

Рынок коммерческого транспорта: итоги года и тенденции развития

В. П. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании



Рост объемов промышленного производства в 2011 — начале 2012 г. повлек за собой увеличение грузооборота и, соответственно, скачок спроса на коммерческий транспорт — в первую очередь грузовой. Положительные тенденции в этом сегменте рынка — рост продаж, и производства транспортных средств — сопровождаются рядом негативных явлений как в области автомобилестроения (отрицательная рентабельность, высокая долговая нагрузка, низкий уровень инвестиций), так и в сфере перевозок (низкая эффективность организации информационно-логистических цепочек, большая доля «черных» частных перевозчиков на рынке и др.).

В 2011 — начале 2012 г. грузооборот транспорта стабильно рос. По данным Росстата, с января 2010 г. по январь 2012 г. он увеличился с 393 до 428 т/км, т. е. на 8,9% (рис. 1). Этот рост, как и рост производства средств транспорта, обусловлен увеличением объема промышленного производства: в апреле-мае 2011 г. он превысил докризисный уровень, в IV квартале 2011 г. увеличился на 3,3% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г., а в январе 2012 г. — на 3,8%. Основными драйверами роста при этом остаются обрабатывающие производства: химическое, нефтепродуктов, пищевых продуктов, а также добыча полезных ископаемых и производство транспорта и оборудования.

Российская экономика вышла из кризиса с более высокими показателями производительности труда. Это позволяет большинству аналитиков оптимистично смотреть на перспективы роста экономики, оценивая его в 4–5% в год (и более в случае увеличения государственных инвестиций).

Поскольку российский внутренний рынок растет опережающими темпами, можно прогнозировать рост внутренних грузоперевозок на уровне 2–3% пункта сверх темпов роста ВВП.

В сегменте международных грузопотоков вероятно следующая динамика: темпы роста внешнеторгового грузопотока РФ будут находиться в пределах 5–7% по экспорту и 9–11% по импорту, что следует связывать с исчерпанием эффекта посткризисного восстановления и замедлением роста мировой экономики. Рост спроса на товары российского экс-

порта, кроме топлива (продукцию горнорудной промышленности, черной и цветной металлургии, химической, лесной и целлюлозно-бумажной промышленности) будут обеспечивать главным образом азиатские страны, прежде всего Китай и Индия. Основной прирост импортного грузопотока будет достигаться за счет таких товарных категорий, как транспортные средства, машины и оборудование, а также электрооборудование. В значительной степени это будет обусловлено увеличением импорта названных товаров в связи с изменением таможенных пошлин в рамках ВТО.

Продажи грузового транспорта

Положительные тенденции развития промышленного производства и рост грузооборота в полной мере способствовали увеличению спроса на автомобильный коммерческий транспорт и росту его производства. Суммарный объем производства всех видов автомобилей вплотную приблизился к максимальным за российскую историю показателям 1980 г.

В частности, прирост рынка грузовиков в 2011 г. составил 58,7% (331,94 тыс. единиц), причем абсолютное увеличение продаж зафиксировано во всех сегментах рынка грузовиков. Отгрузки отечественных автомобилей выросли на 36,3% (со 121,23 тыс. ед. до 165,28 тыс. ед.), но их рыночная доля сократилась с 58,0 до 49,8% (рис. 3).

Продажи иномарок российской сборки увеличились на 56,4% (с 13,64 тыс. до 21,34 тыс. грузовиков) с незначительным изменением доли этого сегмента — от 6,5% до 6,4%. Самым быст-

растающим сегментом является импорт новых грузовиков: он увеличился более чем вдвое, до 129,2 тыс. машин, с увеличением рыночной доли на 9,2%, до 38,9%. Продажи импортных поддержанных машин увеличились в 1,4 раза, до 16,12 тыс. ед. при сокращении их доли рынка на 0,7%, до 4,9%.

Сравнение итогов продаж грузовиков в 2011 г. с показателями докризисного 2008 г. (430,3 тыс. ед.) выявляет остающийся непреодоленным спад рынка на 22,9%.

Лидером рынка легких коммерческих автомобилей остается группа ГАЗ, на продажи которой пришлось половина от общего объема в этом сегменте — 90 тыс. автомобилей (увеличение на 27%). Второе место занял УАЗ (входит в Sollers), продажи которого увеличились лишь на 9%, до 26,4 тыс. легких грузовиков. Среди иностранных брендов по итогам года первое место сохранил итальянский Fiat (12,9 тыс. машин), но его продажи упали на 3%. По оценкам аналитиков, снижение продаж Fiat связано с прекращением партнерства с Sollers, которое спровоцировало негативные ожидания потребителей (они могли начать сомневаться в наличии запчастей для этих автомобилей после того, как их сборка в России будет постепенно прекращена).

В сегменте тяжелых грузовиков лидером рынка остается КамАЗ. По данным самой компании, в 2011 г. ей удалось продать 39 тыс. машин (рост на 38%). Основной объем продаж КамАЗа приходится на дорожно-строительную технику. Второе место остается за «Уралом» (входит в группу ГАЗ), который производит полноприводную внедорожную технику. По данным Ассоциации европейского бизнеса, в прошлом году компании удалось продать 10,2 тыс. машин (на 4% больше, чем в 2010 г.).

Наилучшую динамику продаж тяжелых грузовиков продемонстрировали иностранные компании, которые в основном продают в России седельные тягачи. Так, Man увеличил продажи на 121% (до 7,1 тыс. машин), Scania — на 217% (6,7 тыс. машин), Mercedes-Benz — на 146% (2,7 тыс. грузовиков). В этой ста-

тистике, впрочем, не учитываются результаты одного из крупнейших иностранных игроков на российском рынке грузовиков – Volvo Trucks Russia, который не предоставляет данные о своих продажах с сентября из-за требований антимонопольного расследования, в котором компания участвует в ЕС.

Продажи автобусов

По сравнению с рынками легковых и грузовых автомобилей рынок автобусов восстанавливается более медленными темпами. Объем продаж автобусов в 2011 г. составил 60 607 ед., увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 19,8% (рис. 4). Значительную роль здесь играет реализуемая при поддержке федерального бюджета программа обновления регионального парка, при этом рост импорта поддержанных машин тоже существенен – почти в два раза.

Что касается отечественных автобусов, то их продажа сократилась с 71,7% до 61,1%. «Российских иномарок» было продано на 24,1% больше (7 423 автобусов), а их рыночная доля увеличилась с 11,8 до 12,2%. В конечном счете, совокупная доля продаж произведенных в стране автобусов сократилась с 83,5 до 73,3%.

Наиболее активно продажи росли в сегментах импортных автобусов. Объем нового импорта увеличился в 1,9 раза, до 12 743 ед. Еще больше (в 2,3 раза, до 3 438 ед.) вырос импорт поддержанных автобусов. Удовлетворение рыночного спроса за счет роста импорта усугубляет впервые возникший в середине 2010 г. дисбаланс внешней торговли автобусной продукцией. По итогам 2011 г., в Россию ввезено 16 180 иностранных автобусов, тогда как экспорт новых российских автобусов составил 2400.

Сравнение результатов продаж автобусов в 2011 г. с итогами 2008 г. показывает их спад по отношению к докризисному уровню на 10,5%. Среди всех трех секторов автомобильного рынка это наименее неблагоприятный показатель непреодоленного пока отставания. Приходится констатировать, что основной движущей силой восстановления автобусного рынка России выступает импорт, тогда как уровень продаж автобусов отечественных производителей в 2011 г. оказался меньше уровня их продаж в 2008 г. (52 185 ед.) на 29,1%.

Проблемы производства

Несмотря на оптимистичные результаты продаж и производства коммерче-

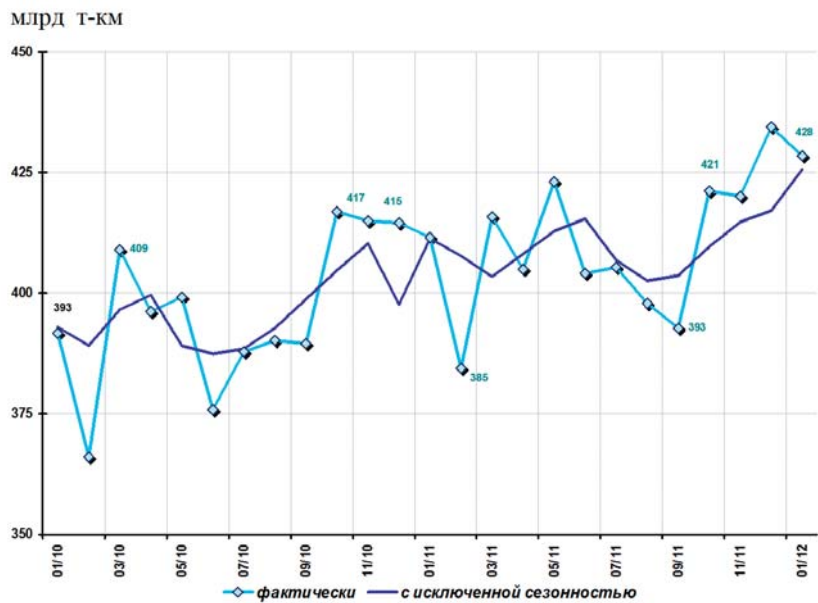


Рис. 1. Динамика грузооборота в период с января 2010 г. по январь 2011 г. Ист.: ЦМАКП, по данным Росстата

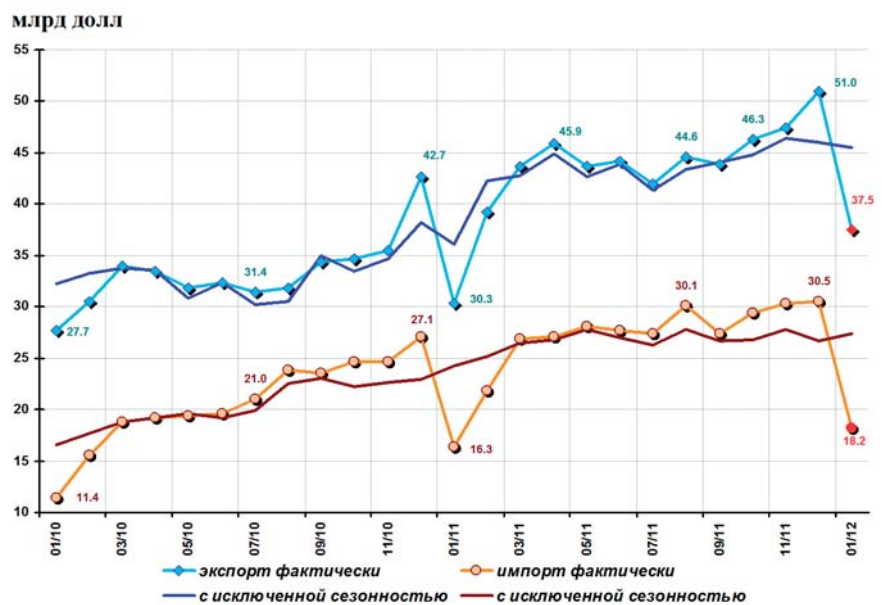


Рис. 2. Динамика экспорта и импорта товаров в период с января 2010 г. по январь 2011 г. Ист.: ЦМАКП, по данным Росстата

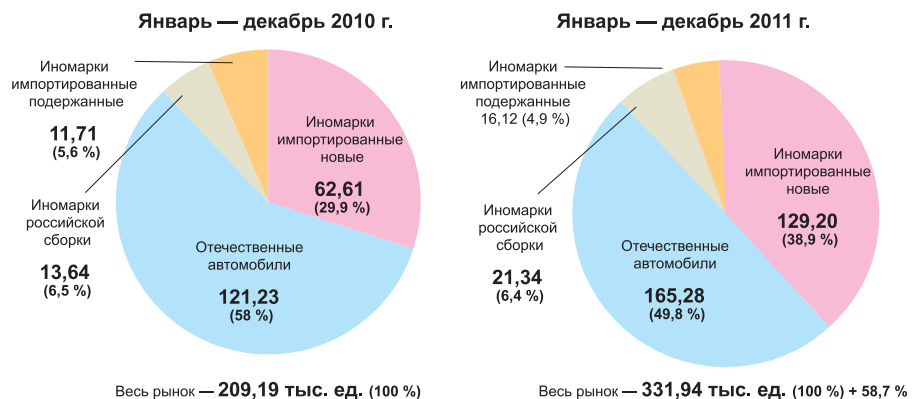


Рис. 3. Структура российского рынка грузовых автомобилей (по происхождению машин), тыс. ед. Ист.: АСМ-Холдинг

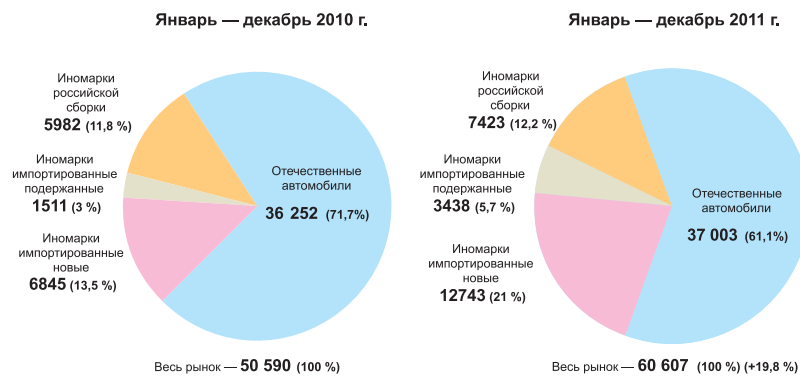


Рис. 4. Структура российского рынка автобусов (по происхождению машин). Ист.: АСМ-Холдинг

ского автотранспорта по итогам 2011 г., следует констатировать, что в 2012 г. предприятия-производители столкнулись с целым рядом серьезных проблем.

Во-первых, на рынке наблюдается снижение экспорта отечественных машин, что объясняется сохранением и углублением экономических трудностей в большинстве стран СНГ, являющихся импортерами отечественных машин и транспорта. Украина, Белоруссия, страны Средней Азии (кроме Казахстана) намного болезненнее, чем Россия, переживают воздействие мировой экономической конъюнктуры.

Производство транспорта является инвестиционной отраслью, т. е. производимый транспорт становится объектом капиталовложений для других предприятий. Общий спад инвестиций в стране в 2009–2010 гг. обусловил в первую очередь спад спроса на продукцию машиностроения. Однако в настоящее время в большинстве отраслей наблюдается уверенное восстановление инвестиционной активности. Инвестиции превысили докризисный уровень в таких секторах, как нефтепереработка, добыча полезных ископаемых, электроэнергетика, прочие коммунальные, социальные и персональные услуги, а также транспорт и связь. В связи с этим можно прогнозировать, что уже в 2012 г. спрос на транспорт практически полностью восстановится.

Во-вторых, по итогам 2011 г. производство транспортных средств оказалось одной из немногих отраслей с отрицательной рентабельностью (–0,2 %, по данным ЦМАКП). Впрочем, до кризиса этот показатель у транспортной отрасли также был одним из низких в российской промышленности (+3,1 % в 2007 г.).

В-третьих, по итогам 2011 г. у производителей транспортных средств и оборудования оказалась наиболее высокой из всех отраслей промышленности долговая нагрузка: чистая задолженность превысила показатель ЕВITDA в 10,8 раз.

Стоит заметить, что кризис не был причиной увеличения корпоративного долга — высокие показатели долговой нагрузки были характерны для машиностроителей и ранее. Например, в 2008 г. она составляла 10,1.

В-четвертых, производители транспортных средств оказались на одном из последних мест в промышленности по показателю инвестиций в основной капитал: в 2011 г. уровень инвестиций оказался на 32 % ниже уровня 2008 г. Сдерживающим фактором увеличения инвестиций в основной капитал транспортных производителей является высокая долговая нагрузка.

Положительная тенденция развития транспортного машиностроения состоит в существенном росте производительности труда: на 6,8 % ежегодно за последние 4 года.

Таким образом, можно сказать, что к этапу вступления в ВТО российские производители транспорта подошли не в самой лучшей форме. Основной причиной здесь является отрицательное влияние спада спроса на их продукцию в 2009–2010 гг.

Лидеры автомобилестроения

Вместе с тем необходимо отметить, что крупнейшие российские автогиганты до кризиса успели сделать многое. Например, КамАЗ и группа ГАЗ в последние годы существенно обновили линейку своих машин, внедрив ключевые детали и компоненты принципиально более современного уровня. Большая работа, направленная на повышение качества и уровня контроля компонентов, была проведена с поставщиками. Долгосрочные кредиты и лизинговое финансирование привлекались преимущественно для модернизации производственного оборудования и вложений в новые разработки.

В результате эти лидеры отечественного автомобилестроения в 2011 г. продемонстрировали гораздо более высокие показатели рентабельности, чем в

среднем по отрасли. Генеральный директор компании КамАЗ С. А. Когогин в интервью агентству Reuters назвал предварительные финансовые результаты: по итогам 2011 г. КамАЗ получил порядка 1 млрд руб. чистой прибыли по МСФО против убытка в 763 млн руб. годом ранее. Выручка компании выросла с 74 млрд руб. в 2010 г. до 104 млрд руб.

Группа ГАЗ за первые 6 месяцев 2011 г. получила 1,5 млрд руб. чистой прибыли против убытка годом ранее. Как следует из презентации группы ГАЗ, чистая прибыль компании по МСФО за первое полугодие 2011 г. составила 1,5 млрд руб. против убытка годом ранее в размере 0,5 млрд руб. Выручка выросла на 39 %, до 52,1 млрд руб. Показатель ЕВITDA увеличился на 51 %, до 5 млрд руб., а рентабельность по ЕВITDA возросла с 8,8 до 9,6 %.

Инвестпрограмма группы ГАЗ на следующий год составит примерно 10 млрд руб. Это позволяет говорить о том, что существующая долговая нагрузка не является для ГАЗа критичной и дает возможность осуществлять масштабные инвестиции в модернизацию и расширение производства. Компания продолжает обсуждать сотрудничество с Daimler по выпуску легкогогрузовых автомобилей Sprinter. В 2012 г. на мощностях завода «Урал» планируется запустить совместное с китайской FAW производство.

Sollers за первое полугодие текущего года увеличила рентабельность по ЕВITDA с 3,3 % в 2010 г. до 9,1 % в 2011 г. Выручка группы за этот период также выросла почти в 1,5 раза.

Вступление в ВТО — движущий фактор рынка

Вступление России в ВТО стало важнейшим фактором, который в 2012 г. и далее будет оказывать определяющее влияние на структуру рынка коммерческого транспорта.

Обязательства России в рамках ВТО предполагают значительное снижение таможенных пошлин на автотранспорт. По предварительным данным, на новые самосвалы массой от 20 т пошлина составит 10 % вместо нынешних 25 %, а через 3 года опустится до 5 %. На поддержанные самосвалы возрастом от 3 до 5 лет пошлина в размере 30 % понизится до 15 %, а через 3 года — до 10 %, при этом дополнительная ставка 2,2 евро за 1 куб. см двигателя будет отменена. Пошлина 4,4 евро за 1 куб. см для самосвалов возрастом от 5 до 7 лет тоже будет заменена ставкой в размере 15 %, которая через 3 года упадет до 10 %. Также планируется падение пошлин на самые старые самосвалы, старше 7 лет, с 4,5 евро до 1 евро.

Возможно падение пошлин на седельные тягачи, продажи которых после кризиса растут быстрее всего (на 168% за полгода). Пошлины на новые тягачи снижаются до 15% против нынешних 25%, а через 3 года — до 10%, на технику возрастом от 3 до 5 лет — с 30 до 15%, а через 4 года — до 10%. Пошлина на тягачи старше 7 лет, которая сейчас составляет 2,2 евро на 1 куб. см двигателя, сразу опустится до 1 евро.

Крупнейшие российские автопроизводители уже корректируют свои планы роста и доли рынка на 2012 г. с учетом этих факторов.

Проблемы автотранспортных перевозок

Анализируя прогнозы по росту доли продаж подержанных грузовиков в связи с вступлением России в ВТО, трудно поверить, что новые коммерческие автомобили отечественного производства так существенно уступают подержанному импорту по соотношению цены и качества. Возможно, проблема заключается не столько в качестве отечественных автомобилей, сколько в сложившейся структуре спроса на коммерческий транспорт, которую трудно назвать цивилизованной.

В настоящее время в секторе грузовых перевозок действуют около полумиллиона хозяйствующих субъектов — физических и юридических лиц, являющихся владельцами 5,3 млн транспортных средств. При этом 44% грузовых автомобилей (2,9 млн) находятся в индивидуальной собственности физических лиц, примерно столько же сосредоточено в непрофильных отраслях экономики и лишь немногим более 60 тыс. (всего лишь 12%) грузовых автомобилей — в отраслевых автотранспортных предприятиях. Следствием такой ситуации становится крайне негативный эффект низкого масштаба производства. Ключевые его составляющие — ограниченное использование возможностей современной логистики, неразвитая инфраструктура и кустарные технологии основных транспортных процессов, а также снижение качества и безопасности перевозок в результате недостаточной подготовки операторов транспортного рынка, падения профессионализма персонала, технологической и правовой дисциплины субъектов грузовой автотранспортной деятельности.

В области автобусных перевозок наблюдаются аналогичные проблемы. Но здесь ситуацию усугубляется еще и тем, что от низкого качества автобусов, низкого уровня безопасности у малых пере-

возчиков страдают не грузы, а люди. По существу, именно большей долей «черных» перевозчиков обусловлены высокие показатели износа парка коммерческого транспорта.

Подводя итоги, можно сказать, что трудности как российских автопроизводителей, так и российских перевозчиков имеют общие причины, и эти причины в меньшей степени связаны с вступлением России в ВТО. Основные проблемы отрасли — это низкая эффективность организации информационно-логистических цепочек, распределения грузов, загрузки транспорта и большая доля «черных» частных перевозчиков на рынке.

Стратегические перспективы

Понимание этих проблем и необходимости их решения отражены в документах Минтранса РФ и в текущей его работе. В частности, этим вопросам посвящен раздел «Грузовой автомобильный транспорт» Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.

Среди целевых задач стратегии — переход от стихийного рынка автотранспортных услуг к регулированию в соответствии с социальными и экономическими интересами, введение механизма допуска на рынок автотранспортных услуг, включая квотирование использования автотранспортных средств на территории РФ. Предусмотрены также развитие системы надзора, сбалансированный допуск к профессиональной деятельности на контрактной заявительной основе, создание механизмов контроля за соблюдением установленных требований и правил, в том числе в рамках передачи части полномочий саморегулируемым организациям, включение требований к квалификации персонала в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности.

Большое внимание в стратегии уделено развитию системы транспортно-логистической инфраструктуры — в частности, посредством создания интегрированной системы логистических парков как основы формирования современной товаропроводящей сети, а также с помощью формирования «взаимовязанной интегрированной системы технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей необходимые объем и качество транспортных услуг».

В стратегии закреплена необходимость внедрения информационных технологий, направленных на обеспечение прозрачности рынка и правовой

защищенности пользователей автотранспортных услуг. Достигнуто это должно быть с помощью разработки и внедрения механизмов государственного мониторинга и регулирования совокупных удельных транспортных издержек в цене конечной продукции, создания равных условий конкуренции на рынке транспортных услуг, обеспечения тарифного регулирования, препятствующего демпинговым конкурентным преимуществам. Кроме того, предусмотрено внедрение аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса, а также единой информационной среды.

Уже сделаны важные шаги на пути к повышению эффективности логистики коммерческого транспорта. В частности, еще в 2008 г. был начат процесс переноса таможенного оформления грузов на приграничные пункты. Это избавляет грузоперевозчиков от необходимости совершать дополнительный путь к месту растаможивания и затем обратно, к месту назначения груза. Эти меры позволили, кроме того, активизировать экономическую жизнь приграничных районов, а также избавиться от лишнего транспорта крупные города и магистрали. В дальнейшем они должны привести к расширению транспортных коридоров, развитию новых транзитных коммуникаций. Вступление в силу соглашений Таможенного союза и Единого экономического пространства станет долгосрочным стимулом для активизации грузооборота на территории стран-участников.

В совокупности перечисленные тенденции позволяют прогнозировать повышение эффективности грузоперевозок и работы коммерческого транспорта в России. Это, в свою очередь, усиливает уверенность участников отрасли в будущем, позволяет планировать свою деятельность на более длительный срок, обуславливает развитие конкуренции за счет качества перевозок и технических возможностей транспорта. В результате можно ожидать усиление тенденции технического перевооружения, дальнейший рост спроса на более дорогие, более функциональные и безопасные средства транспорта.

Безусловно, значительный вклад в техническое перевооружение отрасли будет происходить и за счет государственных программ субсидирования приобретения грузовиков и автобусов, а также с помощью программы государственного лизинга.