

Грузовой российский авторынок — рай для переработчика

Российский рынок тяжелых грузовиков растет быстрее, чем могут наращивать свое производство основные отечественные игроки

Евгения Данилова



Рынок грузовых автомобилей в России не только растет, но и серьезно меняется. Новая экономика предъявляет новые требования к коммерческим автомобилям. На растущий рынок приходят ведущие мировые производители, с тем чтобы окончательно на нем закрепиться.

Российский рынок грузовых автомобилей

С 2002 года в России наблюдается резкое увеличение продаж коммерческого автотранспорта — на 15–20 % в год.

Продажи новых грузовиков быстро растут, ужесточается конкуренция между отечественными и иностранными брендами, происходит экспансия зарубежных компаний на российский рынок. Помимо отечественных предприятий, в России работают все крупнейшие европейские производители машин, а также компании из Китая. Ряд иностранных компаний строит собственные заводы по выпуску грузовиков и автокомплектующих. Отрасль, что называется, на подъеме.

По мнению экспертов, благоприятная ситуация на рынке грузовых автомо-

билей вызвана увеличением объемов жилого, транспортного и промышленного строительства в стране. По данным Росстата, рынок жилищного строительства в 2007 году вырос до 2,824 трлн рублей. Еще быстрее развивалось строительство дорог — в прошлом году рынок вырос на 40 %. Так, если в 2007 году общий объем строительства на данном рынке составил 770 млрд рублей, то к 2008 году он может превысить 1 трлн рублей.

Значительную поддержку развитию грузового транспорта оказывает продолжающийся бум на автотранспортные перевозки, которые по доступности и возможности доставки «от двери до двери» пользуются значительно большей популярностью, чем остальные виды перевозок. Участники рынка прогнозируют, что такое бурное развитие сохранится еще несколько лет, после чего рынок стабилизируется.

По данным агентства Abarus Market Research, общий объем рынка грузовиков в России (включая легкие коммерческие) составил 327 600 штук, увеличившись по сравнению с 2006 годом на 26 %. В последующие годы рост замедлится, но не прекратится: Abarus прогнозирует, что в этом году рынок вырастет на 21,4 %, в 2009 году — на 17,3 %, в 2010 году — на 14 %. Агентство полага-

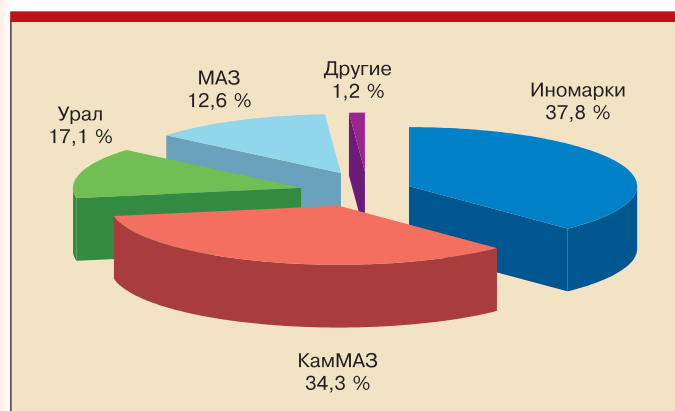


Диаграмма 1.
Структура российского рынка грузовиков массой более 14 т (I квартал 2008 года)

Таблица 1. Применение полимерных материалов в автомобилях КамАЗ-65115, 6520

Наименование материала	Основные детали	Объем применения по моделям и годам, кг/авт.			
		65115		6520	
		2005	2008	2005	2008
АБС	Детали интерьера и экстерьера (надоконная полка, корпус зеркал)	7,1	2,1	6,87	1,87
АБС/Поликарбонат	Воздухозаборники, детали интерьера	2,75	–	2,65	11,65
ПВХ	Трубки, профили, отделочные материалы панели приборов, обивка пола	7,5	15,0	6,21	13,7
Полиакрилаты (ПММА)	Аэродинамические козырьки, фонари	4,0	4,0	4,0	4,0
Полиамид (ПА)	Конструкционные детали, крыльчатка вентилятора двигателя, тормозные трубопроводы	6,28	7,0	7,12	7,2
Полипропилен (ПП)	Воздухозаборники, надоконная полка, кожухи вентилятора, трубопроводы, конструкционные детали	4,44	17,0	6,0	18,3
Полиуретан (ПУ и ППУ)	Набивки сидений, термошумоизоляция, детали интерьера, декоративные знаки, детали подвески	14,86	30,5	15,69	31,1
Полиэтилен (ПЭ)	Заглушки, облицовки, кожухи, крылья	3,84	4,0	5,93	6,0
Полиэфирный стеклопластик	Детали «нижнего пояса», боковая защита, аэродинамические обтекатели	34,4	–	38,0	–
ПолиДЦПД	Детали «нижнего пояса»	–	31,5	–	31,5
Фторопласт	Конструкционные детали	1,1	1,1	1,09	1,1
Композиционные формованные материалы	Обивка крыши, обивка двери	9,4	5,0	9,4	5,0
Другие		0,85	1,0	0,55	0,8
Всего		96,6	118,0	103,5	132,2

ет, что при сохранении нынешней динамики роста к 2010 году российский рынок грузовых автомобилей может достичь 530 тыс. единиц, то есть увеличит-

Объем рынка грузовых автомобилей в России к началу 2008 года составил 327 600 штук, увеличившись за год на 26 %.

ся на 60 %, а к 2012 году может достичь объема в 600–650 тыс. единиц.

Весь российский рынок грузовиков в 2007 году достиг 382,4 тыс. машин. В I квартале 2008 года на долю продаваемых иномарок массой более 14 т пришлось 37,8 %, «КамАЗ» занял второе место — 34,3 %, «Урал» — 14,1 %, «МАЗ» — 12,6 %, на долю остальных игроков пришлось 1,2 %.

В целом по стране производство грузовых автомобилей за 2007 год выросло на 15–17 % и составило около 288 тыс. единиц. На долю 3-х крупнейших российских производителей («ГАЗ», «КамАЗ», «УАЗ») в общем производстве автомобилей грузоподъемностью свыше 6 т — пришлось 77,5 %.

Отечественные производители увеличили выпуск грузовых автомобилей. Так, группа компаний «ГАЗ» произвела всего 159,6 тыс. авто, рост составил 11 % по сравнению с 2006 годом. На «КамАЗе» было произведено 52,6 тыс. авто. Компа-

нии не хватает существующих мощностей — она планирует расширяться. В 2008 году намечено собрать 65 тыс. грузовиков и значительно увеличить объем

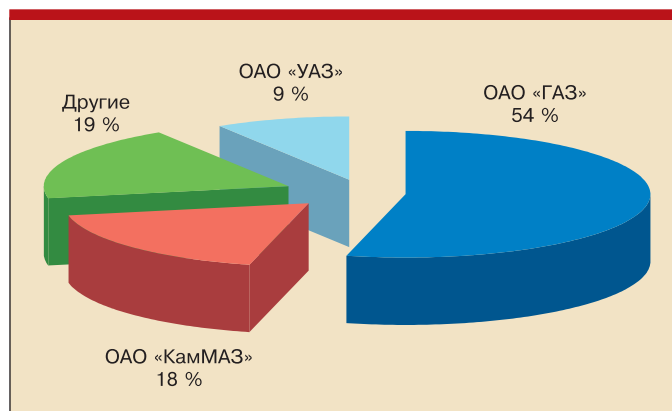
продаж.

В производстве грузовых автомобилей стала заметна другая тенденция — увеличение иномарок российской сборки. В 2007 году было изготовлено 15,7 тыс. грузовиков, доля в общем производстве составила 5,5 %. Основные произ-

водители иномарок: «ТатАЗ» — 10 469 автомобилей, 4290 — Isuzu, грузовики Tata (завод «Амур» в Свердловской области, 616 штук), Volvo (сборочный проект компании в Зеленограде, 492 единицы), Iveco и Hyundai.

Импорт новых грузовиков всех классов увеличился на 31 % и составил 67 тыс. авто. Прирост продаж большой семерки — DAF, Mercedes-Benz, IVECO, MAN, Renault Truck, Scania, Volvo увеличился в 2,2 раза. Volvo продано 4456 новых и 4876 подержанных, Scania — 5137 новых и 1176 подержанных, MAN — 4085 новых и 3015 подержанных,

Диаграмма 2. Производство грузовых автомобилей в России (2007 — начало 2008 года).



Mercedes-Benz — 1784 новых и 2635 подержанных, IVECO — 1590 новых и 1635 подержанных, Renault — 1142 новых и 2302 подержанных.

Российский рынок тяжелых грузовиков растет быстрее, чем могут наращивать свое производство основные отечественные игроки. Спрос на грузовую технику остается очень высоким и поэтому многие крупнейшие иностранные концерны, заявили о своих планах выпуска грузовиков в России.

Так, Volvo Trucks строит под Калугой завод, который будет собирать в год 10 тыс. грузовых автомобилей Volvo и 5 тыс. Renault, запуск завода запланирован на 2009 год. Шведская Scania, которая лидирует по продажам новых грузовиков в России, собирается построить завод по производству тяжелых грузовиков мощностью 10 тыс. в год. Заявлял о желании построить завод в России и Daimler. Думает о такой возможности MAN, имеющий производство в соседней Польше.

Таким образом, следующие три года станут благоприятными для развития производства и продаж грузовых автомобилей. При относительной дешевизне

Импорт новых грузовиков всех классов в течение 2007 года увеличился на 31 % и составил 67 000 машин.

энергоресурсов и рабочей силы в России европейцам выгодно увеличивать свои производственные мощности на территории РФ. Новые заводы имеет смысл строить при объеме от 5 тыс. до 7 тыс. автомобилей в год, а при годовом выпуске 10–15 тыс. они окупятся достаточно быстро.

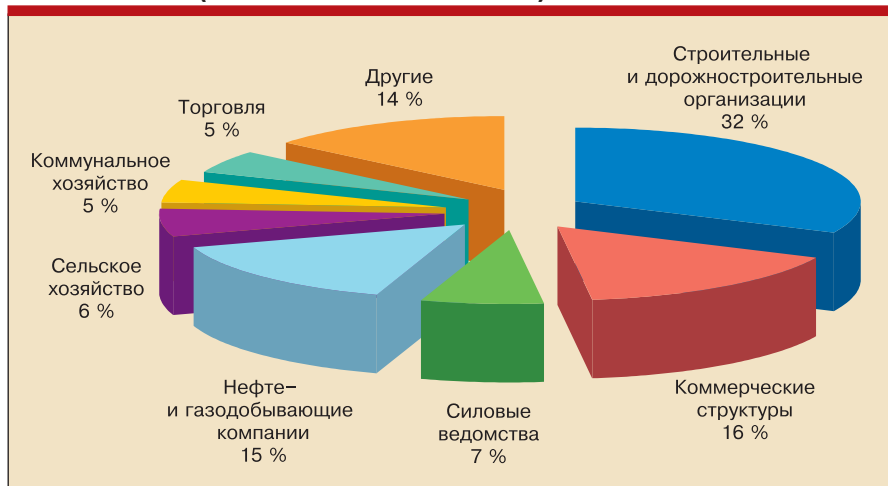
Полимеры в грузовых авто

Несмотря на успехи отечественных предприятий в производстве грузовых автомобилей, общее положение дел на производствах оставляет желать лучшего. С 90-х годов прошедшего столетия

Диаграмма 3. Производство отечественных и иностранных грузовиков в России (2007 — начало 2008 г.)



Диаграмма 4. Потребители отечественных грузовых автомобилей (по статистике «КамАЗа»)



достаточно медленно производится модернизация оборудования, внедрение новых технологий и материалов. Однако за последние 3-4 года наметилась обратная тенденция: старые модели автомобилей модернизируются, внедряются

около 170 кг полимеров, а в новых моделях — более 200 кг.

А как на «КамАЗе»?

Татарстанский «КамАЗ» еще в 2005 году принял инновационную программу и совместно с предприятиями-партнерами начал освоение и внедрение различных полимерных материалов, что было необходимо для повышения потребительских свойств автомобиля и его экологичности, снижения стоимости машины.

На сегодняшний день по сравнению с 2004–2005 гг. количество и качество используемых пластиков на предприятии «КамАЗ» значительно изменилось. (См. таблицу 1).

При изготовлении пластмассовых деталей на отечественных предприятиях, в частности на «КамАЗе», используются пластики как отечественных, так и иностранных компаний — ППУ производства «Изолан» (Владимир) и «Конфо-

При сохранении динамики к 2010 году российский рынок грузовых автомобилей может достичь 530 000 единиц.

рум» (Владимир), композиты на основе полипропилена производства «Полипластик» (Москва) и сополимер пропилен-полиэтилен производства «Уфаоргсинтез», стеклонаполненный ППУ — Bayer (Германия), полиДЦПД (Франция) и др.

Бурный рост производственных мощностей по выпуску грузовых машин, последующее увеличение объемов использования новых полимерных материалов для изготовления деталей и автокомпонентов требуют планового развития производства комплектующих в России, где частный бизнес приступит к освоению растущего рынка, а государство поддержит развивающуюся отрасль системой преференций и созданием соответствующих комплексных программ.

Так, например, в 9-тонном автомобиле «КамАЗ» содержится в среднем

около 170 кг полимеров, а в новых моделях — более 200 кг.

Таким образом, следующие три года станут благоприятными для развития производства и продаж грузовых автомобилей. При относительной дешевизне