил 135,3 тыс. единиц реализованной техники⁷⁰.

В 2015 году отрицательная динамика сохранилась во всех рыночных сегментах. Сегмент средне- и крупнотоннажных грузовиков снизился на 44,4% к уровню 2014 года. В количественном выражении продажи сократились с 85 до 47,3 тысяч единиц техники.

Динамика в разрезе марок демонстрирует, что на рынке, как и раньше, лидируют российские марки ГАЗ и КАМАЗ. При этом наблюдается явное усиление рыночных позиций лидеров, каждый из которых увеличил свою рыночную долю.

По итогам 2015 года «КАМАЗ» реализовал 17,4 тысяч новых грузовиков, что на 34,5% меньше, чем в 2014 году – 26,5 тысяч шт. При этом доля «КАМАЗа» на рынка полноразмерных (не относящихся к классу LCV) грузовиков выросла в декабре 2015 года в годовом сравнении с 32,2% до 40,6%. Второе место в рейтинге продаж занял «ГАЗ» с показателем 8,2 тысячи проданных грузовиков. Это на 21,8% меньше показателя продаж за 2014 год. Доля «ГАЗ» в сегменте выросла с 13,7% до 19,4%.

Совокупная доля двух лидеров составила по итогам 2015 года 60%.

Прочие марки значительно отстают от КАМАЗа и ГАЗа по объему продаж. Так, занявший по итогам 2015 года третье место «МАЗ» реализовал на российском рынке лишь 2.6 тысяч новых грузовиков, заняв долю в 6,1%.

В целом для всех лидеров было характерно значительное падение объемов продаж. При этом мы видим явную концентрацию рынка со смещением спроса в сторону традиционных отечественных марок.

Табл. 23 Структура продаж средне- и крупнотоннажных грузовиков на российском рынке в разрезе марок

Марка	Январь-декабрь		Изменение		Доля рынка	
	2015	2014	Январь-декабрь 2015/2014		2015	2014
	штук		штук	%	%	
KAMAZ	17384	26532	-9148	-34,5	40,6	32,2
GAZ	8154	10421	-2267	-21,8	19,4	13,7
MAZ	2618	5957	-3339	-56,1	6,1	6,4
MERCEDES	1720	2736	-1016	-37,1	5,3	4,6
URAL	2049	3278	-1229	-37,5	4,5	4,2
ISUZU	2398	2437	-39	-1,6	4,4	4,7
MAN	1787	4525	-2738	-60,5	3,6	5,3
SCANIA	2450	5612	-3162	-56,3	3,4	6,4
HYUNDAI	2044	4355	-2311	-53,1	2,4	5,1
VOLVO	1026	3158	-2132	-67,5	1,6	2,6
FUSO	661	1321	-660	-50,0	1,5	2,8
HINO	1430	2859	-1429	-50,0	1,3	3,2
MAZ MAN	807	1868	-1061	-56,8	1,2	2,2
IVECO	425	867	-442	-51,0	1,1	1,2

⁷⁰ <http://avtostat-info.com/News/1891>

Продолжение табл. 23

Марка	Январь-декабрь		Изменение		Доля рынка	
	2015	2014	Январь-декабрь 2015/2014		2015	2014
	штук	штук	штук	%	%	
DAF	597	1858	-1261	-67,9	0,9	1,3
NEFAZ	254	319	-65	-20,4	0,7	0,5
URAL IVECO	285	651	-366	-56,2	0,6	0,5
SHAANXI	176	1986	-1810	-91,1	0,5	0,2
TATRA	39	111	-72	-64,9	0,2	0,0
FAW	150	300	-150	-50,0	0,1	0,5
KRAZ	46	85	-39	-45,9	0,1	0,1
DAEWOO	77	573	-496	-86,6	0,1	0,3
ZIL	26	132	-106	-80,3	0,1	0,0
HOWO	54	438	-384	-87,7	0,1	0,2
LIEBHERR	11	65	-54	-83,1	0,1	0,0
XU GONG	27	244	-217	-88,9	0,0	0,1
BAW	29	406	-377	-92,9	0,0	0,2
RENAULT	145	520	-375	-72,1	0,0	0,2
DAYUN	3	0	3		0,0	0,0
JAC	24	12	12	100,0	0,0	0,0

Источник: Автостат

В помодельной структуре продаж мы наблюдаем выраженное лидерство трех моделей, пользующихся приблизительно равным потребительским спросом: KAMAZ 43118 6X6, KAMAZ 65115 6X4 и GAZ 6A20N NEXT. В декабре 2015 года самым востребованным на рынке грузовиком стал «КАМАЗ-43118». За 2015 год продажи этой модели сократились относительно 2014 года на 29,6% - с 5687 до 4006 единиц. Второе место в рейтинге продаж декабря 2015 года занял «КАМАЗ-65115» с показателем 417 грузовиков. Всего за 2015 год было продано 4144 таких грузовиков - на 38,1% меньше, чем в 2014 году – 6693 шт. На третью позицию в декабре вышла модель Gazon Next – 416 проданных в декабре автомобилей. Годовой показатель продаж этой модели составил 3223 шт. При этом за 2014 год было реализовано лишь 167 таких грузовиков⁷¹.

⁷¹ <http://avtostat-info.com/News/1892>

Табл. 24 Продажи средне- и крупнотоннажных грузовиков на российском рынке в разрезе TOP-10 моделей, шт.

Марка	Дек. 2015	Ноя.2015	Окт.2015	Сент.2015	Июл.2015
KAMAZ 43118 6X6	619	323	373	275	256
KAMAZ 65115 6X4	417	343	431	374	335
GAZ 6A20N NEXT	416	289	340	253	236
GAZ 3308 SAD KO	300	108	122	69	71
KAMAZ 6520 6X4	245	216	168	172	135
ACTROS	220	136	118	141	121
KAMAZ 5490 4X2	213	158	173	104	42
GAZ 3309	196	123	139	134	128
KAMAZ 5350 6X6 MUSTANG	114	114	109	71	66
ISUZU NOR	107	162	138	102	113
URAL 4320 6X6	97	59	68	80	72
ISUZU NPR	96	76	106	66	80
GAZ 3310 WALDAI	94	101	75	65	75
URAL 44202 6X6	86	17	30	20	5
FUSO CANTER	83	56	40	46	48

Источники: Автостат

Согласно данным Автостата, в 2015 году в России было продано 84,8 тысяч новых автомобилей класса LCV. Это на 37,4% меньше результата 2014 года.

Рейтинг продаж на рынке LCV по итогам 2015 года возглавляет марка «ГАЗ», которая, несмотря на общее снижение своих продаж на 33,7%, нарастила свою долю с 34,8% в 2014 году до 45,6%. Второе место в годовом рейтинге рынка LCV занимает «УАЗ». В 2015 году ульяновский завод увеличил продажи легких коммерческих авто на российском рынке на 0,9% в сравнении с 2014 годом. При этом доля «УАЗ» на внутреннем российском рынке LCV выросла с 18,2% до 26%. Таким образом, совокупная доля двух лидеров составила по итогам 2015 года свыше 70%. Как и в случае с сегментом полноразмерных грузовиков, остальные игроки значительно отстают от первенствующей двойки. Так, занимающий третье место Mercedes-Benz, продав на российском рынке в 2015 году 8,4 тысячи относящихся к рассматриваемому классу автомобилей, достиг лишь 7,3% в совокупном объеме продаж. Вместе с занявшими, соответственно, четвертое и пятое место Ford и Volkswagen доля TOP-5 на рынке превысила в 2015 году 90%.

В целом в сегменте LCV также наблюдается рост концентрации продаж со смещением спроса в сторону традиционных отечественных марок.

Табл. 25 Объемы и динамика продаж легких коммерческих автомобилей на российском рынке в разрезе марок

Марка	Январь-декабрь		Изменение		Доля рынка	
	2015	2014	Январь-декабрь 2015/2014		2015	2014
	штук		штук	%	%	
GAZ	37599	56672	-19073	-33,7	45,6	34,8
UAZ	19312	19148	164	0,9	26,0	18,2
MERCEDES	8429	10315	-1886	-18,3	7,3	11,1
FORD	4754	8646	-3892	-45,0	6,6	7,9
VOLKSWAGEN	3629	9067	-5438	-60,0	5,3	7,6
FIAT	3025	5732	-2707	-47,2	2,8	5,0
RENAULT	1424	4496	-3072	-68,3	1,6	2,9
HYUNDAI	1177	2799	-1622	-57,9	1,1	1,6
PEUGEOT	1684	6874	-5190	-75,5	1,1	4,1
CITROEN	1448	5337	-3889	-72,9	1,0	3,0
IVECO	1052	2082	-1030	-49,5	1,0	1,1
TOYOTA	153	554	-401	-72,4	0,2	0,4
BAW	140	366	-226	-61,7	0,1	0,3
KIA	236	1399	-1163	-83,1	0,1	0,5
FAW	101	131	-30	-22,9	0,1	0,1
SKODA	159	1034	-875	-84,6	0,1	1,0
NISSAN	307	524	-217	-41,4	0,0	0,4
TAGAZ	37	71	-34	-47,9	0,0	0,0
OPEL	1	0	1		0,0	0,0
YUEJIN	54	4	50	1250,0	0,0	0,0
DFSK	12	9	3	33,3	0,0	0,0

Источник: Автостат

Если рассматривать рынок в разрезе модельного ряда, то ожидаемо, что чаще всего в TOP-10 наиболее продаваемых на российском рынке моделей находится продукция «ГАЗ» и «УАЗ». В декабре 2015 года самой востребованной моделью на рынке LCV стала «ГАЗель NEXT» - 1386 проданных авто. Второе и третье места занимают «УАЗ-3741» (1096 шт.) и «ГАЗ 3302 ГАЗель» (1072 шт.) соответственно. Продажи «ГАЗель NEXT» за 2015 год сократились относительно 2014 года на 35,5% - с 20 103 до 12 971. Продажи модели «УАЗ-3741» выросли за год на 11,9% - с 9586 до 10 731 единиц. Объемы реализации модели «ГАЗ 3302 ГАЗель» сократились за год на 44,8% - с 21,6 тысяч до 11,9 тысяч единиц проданной техники.

Табл. 26 Продажи легких коммерческих автомобилей на российском рынке в разрезе TOP-10 моделей

Марка	Дек. 2015	Ноя.2015	Окт.2015	Сент.2015	Июл.2015
GAZ GAZEL NEXT	1386	1177	1473	1442	1128
UAZ 3741	1096	675	729	583	601
GAZ 3302 GAZEL	1072	796	969	804	769
GAZ 3221 GAZEL	691	333	342	247	255
UAZ 3909	593	426	352	361	291
TRANSIT	590	319	288	353	227
MERCEDES SPRINTER	516	497	723	971	592
GAZ 2705 GAZEL	429	560	457	311	199
UAZ 2206	342	191	213	203	218
GAZ 2752 SOBOL	340	241	280	329	204
OUCATO	240	181	226	234	241
UAZ 3303	211	158	163	137	105
GAZ 2217SOBOL	190	110	191	218	108
CARAVELLE	168	58	112	110	88
UAZ 3962	112	61	57	46	29

Источник: Автостат

Общие выводы:

На российском рынке грузовых автомобилей уже несколько лет подряд господствуют кризисные тенденции, основным выражением которых является сокращение продаж. При этом на рынке растет доля крупнейших игроков, относящихся к традиционным российским маркам.

Падение объемов продаж происходит на фоне роста государственной поддержки производителей грузовой техники. И в этом смысле даже некоторый рост внутреннего производства, показанный по итогам десяти месяцев 2016 года, на фоне общего сокращения рынка не может служить однозначным сигналом о восстановлении рынка.

В целом, если рассматривать рынок с точки конкуренции, то в нем явно присутствует деление на ниши, в которых доминирует тот или иной производитель. В особенности это касается таких лидеров отрасли, как КАМАЗ и ГАЗ. Так, КАМАЗ принципиально сосредоточен в сегменте большегрузных грузовиков, а ГАЗ является безусловным лидером в целевом для себя сегменте компактных городских грузовых автомобилей. Конкуренция в большей степени заметна между присутствующими на рынке ведущими иностранными брендами, которые, как правило, имеют более высокое по отношению к традиционным отечественным маркам ценовое позиционирование и более широкий модельный ряд.

4.3. Экспорт грузовых автомобилей российского производства и потенциал его развития

Грузовые автомобили входят в перечень важнейших товаров российского экспорта. И данные об их экспортных поставках ежемесячно публикуются на официальном сайте Таможенной службы РФ (ФТС).

В настоящее время на экспорт идет около 15% производимых в России грузовых автомобилей. Так, согласно данным ФТС, в 2015 году на экспорт из России было отправлено 20 тысяч грузовых автомобилей. Сопоставив эту цифру с 130,6 тысячами произведенных в стране, в соответствии с информацией Росстата, грузовых автомобилей, мы получим долю в 15,3%. В 2014 году указанная доля составляла 14,3%. Из этого следует, что российское производство ориентировано преимущественно на внутреннего потребителя.

В таблице 27 приведены данные о физическом и стоимостном объеме экспорта грузовых автомобилей из России. Из таблицы видно, что основной объем техники традиционно поставляется в страны СНГ. В соответствии с данными ФТС, доля СНГ в структуре российского экспорта рассматриваемого вида техники устойчиво достигает трех четвертых его суммарного физического объема. В то же время доля стран СНГ, рассчитанная на стоимостном базисе российского экспорта грузовых автомобилей, заметно ниже. Так, например, если по итогам 2015 года доля стран СНГ в физическом объеме экспорта составила 73,5%, то аналогичный показатель, рассчитанный на стоимостном базисе, достиг лишь 51%.

Табл. 27 Экспорт грузовых автомобилей (код ТН ВЭД 8704) из России⁷²

		2011	2012	2013	2014	2015	10 мес. 2016
Всего	тыс. шт.	12,1	18,8	27,0	22,0	20,0	10,6
	млн. долл.	302,6	512,7	607,5	503,6	451,5	255,3
В т.ч.:							
- Дальнее зарубежье	тыс. шт.	2,6	1,7	4,4	5,0	5,3	4,7
	млн. долл.	141,0	112,3	204,4	182,7	221,6	159,2
- СНГ	тыс. шт.	9,5	17,0	22,5	17,0	14,7	5,9
	млн. долл.	161,6	400,4	403,1	320,8	230,0	96,1

Источник: ФТС

Расхождение стоимостных и физических долей при сопоставлении экспортных поставок в СНГ и страны дальнего зарубежья имеет своей причиной различный «продуктовый» состав экспорта. Так, если в соседние с Россией страны в подавляющем большинстве поставляется относительно дешевая техника ГАЗ, то в страны дальнего зарубежья (в особенности в Европу) отправляется продукция локализованных в России сборочных предприятий ведущих мировых брендов. Так, например, в 2015 году заметный объем импорта грузовых автомобилей из России пришелся на Нидерланды и Бельгию. Однако практически вся, отправленная в эти страны, продукция представляла собой автомобили, собранные на шасси иностранных марок⁷³.

⁷² С учетом поставок в Казахстан и Республику Беларусь.

⁷³ Данные ФТС России

Основными странами-импортерами грузовых автомобилей российского производства являются страны Таможенного союза – Казахстан и Республика Беларусь. Среди прочих, традиционно значительный объем грузовой техники российского производства импортируют такие страны, как Азербайджан, Туркмения, Узбекистан и Украина.

Актуальность развития экспортного канала сбыта грузовых автомобилей резко выросла в 2014-2015 годах. Этому способствовали два основных фактора. Во-первых, это произошедшая девальвация рубля, сделавшая автомобили российской сборки более конкурентоспособными по цене как внутри России, так и на внешних рынках. А во-вторых, значительно снизившийся платежеспособный спрос на внутреннем рынке, заставивший производителей проявлять большую активность на экспортных рынках.

Однако здесь все далеко не так однозначно. Во-первых, данные ФТС говорят о явной тенденции сокращения поставок грузовых автомобилей российского производства в страны СНГ. В частности, заметно сократились поставки на основной для российского автопрома экспортный рынок – в Казахстан. Ситуация с российским экспортом в эту страну осложнилась в 2016 году, когда в Казахстане был введен утилизационный сбор на автомобили. В результате российские производители были вынуждены менять свои сбытовые стратегии на этом рынке. А именно: чтобы не терять рынок, российские автоконцерны начали отказываться от поставок готовых машин в пользу машинокомплектов для местной сборки автомобилей. К примеру, КАМАЗ заявил о планах уже в 2017 году увеличить долю поставок машинокомплектов в совокупной поставке техники в Казахстан с текущих 50 до 80%⁷⁴. К тому же, большинство стран СНГ, как и Россия, находятся в фазе кризисного спада спроса.

Во-вторых, итоговый эффект девальвации рубля, повлиявший на конкурентоспособность грузовых автомобилей российского производства, оказался пропорционально ниже самой девальвации. Касается это прежде всего открытых в России сборочных производств иностранных брендов, уровень локализации которых составляет от 40 до 70% в зависимости от сегмента и OEM⁷⁵. Также сказались относительно малые объемы производства на этих сборочных предприятиях, что не позволило воспользоваться возможным эффектом масштаба⁷⁶.

Таким образом, даже несмотря на то, что вывозная пошлина на автомобили из России составляет 0%, а для локализованных в России иностранных производителей существует возможность льготно ввозить комплектующие в страну, в том случае, если конечная продукция поставляется за рубеж, экспортные поставки не смогли реализовать полный потенциал своего роста⁷⁷.

И тем не менее у ключевых российских производителей грузовых автомобилей на рубеже 2014-2015 годов произошло расширение географии их экспортных поставок. Примером тому может служить группа ГАЗ, которая в 2015 году со своей моделью легкого грузовика Газель Next вышла на рынок стран Восточной Европы. В частности, в августе 2015 года группа ГАЗ объявила о старте продаж этой модели в Сербии и о планах выхода в том же году на рынки Боснии и Герцеговины, Черногории и Македонии.

⁷⁴ <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/11/18/665211-rossiiskie-proizvoditeli>

⁷⁵ OEM – контрактное производство изделий зарубежной разработки на отечественных предприятиях.

⁷⁶ [http://minpromtorg.gov.ru/press-](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!aleksandr_morozov_rasskazal_o_gosudarstvennoy_podderzhke_avtomobilnoy_promyshlennosti)

[centre/news/#!aleksandr_morozov_rasskazal_o_gosudarstvennoy_podderzhke_avtomobilnoy_promyshlennosti](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!aleksandr_morozov_rasskazal_o_gosudarstvennoy_podderzhke_avtomobilnoy_promyshlennosti)

⁷⁷ <http://madeinrussia.ru/ru/news/300>

Даже такой всемирно известный производитель, как КАМАЗ, сборочные предприятия которого уже есть во Вьетнаме, Казахстане, Пакистане и Индии, а география продаж машин к 2013 году охватывала 61 страну мира, сумел расширить рынки сбыта. В частности, КАМАЗ после трехлетнего перерыва получил контракт на поставку 2400 единиц автотехники на Кубу, который должен быть выполнен в 2016-2017 годы⁷⁸.

О планах выхода на рынки Ирана и Ирака заявил автозавод «Урал».

В то же время, как мы уже это отметили, расширение географии поставок не может полностью компенсировать потери на традиционных для России экспортных рынках – в странах СНГ. Так, масштабный контракт с Кубой у КАМАЗа в итоге позволил лишь заместить потери в поставках на рынок Казахстана. В результате экспортный план компании на 2016 год остался на уровне 2015 года.

Несмотря на все имеющиеся проблемы, слабость внутреннего рынка и имеющийся эффект от девальвации рубля послужили дополнительными причинами для Правительства, которое сделало расширение экспорта одним из наиболее приоритетных направлений развития российского автопрома на ближайший период.

В целом заметное усиление поддержки экспорта грузовых автомобилей государство начало осуществлять лишь с начала 2016 года. Ключевую же роль в этом вопросе совместно играют Российский экспортный центр (РЭЦ) и Минпромторг РФ.

Во-первых, с 1 января 2016 года в России стартовала программа по субсидированию части логистических расходов при наземной и морской транспортировке автомобилей, машинокомплектов и комплектующих, а также расходов по их адаптации и сертификации на зарубежных рынках⁷⁹.

Общая стоимость программы на текущий год составила 3,3 млрд. руб. Сам же механизм ее реализации был организован следующим образом: государство компенсирует до 80% затрат на транспортировку сухопутным путем и 50% – морским, до 100% расходов по сертификации и адаптации. Агентом программы со стороны государства для компаний-соискателей такой помощи выступает РЭЦ.

Однако возникшие проблемы с выбором и подготовкой документации потребовали доработки программы⁸⁰. Итоговые Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям автомобилестроения в целях компенсации части затрат на транспортировку, омологацию и подтверждение соответствия продукции международным стандартам, а также на участие в деятельности международных организаций были утверждены Постановлением Правительства РФ № 905 от 10 сентября 2016 года.

Другим направлением стимулирования сбыта на внешние рынки стало включение экспорта в список условий для заключения специальных инвестиционных контрактов, которые гарантируют для инвестора сохранение налоговых условий на срок действия контракта (до 10 лет) и позволяют претендовать на участие в госпрограммах. Например, такой документ уже заключен с СП Mazda и «Соллерс» – партнеры намерены вложить 2 млрд руб. в создание на Дальнем Востоке производства двигателей с производственной мощностью до 50 000 моторов в год, которые будут поставляться прежде всего на экспорт.

⁷⁸ <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/11/17/665240-kamaz-kubu>

⁷⁹ Постановление Правительства РФ № 71-п от 23.01.2016

⁸⁰ <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/11/18/665211-rossiiskie-proizvoditeli>

Приоритет развития экспорта сохранится государством и в следующем году. Так, в 2017 году на поддержку экспорта автомобилей отечественного производства планируется потратить 6,5 миллиардов рублей. Деньги пойдут на доводку параметров автомобилей до европейских норм экологичности и безопасности, а также компенсацию логистических затрат⁸¹.

Среди возможных дополнительных мер государственной поддержки экспорта продукции российского автопрома сами игроки рынка называют более активную работу государства на политическом поприще с целью получения более благоприятных условий в части ослабления таможенно-тарифных барьеров стран-импортеров.

Например, во Вьетнаме текущие ввозные пошлины на автомобили составляют от 30 до 70%, в Эфиопии – от 35% на автобусы и грузовики и до 140% на легковые автомобили, в Египте – 40% практически на всю номенклатуру техники при том что для продукции из стран ЕС ввоз в Египет – 0%⁸². В отношении Вьетнама эту проблему снимает создание свободной торговой зоны с Россией⁸³. По мнению представителей российских компаний-производителей, нужно ускорить процессы создания аналогичных зон в других ключевых для российского экспорта странах.

Рассматривая потенциал экспорта российских грузовых автомобилей в разрезе «географии» поставок, мы имеем следующую картину:

	Рынок ЕАЭС	Рынок прочих стран СНГ	Рынки развитых стран	Рынки развивающихся стран
Емкость рынка	маленькая (~70-80% рынка – внутренний рынок РФ ⁸⁴)	маленькая	большая	средняя
Российский экспорт	большой	средний	минимум	минимум
Потенциал роста российского экспорта	практически отсутствует	есть умеренный	низкий (в настоящее время)	высокий
Роль факторов конкурентоспособности				
политические	высокая	высокая	низкая	высокая
экономические	умеренная	высокая	высокая	высокая
технологические	умеренная	умеренная	высокая	умеренная

Источник: оценки автора

Текущая конфигурация мирового рынка грузовых автомобилей позволяет говорить о возможностях роста российского экспорта, в первую очередь, в таких регионах, как Латинская Америка, Западная Африка, Ближний Восток, а также в Индии, Вьетнаме и Монголии.

Ключевым фактором успеха на этих рынках является цена. Получить достаточные конкурентные преимущества для относительно массового выхода на перечисленные рынки российские компании могут лишь в условиях масштабной государственной поддержки.

⁸¹ <http://programma-avtokreditovaniya.ru/mery-gosudarstvennoj-podderzhki-rossijskogo-avtoproma-v-2017-godu/>

⁸² <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/11/18/665211-rossiiskie-proizvoditeli>

⁸³ Соглашение о зоне свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и Вьетнамом вступило в силу с 5 октября 2016 года

Общие выводы:

На сегодняшний день развитие российского экспорта грузовых автомобилей существует скорее как «идея», чем как реализованный факт. Статистика последних трех лет говорит о последовательном снижении объемов российского экспорта рассматриваемого нами вида техники. Текущая стратегия развития экспорта опирается на два основных «столпа»: низкий курс рубля и масштабную поддержку со стороны государства. Однако в условиях прогнозируемого на ближайшие несколько лет дефицита бюджета ставка на расширение поддержки экспорта (хотя бы в течение трех последующих лет) имеет очевидные риски. Это понимают руководители многих иностранных сборочных предприятий, которые не спешат с инвестициями в развитие, ожидая гарантий от Российского Правительства.

5. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД.

Существуют три фундаментальных рыночных фактора, определяющих состояние и ближайшие перспективы внутреннего рынка грузовых автомобилей:

- текущее количественное и качественное состояние наличного парка грузовых автомобилей в стране;
- уровень потребности экономики в грузоперевозках;
- уровень платежеспособного спроса.

Помимо перечисленных, существует еще несколько влияющих факторов, носящих нерыночный характер. Во-первых, на рынок оказывает фактор научно-технологического прогресса, под воздействием которого дополнительное преимущество может получать тот или иной вид транспорта. Однако влияние этого фактора проявляется в большей степени в среднесрочной перспективе. Также значимым фактором являются регулирующие рынок меры государства. Примером может служить ужесточение к автомобилю требований экологичности, удорожающих для владельца стоимость владения автомобилем, несоответствующим этим требованиям. Таким образом он становится более лояльным к идее приобретения нового транспортного средства.

Тем не менее, фактический спрос на грузовые автомобили определяется именно перечисленными первыми тремя факторами.

Каждый из названных нами, в качестве основных, факторов, в свою очередь, должен быть охарактеризован соответствующим набором показателей. Так, потребность экономики в перевозках грузов автомобильным транспортом зависит не только от динамики производства и отгрузки различных товаров, но и от уровня развития дорожной инфраструктуры и возможностях переориентации грузоотправителя на другие виды транспорта.

К тому же, с точки зрения правильного определения опорных для прогноза показателей, сам рынок грузовых автомобилей должен рассматриваться дифференцированно для двух его основных сегментов: легкой коммерческой техники и крупно- и среднетоннажных грузовиков.

Причиной этого является фундаментальное различие в категориях потребителей и использовании этих видов техники. Так, рынок легкой коммерческой техники в своем подавляющем объеме ориентирован на малый бизнес и индивидуальных предпринимателей. А уровень спроса в этом сегменте определяется состоянием деловой активности малого бизнеса. Если же говорить о рынке среднетоннажной и крупнотоннажной техники, то здесь основным влияющим фактором являются показатели строительной отрасли.

Таким образом, фактор потребности в грузоперевозках для легкой коммерческой техники и для полноразмерных грузовых автомобилей будет оцениваться по различным показателям.

Тем не менее, как мы уже отмечали в главе, посвященной наличному парку грузовых автомобилей в России, объем приходящейся на один автомобиль грузовой работы существенно сократился. И это касается в равной мере и сегмента легкого коммерческого транспорта, и сегмента полноразмерных грузовиков.

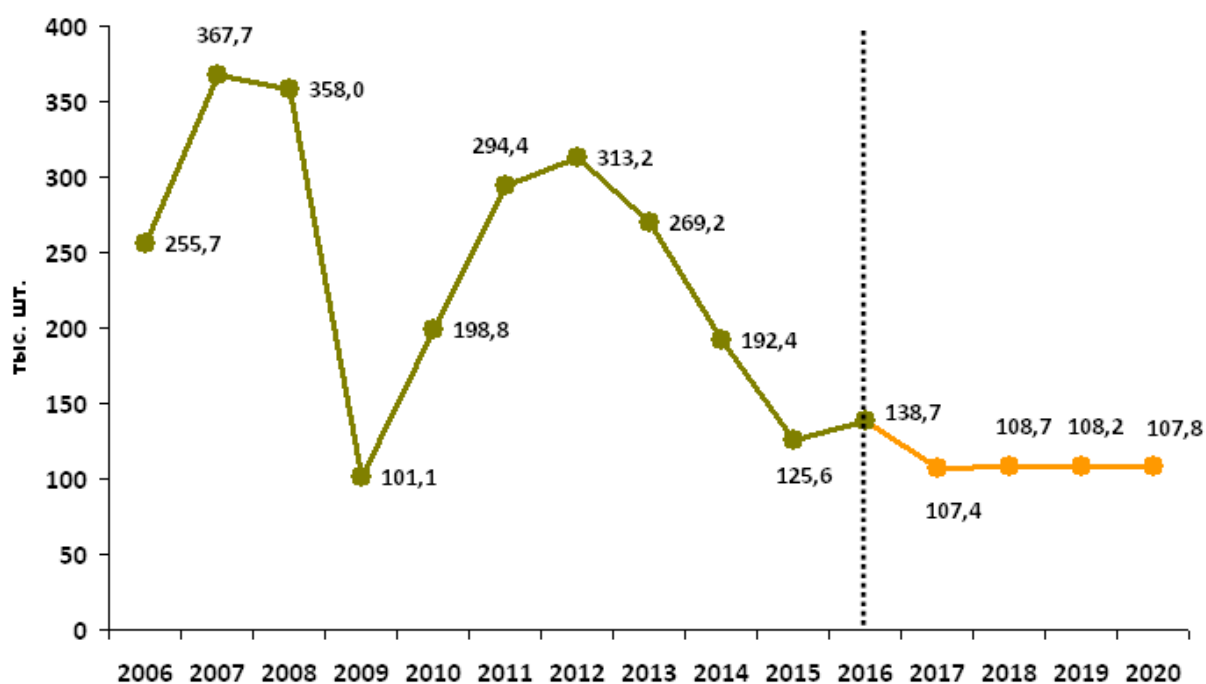
В условиях прогнозируемых на ближайший период низких темпов развития российской экономики ключевыми факторами спроса на рассматриваемом рынке будет высокая доля в наличном парке грузовых автомобилей в России высоко возрастной, требующей замены,

техники и состояние платежеспособного спроса. А именно, в условиях «относительной избыточности» парка по отношению к грузопотоку, а также прогнозируемого экспертами слабого спроса, стимулировать потребителя к приобретению грузового автомобиля будет лишь выбытие старой техники из парка, вследствие ее физического износа. В каких объемах будет происходить это замещение, зависит от уровня платежеспособного спроса, наилучшим индикатором которого является курс национальной валюты.

Такой вывод подтверждает и наличие высокой степени корреляции между показателями видимого потребления грузовых автомобилей в России и курсом доллара. В прошедший с момента девальвации период уже произошло смещение спроса в сторону более дешевой отечественной техники. При этом фактор государственной поддержки смягчил темпы падения рынка. В условиях же декларируемого государством на ближайшие годы планового дефицита бюджета, обеспечить достаточный, компенсирующий падение платежеспособного спроса, уровень помощи будет проблематично.

В соответствии с действующим прогнозом Института «Центр развития» НИУ ВШЭ, вплоть до 2020 года, экономика России будет развиваться с темпом менее 1% ежегодно. При этом наилучшим образом отражающий состояние платежеспособного спроса в российской экономике показатель курса рубля по отношению к доллару США будет демонстрировать соотношение 65,5-65,9 руб./долл. в течение всего периода 2017-2020 гг. Сочетание фактора низкого темпа роста экономики с сохранением ситуации со слабостью национальной валюты создает предпосылки для сохранения низкого уровня платежеспособного спроса на грузовые автомобили. Таким образом, даже с учетом сохраняющегося уровня государственной поддержки, в заявленных временных границах мы не можем ожидать существенного роста грузоперевозок, объем которых будет колебаться вблизи текущего уровня.

Исходя из приведенных предпосылок, наш прогноз объемов видимого потребления грузовых автомобилей в России будет иметь следующий вид:



Источник: оценки Института «Центр Развития» НИУ ВШЭ

Рис. 9. Прогноз видимого потребления грузовых автомобилей в России в 2017-2020 гг.

Важно отметить, что рост показателя в 2016 году происходил на фоне значительной поддержки со стороны государства (описание дано в соответствующих главах). Расширение или даже сохранение существующих объемов поддержки на фоне прогнозируемого бюджетного дефицита в РФ мы оцениваем как маловероятное. Поэтому наш прогноз предполагает снижение рынка в 2017 году с дальнейшей его стабилизацией на достигнутом уровне.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание охватываемых данным отчетом групп грузовых автомобилей в соответствии с действующей системой классификации и статистического учета.

В соответствии с Общероссийским Классификатором Видов Экономической Деятельности рассматриваемый в данном обзоре рынок (в части отраслевого анализа) рассматривается в соответствии с статистической отчетностью, учитывающейся в границах кода 34.10.4 «Производство грузовых автомобилей»

Указанный код включает:

- производство грузовых автомобилей: бортовых, фургонных, тягачей для полуприцепов, самосвалов, кроме внедорожных, автоцистерн (с насосами или без насосов), рефрижераторных или термоизоляционных грузовиков, автобетоновозов, мусоросборщиков;
- производство автомобильных шасси, оборудованных двигателем и кабиной;
- производство шахтных челноковых транспортных средств для перевозки угля или руды от очистных машин к конвейерам - производство самозагружающихся транспортных средств, оборудованных лебедками, подъемными устройствами, но предназначенных, в основном, для транспортных целей.

В то же время данный код не включает:

- производство автомобилей-самосвалов, предназначенных для использования вне дорожной сети;

- производство автобетоносмесителей;
- производство автомобилей специального назначения⁸⁵.

С точки зрения Общероссийского классификатора видов экономической деятельности, продукции и услуг, где классификация представлена в разрезе продуктовых групп, поле, охватываемое отчетом, будет представлено следующим образом:

3410190 Автомобили грузовые общего назначения (бортовые, шасси и фургоны)

3410191 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью до 0,5 тонн

3410192 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 0,5 до 1,5 тонн

3410193 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 1,5 до 3,0 тонн

3410194 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 3 до 5 тонн

3410195 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 5 до 8 тонн

3410196 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 8 до 15 тонн

3410197 Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 15 тонн

3410198 Автомобили грузовые общего назначения. Шасси

3410200 Автомобили грузовые прочие

3410201 Автомобили грузовые электромобили

3410202 Автомобили грузовые снегоболотоходы

⁸⁵ производство всех указанных видов техники относится к коду ОКВЕД 34.10.5

3410210 Автомобили - тягачи седельные

- 3410211 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло до 3 тонн
 3410212 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 3 до 5,4 тонн
 3410213 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 5,4 до 7,5 тонн
 3410214 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 7,5 до 12 тонн
 3410215 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 12 до 18 тонн
 3410216 Автомобили - тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 18 тонн

3410220 Автомобили - самосвалы

- 3410221 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью до 2,75 тонн
 3410222 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью свыше 2,75 до 5 тонн
 3410223 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью свыше 5 до 8 тонн
 3410224 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью свыше 8 до 15 тонн
 3410225 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью свыше 15 до 18 тонн
 3410226 Автомобили - самосвалы грузоподъемностью свыше 18 тонн

Таким образом, соответствующая классификатору ОКДП группировка будет включать коды с 3410190 по 3410226.

Применительно к классификатору Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности, в соответствии с которым осуществляются и учитываются экспортные и импортные операции, виды продукции, относящиеся к области рассмотрения данного отчета, находятся в границах следующего перечня кодов ТН ВЭД:

Код ТН ВЭД	Наименование
870410	Автомобили-самосвалы, предназначенные для эксплуатации в условиях бездорожья
870421	Прочие моторные транспортные средства для перевозки грузов с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с полной массой транспортного средства не более 5 т
870422	Прочие моторные транспортные средства для перевозки грузов с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с полной массой трансп. сред. более 5 т, но не более 20 т
870423	Прочие моторные транспортные средства для перевозки грузов с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с полной массой транспортного средства более 20 т
870431	Прочие моторные транспортные средства для перевозки грузов с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с полной массой транспортного средства не более 5 т
870432	Прочие моторные транспортные средства для перевозки грузов с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с полной массой транспортного средства более 5 т
870490	Автомобили грузовые прочие