

Алексей Грамматчиков

# Тягачи и самосвалы тянут рынок грузовиков

Продажи грузовиков в России в этом году идут на рекорд, что связано с общим оживлением экономики. Однако стремительный рост продаж усугубил такие проблемы, как нехватка сервиса и острый дефицит нишевой грузовой техники



В текущем году продажи грузовиков в России достигнут 150 тыс. единиц, это на 80% больше, чем в прошлом году, и на 16% больше, чем в рекордном 2012-м

**У**ходящий 2023 год стал рекордным для рынка грузовых автомобилей: ожидается, что продажи средних и тяжелых грузовиков грузоподъемностью свыше 3,5 тонны к концу декабря достигнут 150 тыс. единиц. Это на 80% больше, чем в прошлом году, и на 16% больше, чем в суперуспешном 2012-м, когда в РФ было продано 128,9 тыс. новых грузовых машин. Огромный спрос на коммерческие автомобили говорит о динамичном развитии ключевых отраслей российской экономики и не может не радовать участников рынка. Однако сложность заключается в том, что из-за санкций рынок грузовиков в последний год переживает серьезную трансформацию, подвергаясь постоянной проверке на прочность в плане ассортимента, качества машин и возможностей их сервисного обслуживания. И приходится констатировать, что все эти параметры далеки от идеальных.

## Логистика и стройка

Продажи коммерческих машин всегда считались консервативным сектором

автомобильного рынка, но при этом служили хорошим индикатором интенсивности развития экономики. Если в нише легковых авто есть место эмоциям, то при приобретении грузовиков во главе угла стоит расчет: такие машины являются важным активом предприятий, и руководство скрупулезно просчитывает окупаемость и экономическую целесообразность подобного рода инвестиций.

В последнее десятилетие российский рынок грузовых машин не баловал нас хорошими новостями. После пика в 2012 году продажи коммерческих автомобилей пошли на спад и в кризисные 2014–2015 годы рухнули до 51 тыс. единиц. К 2017 году рынку едва удалось приподняться над отметкой 80 тыс. машин, но ковидные проблемы опять придавили его до 74 тыс. единиц. В 2021 году продажи увеличились, достигнув почти 100 тыс., но в 2022-м из-за санкций снова упали до 84 тыс. машин. И вот сейчас резкий взлет до рекордного 150-тысячного рубежа (см. график 1).

Одним из факторов роста, безусловно, является отложенный спрос. За годы

экономии автопарк многих компаний устарел, и его нужно обновлять: расходы на ремонт и содержание такой техники порой превышают стоимость покупки новых транспортных средств. Другой фактор — повышенный спрос со стороны тех отраслей экономики, которые сейчас переживают подъем. И это не только оборонная промышленность, но и дорожное, жилищное строительство, логистика и другие сферы, где автомобильные перевозки играют важную роль. «На продажи грузового коммерческого транспорта в РФ влияют и отложенный спрос, и развитие внутреннего рынка грузоперевозок, и реализация инфраструктурных проектов, и объем активных строительных работ на присоединенных территориях, — комментирует **Рустам Шарипов**, генеральный директор Sinoway Group (официальный дилер китайских грузовиков Shacman). — Мы ощущаем стабильный интерес к нашей продукции со стороны компаний, занимающихся всеми видами перевозок: предприятиям этой сферы приходится наращивать свои ав-

топарки, а кроме того, увеличивается число новых игроков. Чтобы покрывать растущий спрос и предлагать клиентам быструю поставку, мы поддерживаем большие запасы техники на складе».

По словам участников рынка, повышенным спросом пользуются два основных вида грузовых авто: седельные тягачи, которые способны перевозить грузы на дальние расстояния, и чисто строительные грузовики, прежде всего самосвалы. «Если говорить о структуре рынка, то сейчас первым по величине является сегмент седельных тягачей, — рассказывает Анна Ерохина, директор по маркетингу компании BWG (российский дистрибьютор коммерческого транспорта и комплексных решений). — По итогам года мы ожидаем увеличения числа регистраций этих машин до 55–57 тысяч, это почти в три с половиной раза больше, чем в 2022 году. В результате доля грузовиков такого типа в общем объеме продаж составит более трети. Вторым по величине остается сегмент самосвалов. По нашим прогнозам, к концу декабря количество их регистраций в полтора раза превысит показатели предыдущего года и достигнет 41 тысячи (порядка 28 процентов рынка грузовых автомобилей)».

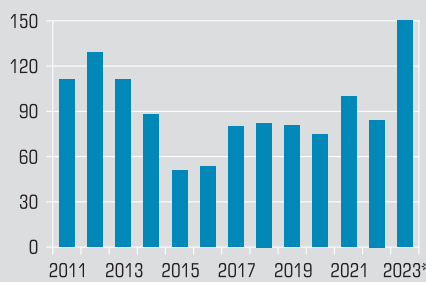
### Выруливание из-под санкций

Отечественный рынок грузовиков сильно пострадал от западных санкций. Сразу после начала СВО поставки в Россию грузовых машин были запрещены. В результате с рынка ушла «большая семерка» европейских производителей (Volvo, MAN, Scania, Mercedes, DAF, Iveco, Renault), продукция которых в нашей стране пользовалась постоянным спросом. Одновременно были наложены ограничения на поставку компонентов и сотрудничество с российскими производителями грузовиков — прежде всего с КамАЗом, в тесной кооперации с которым развивался немецкий концерн Daimler (другой значимый отечественный производитель коммерческих авто, ГАЗ, подпал под санкции еще в 2018 году).

Эти события серьезно встряхнули наш грузовой рынок. Воспользовавшись моментом, освободившуюся нишу иностранных брендов заняли китайцы. К лету 2022 года продажи китайских грузовиков в России превысили половину рынка, а сейчас уже составляют порядка 65%. По данным «Автостата», в первом полугодии 2023 года доля КамАЗа оценивалась в 25%, ГАЗ и белорусский МАЗ имели по 5%. Остальное контролируется китайскими марками: Sitrak (17%), Shacman (14%), FAW (9%), Howo (6%), Foton (3%), JAC (3%), Dongfeng (2%) — см. график 2.

В текущем году продажи грузовиков достигнут рекорда

График 1



продажи грузовых авто в России (снаряженной массой свыше 3,5 тонны), тыс. шт.

\*Прогноз.

Источник: Автостат, «Автостат-Инфо»

Однако говорить об ожесточенной конкуренции между российскими и китайскими производителями не приходится: рынок растет настолько стремительно, что места пока хватает всем. Отечественным производителям мешает набрать скорость проблема замены на конвейере санкционных автокомпонентов. Из-за этого, например, КамАЗ, по данным АСМ Холдинга, за первые девять месяцев текущего года не смог существенно увеличить объем продаж, оставив их примерно на том же уровне, что и в прошлом году.

Но постепенно жизнь налаживается, и крупнейший российский производитель грузовиков обещает в ближайшее время начать ускоряться. В частности, недавно представители КамАЗа заявили, что магистральный тягач КамАЗ-54901 для дальних перевозок, выпускавшийся с 2017 года в кооперации с Daimler, уже практически не зависит от поставок иностранных деталей: найдены новые производители и поставщики автоматической коробки передач, ведущего моста, топливной системы и других узлов.

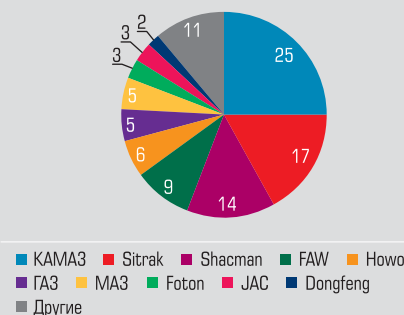
Почти не нуждается в импортных комплектующих и продукция КамАЗа, предназначенная для строительных работ. Речь идет о самосвалах нового поколения КамАЗ-6595 (6 × 4) и КамАЗ-65951 (8 × 4) с объемом кузовов 20 и 25 кубометров, которые завод совершенствует собственными силами. Недавно эти машины получили усиленные ведущие мосты и раму, а обновленная кабина теперь имеет пружинную подвеску, что повышает комфорт водителя.

Разворачиваясь на Восток в поисках партнеров, КамАЗ налаживает сотрудничество с китайскими производителями: так, серию коммерческих автомобилей «Компас» в Набережных Челнах выпускают при участии компании JAC, которая поставляет для этой модели ключевые агрегаты: раму, кабину, двигатель.

Китайские бренды занимают более половины рынка грузовиков

График 2

Доля марок в продажах грузовиков в РФ в первом полугодии 2023 г., %



Источник: «Автостат»

Сотрудничает с Китаем и ГАЗ, осваивая вместе с восточными партнерами нишу тяжелых грузовиков. Как известно, позиции ГАЗа традиционно сильны в секторе легких коммерческих автомобилей. Закрепиться в сегменте тяжелых грузовиков завод намерен с помощью своего нового авто «Валдай» грузоподъемностью до 45 тонн. Грузовые машины под маркой «Валдай» будут выпускать в Нижнем Новгороде, в их конструкции широко применяются решения и узлы китайской компании Foton, которые нижегородские инженеры доработали и адаптировали под российские условия. Кроме того, в конструкции грузовиков уже широко применяются российские рамы, элементы двигателя и прочие отечественные технологические решения. В производство одних только крупнотоннажных автомобилей «Валдай» ГАЗ намерен вложить 2,3 млрд рублей, планируемый объем производства таких машин составит минимум 10 тыс. в год.

### Сервис и цены тормозят рынок

Китайские компании не спешат создавать в РФ собственные производства, предпочитая экспортировать свою продукцию. Грузовой автопром в последнее время сделал большой шаг вперед, и многие китайские грузовики по ключевым потребительским характеристикам почти не уступают западным образцам. Однако сервисное обслуживание и поставка запчастей остаются слабым звеном. Несмотря на то что дилерские сети китайских брендов стремительно растут, они пока не в состоянии обеспечить российских клиентов своевременным постпродажным сервисом. Участники рынка рассказывают, что время ожидания некоторых запчастей из КНР может достигать двух месяцев. И такая ситуация очень болезненна для потребителей, ведь это означает простой автопарка и срыв бизнес-процессов.



ФОТО: СОРОКИНТАСС, ТАСС

Одновременно покупатели грузовых автомобилей в России жалуются, что нынешнее предложение на рынке не может полностью удовлетворить их потребности. Да, ключевые виды машин — седельные тягачи и самосвалы — присутствуют в достаточном количестве. Но все еще ощущается дефицит нишевой продукции, например некоторых видов кузовных надстроек и прицепов. Так, в начале и середине текущего года клиенты не знали, где брать рефрижераторы (на них перевозят замороженные продукты и товары, требующие особого температурного режима). «Сейчас ситуация с наличием рефрижераторных установок выровнялась, но не хватает самих полуприцепов. Срок их доставки с момента заказа часто достигает четырех месяцев при наличии в продаже тягачей. Стоимость полуприцепов также растет, и цена в 20 миллионов рублей за новую сцепку уже почти не удивляет», — говорит **Эдуард Миронов**, директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России.

Ставший уже традиционным на автомобильном рынке негативный фактор — ценовая турбулентность, к которой добавилась проблема роста стоимости кредитов. И легковые машины, и грузовики продолжают дорожать. По оценкам ассоциации «Грузавтотранс», только в текущем году цена на китайские грузовики подскочила на 30–40%: если в начале года новый магистральный тягач китайской марки можно было купить за 6 млн рублей, то сейчас найти вариант дешевле 10 млн уже довольно сложно.

Доля продаж китайских грузовиков в РФ достигает 65% всего рынка, но при этом сервисное обслуживание и доставка запчастей для таких машин во многих случаях оставляет желать лучшего

На цены влияют изменение курса рубля по отношению к юаню и новые ставки утилизационного сбора: с 1 августа они выросли более чем в полтора раза — с 1 млн рублей за один импортный тягач почти до 1,7 млн. Российские грузовики, при приобретении которых не нужно выплачивать утилизационный сбор и можно обойтись без логистических расходов, находятся в более выгодном положении: в среднем отечественная модель оказывается дешевле китайской на 10–20%. Например, тягач КамАЗ сегодня предлагается за 8–9 млн рублей в зависимости от комплектации. Но рост цен на наши машины тоже наблюдается, хотя и более умеренный: с начала года их стоимость поднялась на 10–20%.

Кроме того, все острее становится проблема удорожания кредитов. «На продажу новых автомобилей негативное влияние оказали повышение ключевой ставки ЦБ и ее среднегодовой прогноз в 12 процентов на 2024 год, — продолжает Эдуард Миронов. — С учетом большой волатильности курса юаня цена китайских тягачей может в короткий промежуток времени как повыситься на условный миллион рублей, так и понизиться. Подобная ситуация не позволяет корректно прогнозировать объем закупки новой техники».

### Продолжится ли рост?

Ряд аналитиков указывают на тревожные признаки замедления развития российского рынка грузовиков. По подсче-

там «Автостата», в ноябре в стране было продано 12,3 тыс. новых грузовых авто. Это существенно (на 54%) больше, чем в ноябре 2022 года, однако на 5% меньше, чем в октябре. Похожая ситуация наблюдалась в сентябре и октябре, то есть рынок демонстрирует нисходящий тренд третий месяц подряд.

Но все же рост продаж грузовиков в России, скорее всего, продолжится: спрос на коммерческие машины будут поддерживать развивающиеся отрасли. «Мы наблюдаем продолжающийся рост автомобильных грузоперевозок: по данным Росстата, с января по октябрь грузооборот коммерческого автотранспорта увеличился на 5,8 процента в сравнении с тем же периодом 2022 года. Это неизбежно приведет к повышению спроса на грузовики», — прогнозирует **Игорь Чернышев**, директор по развитию бизнеса логистической компании SOTA Logistic.

«По нашим прогнозам, в 2024 году рынок будет вести себя спокойнее, без резких скачков, — добавляет **Санджар Ашуралиев**, генеральный директор транспортной компании Delco. — Автопарк продолжит выбывать в силу старения, его эксплуатация станет дорожать. Ажиотажного спроса на новую технику не ожидается, при этом потребность в грузоперевозках останется примерно на том же уровне. Замедлить развитие рынка в следующем году могут новые санкции, рост стоимости горюче-смазочных материалов и слабая экспертиза перевозчиков в работе с китайской техникой».