

УДК 629.113

РОССИЙСКОЕ АВТОБУСОСТРОЕНИЕ В ПОСТКРИЗИСНОМ 2010 ГОДУ



Е.С. Добринский, Академия проблем качества РФ, член SAE / В.А. Сеин, ОАО «АСМ-холдинг»

Каковы прогнозные итоги работы Российского автопрома за 2010 год в сфере производства и продаж автобусов? Как осуществляется интеграция отечественного производства автобусов и агрегатных компонентов в мировой автомобильный рынок? Что предлагают автопроизводители автобусов для роста продаж, повышения конкурентоспособности выпускаемых в России автобусов?

На эти и другие вопросы, определяющие текущее состояние и перспективы сохранения производства, стабилизации и подъема отечественного автобусостроения в условиях посткризисного периода, должны были получить ответы участники Первой Международной конференции по автобусостроению, проходившей в конце 2010 года в Москве. Мероприятие было включено в состав Деловой программы VI-го Международного Автотранспортного Форума (МАФ-2010) и впервые выделенной экспозиции «Автобусный салон».

Организацию конференции взял на себя «АСМ-холдинг» при поддержке Комитета по предпринимательству в автомобильной сфере ТПП РФ, Объединение автопроизводителей России (НП «ОАР») и МАФ.

Организаторы поставили перед собой актуальную задачу — впервые сделать конференцию площадкой для объединения производителей и потребителей Российских автобусов, экспертов и представителей организаций кредитно-финансовой сферы, ведущих специалистов отраслевой науки, от которых, так или иначе, зависит успешная работа в сфере производства и продажи автобусов.

Все выступления, прозвучавшие на конференции, можно сгруппировать по направлениям (сессиям) в зависимости от обсуждаемой проблематики.

РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВТОБУСОВ

В пленарном заседании приняли участие руководители независимых структур — ОАО «АСМ-холдинг», «Авто-

стат», а также основной отечественный производитель автобусов — «Русские Автобусы — Группа ГАЗ».

В выступлении организаторов конференции ОАО «АСМ-холдинг» были отмечены: актуальность комплексного анализа российского рынка автобусов, основные тенденции развития подотрасли; меры поддержки рынка на региональном и федеральном уровнях; интеграция и создание совместных предприятий с иностранными партнерами; совершенствование кредитно-финансовой и сертификационной деятельности.

В частности, в докладе были рассмотрены итоги работы российского автопрома в сфере производства автобусов за 2001–2009 г. и сделан прогноз на 2010 г., а также сформированы меры по поддержке производства автобусов. Оценивая производство автобусов в 2010 г. (основываясь на работе автобусных заводов за 9 месяцев 2010 г.), можно спрогнозировать, что объем производства автобусов в 2010 г. составит 39,0–40,0 тыс. ед. (рост 11–12%) (табл. 1, рис. 1).

При этом следует отметить, что с выходом из кризиса более востребованными продолжают оставаться автобусы зарубежных моделей российской сборки. С улучшением экономической обстановки в стране эта тенденция будет продолжаться. Однако это, в значительной степени, относится к классу микроавтобусов (ОМ) и частично к классу М — малых автобусов.

Средний класс автобусов — С (длиной до 10 м) ранее не находил спроса, но с 2001 г. их выпуск до кризиса непрерывно увеличивался с 0,7% до 5,1% или более чем в 7 раз. И в 2010 г. объем их производства составит порядка 4,9% — 5% и сохранится и в дальнейшем.

Автобусы большого класса — Б (длиной 10,1÷12,0 м), хотя и имеют постепенный рост производства с 4,9 до 6,6%, но все еще не могут конкурировать с зарубежными моделями. В перспективе объем их производства не превысит 7%.

Автобусы особо большого класса — ОБ (длиной более 12 метров), практически, стали выпускаться лишь с 2003 г. только отечественных марок и их выпуск достигал максимума в 1,6% от общего объема производства автобусов в России в 2008 году.

Автобусы класса «СВ» (условно внесены в категорию автобусов) — это кузова-фургоны, установленные

Таблица 1. Динамика производства автобусов по классам (2001–2010 гг.)

Класс автобусов	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010 (прогноз)	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%
Произведено (всего), из них по классам:	56 976	100	67 244	100	76 572	100	76 195	100	78 524	100	81 764	100	88 560	100	67 016	100	35 494	100	39 800	100
М	12 251	21,5	11 637	17,3	11 965	15,6	12 609	16,6	13 635	17,4	14 916	18,2	19 692	22,2	13 700	20,4	6 656	20,4	6 330	15,9
С	389	0,7	407	0,6	1 243	1,6	1 807	2,4	2 589	3,3	3 252	4	3 946	4,5	3 432	5,1	1 692	4,8	1 940	4,9
Б	2 763	4,9	3 046	4,5	3 247	4,2	3 365	4,4	4 117	5,2	5 139	6,3	4 729	5,3	3 633	5,4	2 182	6,1	2 624	6,6
ОБ	2	0	4	0	68	0,1	545	0,7	219	0,3	96	0,1	700	0,8	1 056	1,6	424	1,2	230	0,6

Примечание: М — Малый, С — Средний, Б — Большой, ОБ — Очень большой. В таблицу не включены данные по автобусам класса ОМ (микроавтобусы)

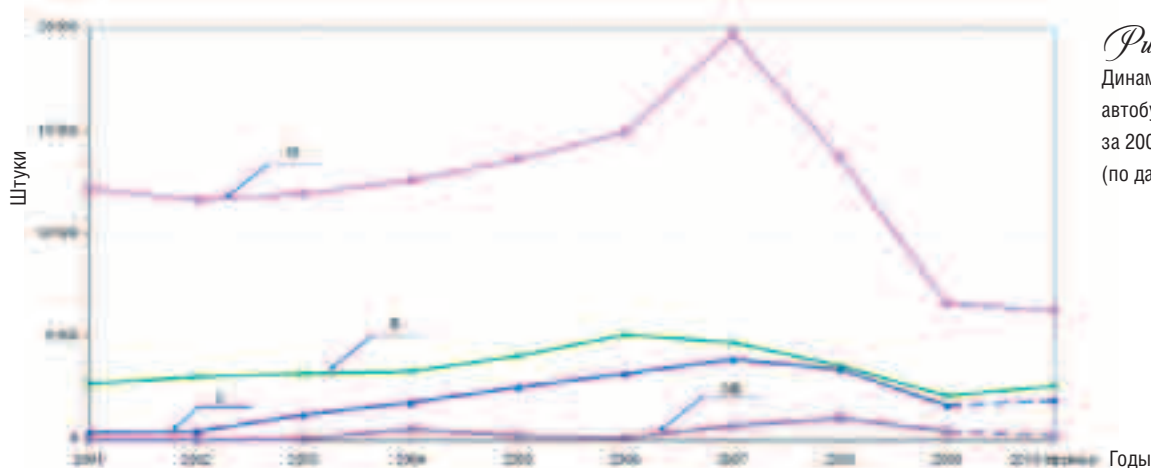


Рисунок 1. Динамика производства автобусов по классам за 2001–2010 гг. (по данным «АСМ-холдинга»)

Таблица 2. Динамика рынка продаж автобусов в России по производителям моделей (в тыс. шт.) в 2001–2010 гг.

Производители моделей	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (прогноз)
Всего (тыс. шт.), в том числе:	59,59	72,74	74,41	79,00	77,61	85,54	91,95	68,17	36,98	45,75
Российские модели	50,64	61,40	67,13	67,33	63,29	70,83	71,29	52,33	28,38	31,70
Зарубежные модели российской сборки	—	0,03	0,09	0,15	0,30	0,52	5,85	6,10	5,40	5,60
Автобусы Республики Беларусь (РБ)	0,15	0,17	0,19	0,23	0,29	0,51	0,59	0,52	0,26	0,45
Импортные новые	2,80	2,40	2,30	3,50	4,22	6,04	9,07	5,81	2,21	6,55
Импортные, бывшие в эксплуатации	6,00	8,74	4,70	7,79	9,51	7,64	5,15	3,41	0,73	1,45



Рисунок 2. Динамика рынка продаж автобусов в России по производителям за 2001–2010 гг. (по данным «АСМ-холдинга»)

Таблица 3. Динамика рынка продаж автобусов в России по производителям моделей (в млн. руб.) в 2001–2010 гг.

Производители моделей	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (прогноз)
Всего (млн. руб.), в том числе:	16 121	18 910	21 912	26 984	31 464	37 057	55 306	48 598	26 970	36 100
Российские модели	12 456	14 894	18 194	21 153	24 509	28 275	37 398	32 643	18 060	21 900
Зарубежные модели российской сборки	–	160	625	926	1 027	744	4 730	5 767	5 270	5 300
Автобусы Республики Беларусь (РБ)	394	443	506	713	870	1 220	1 558	1 007	500	960
Импортные новые	2 503	2 280	2 022	3 023	3 515	4 745	9 508	7 307	2 765	7 200
Импортные, бывшие в эксплуатации	736	1 133	565	1 169	1 543	2 073	2 112	1 874	375	740

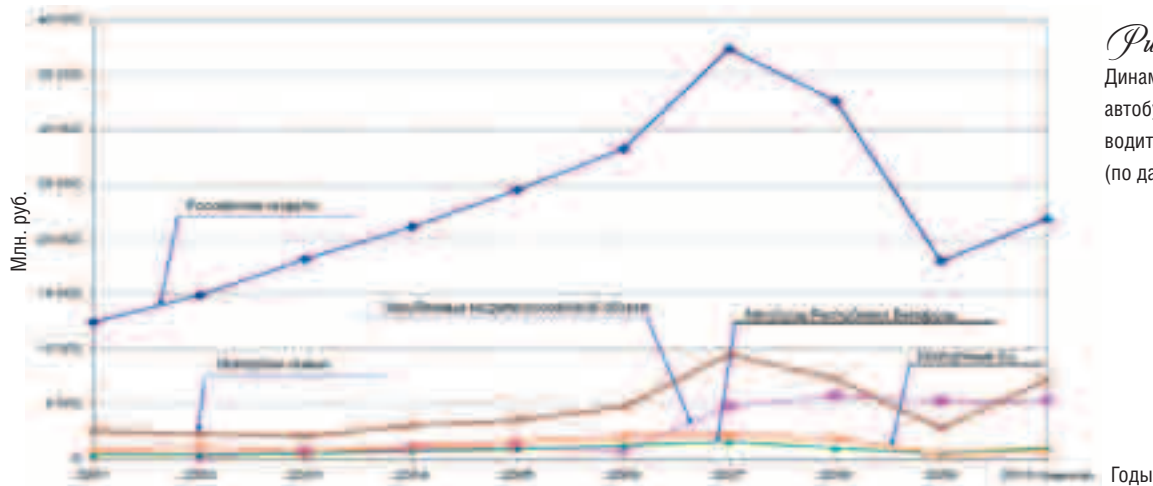


Рисунок 3.

Динамика рынка продаж автобусов в России по производителям за 2001–2010 гг. (по данным «АСМ-холдинга»)

Таблица 4. Российский парк автобусов по классам (в тыс. шт.) в 2001–2009 гг.

Класс автобусов	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Всего, в том числе по классам:	663,0	703,2	730,0	766,0	792,1	824,2	882,5	894,1	896,1
Особо малый класс	265,6	309,5	328,5	355,5	395,6	419,7	452,2	466,5	467,4
Малый класс	230,8	226,5	228,6	231,1	219,0	223,9	230,7	224,7	225,2
Средний класс	36,9	35,8	36,5	36,1	36,3	34,3	40,5	40,8	40,9
Большой класс	88,3	89,1	92,4	99,1	99,4	103,9	115,2	117,6	118,0
Особо большой класс	12,0	12,6	13,7	13,4	10,8	10,1	10,8	10,8	10,9
Специальные и вахтовые	29,4	29,7	30,3	30,8	31,0	32,3	33,1	33,7	33,7

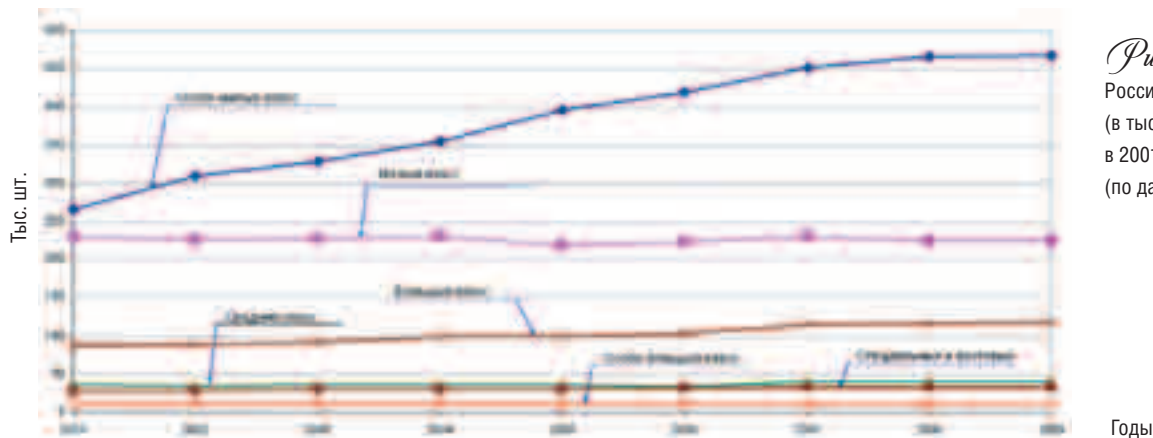


Рисунок 4.

Российский парк автобусов (в тыс. шт.) по классам в 2001–2009 гг. (по данным «АСМ-холдинга»)

на шасси полноприводных автомобилей и предназначенные для транспортировки не только пассажиров, но и различных грузов в труднодоступные районы.

Анализируя динамику продаж автобусов в России за период 2001–2010 годы, докладчик отметил постепен-

ное увеличение продаж автобусов зарубежных моделей, собираемых в России с 2002 года, доля которых выросла до 12,2% в 2010 году, а также снижение импорта автобусов в Россию с 17,7% в 2005 году до 7,95% в 2009 году. Следует также отметить, что если в 2001–2003 гг. доля

импорта новых автобусов составила соответственно 21,5%÷32,0%, то в 2009 году она выросла до 75,2%, а в 2010 г. доля импорта новых автобусов ожидается около 82%. Однако в 2010 году импорт, возможно, будет увеличен до 8 тыс. шт., но это, по мнению специалистов «АСМ-холдинга», явление временное, связанное с выходом экономики из кризиса, а также с тем, что пока зарубежные компании Фиат, Форд, Фольксваген и др. не ввели на полную мощность производство своих моделей в России (табл. 2, рис. 2, и табл. 3, рис. 3).

Докладчик также представил динамику парка автобусов по классам за 9 лет с 2001 по 2009 гг. (табл. 4, рис. 4).

Следует отметить, что с 2005 г. парк по всем классам, кроме особо малого, практически стабилизировался. Можно ожидать, что и парк автобусов особо малого класса в ближайшие 2-3 года также стабилизируется.

Другие аспекты рынка и парка автобусов также были представлены в докладах:

- «Анализ региональной структуры парка автобусов» (Аналитическое агентство «АВТОСТАТ»);
- «Рынок автобусов РФ: итоги, перспективы, возможности» (ООО «Русские Автобусы — Группа ГАЗ»).

ИНТЕГРАЦИЯ В ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОБУСОВ И АГРЕГАТНЫХ КОМПОНЕНТОВ

Несколько презентационных сообщений было посвящено проблемам международной интеграции и созданию совместных предприятий с иностранными партнерами для обеспечения потребностей рынка, технологического перевооружения предприятий отрасли, повышения конкурентоспособности выпускаемой техники.

Среди актуальных выступлений и презентационных сообщений по указанной выше проблематике следует отметить следующие:

- «Организация производства современных автобусов компании «Кузбасавто» (Компания «Кузбасавто»);
- «Деятельность компании «ZF» в России» (Представительство фирмы «ZF Friedrichafen AG», Германия).

В частности, для российских коммерческих автомобилей компания «ZF» самостоятельно, а также с участием СП «ZF-КАМАЗ» (г. Н. Челны) обеспечивает изготовление и поставку следующих компонентов и систем: коробок передач, сцеплений, мостов и систем рулевого управления, амортизаторов, гидроусилителей, компонентов подвески и ходовой части. Компания «ZF» планирует также через дилерскую и сервисную сети в России (только по линии КАМАЗ — сервисных центров более 70-ти) осуществлять модульную концепцию поддержки СТО, технические «ноу-хау» и стимулирование продаж.

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕГЛАМЕНТЫ, ТЕХНОЛОГИЯ И ЛИЗИНГ В АВТОБУСОСТРОЕНИИ

Весьма актуальными были доклады, посвященные выполнению европейских норм, внедрению инноваци-

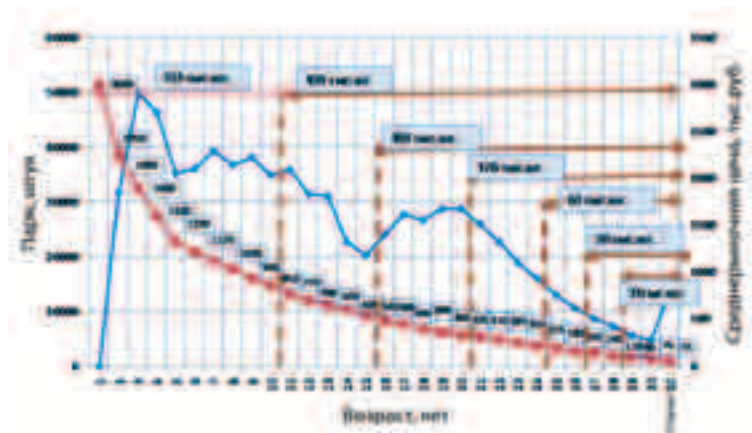


Рисунок 5. Общий парк автобусов и их цена на вторичном рынке в зависимости от возраста транспортного средства (по состоянию на 01.01.2010 г.)

онных технологий и материалов, совершенствованию системы финансирования для модернизации автобусостроения. Среди них:

- «Особенности нормативного обеспечения конструктивной безопасности автобусов для перевозки детей» (ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»);
- «Нанотехнологии в автомобильной промышленности» (Госкорпорация «РОСНАНО»);
- «Роль лизинга в модернизации парка автобусов России» (Государственная транспортная лизинговая компания «ГТЛК»).

В частности, «ГТЛК» представила оценку текущей ситуации общего парка автобусов и их цену на вторичном рынке в зависимости от возраста транспортного средства (рис. 5).

В 2009 г. Правительством РФ в уставной капитал «ГТЛК» было выделено 10 млрд. рублей для реализации программ обновления транспортной отрасли, лизинговый портфель компании оценивается в 5,5 млрд. рублей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Отечественные производители автобусов в посткризисном 2010 году ожидают рост производства в размере 11-12% по сравнению с кризисным 2009 годом.

Следует активно использовать оправдавшие себя комплексные меры по увеличению продаж транспортной техники (лизинг на льготных условиях, кредиты с реальной экономической процентной ставкой, участие в Государственных и Региональных программах обновления АТС).

Необходимо принять новые эффективные комплексные решения на всех уровнях управления, учитывающие интересы государства и бизнеса.

Более подробную информацию по докладам и сообщениям, представленным на конференции, можно получить в ОАО «АСМ-холдинг» (www.asm.holding.ru)