



комплексные транспортные решения



Подготовлено сотрудниками группы компаний GALAXY (ГЕЛАКСИ)

РЫНОК АВТОПЕРЕВОЗОК 2011 январь - июль

www.GLX.SU

8(495)64-68-143

Уважаемые господа, данная работа не претендует на научное исследование и наше мнение не всегда может совпадать с мнением других людей и коллективов.

Предоставленная информация собрана и подготовлена специалистами группы компаний GALAXY.

По адресу http://glx.su/market_information/market_information.html находится информация за 2009 - 2010 гг, 2010 - 2011 гг, январь - июнь 2011 года, информация о рынке контейнерных перевозок, информация с финансовых рынков.

Постоянно обновляемые новости с рынков логистики, таможни находятся по адресу <http://glx.su/news/news.php>

Генеральный директор Ю.В. Суворов

suvorov@glx.su

Структура

1. Экономическая ситуация.
2. Топливный рынок и прогнозы развития.
3. Грузооборот транспорта.
4. Развитие и ограничения транспорта.
8. Стоимость автотранспортных услуг.
9. Источники информации.

1. Экономическая ситуация.

1.1. Экономика РФ

Индекс промышленного производства в июне 2011г. по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года составил 105,7%, в I полугодии 2011г. - 105,3%.

График №1 Индексы промышленного производства.



1.2. Динамика спроса на продукцию организаций.

В 2009 и 2010 годах падение спроса приходилось на февраль с последующим значительным ростом, в 2011 году падение спроса началось сразу в январе и спрос незначительно начал расти только в мае.

График № 2 Динамика оценки спроса на продукцию организаций.

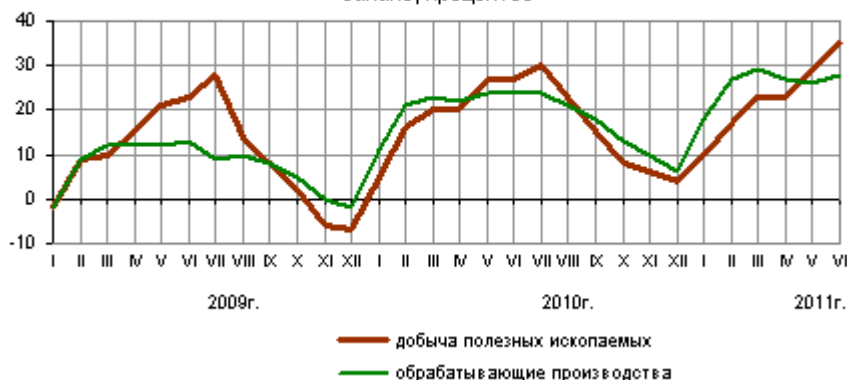
Динамика оценки спроса на продукцию организаций
баланс, процентов



В среде опрошенных руководителей, число оптимистически настроенных на **рост производства** в течение ближайших 3 месяцев превышает число пессимистически ожидающих снижения **выпуска продукции** по предприятиям, добывающим полезные ископаемые, на 35%, в обрабатывающих производствах - на 28%.

График №3 Динамика оценки ожидаемого в ближайшие 3 месяца изменения выпуска продукции организаций

Динамика оценки ожидаемого в ближайшие 3 месяца
изменения выпуска продукции организаций
баланс, процентов



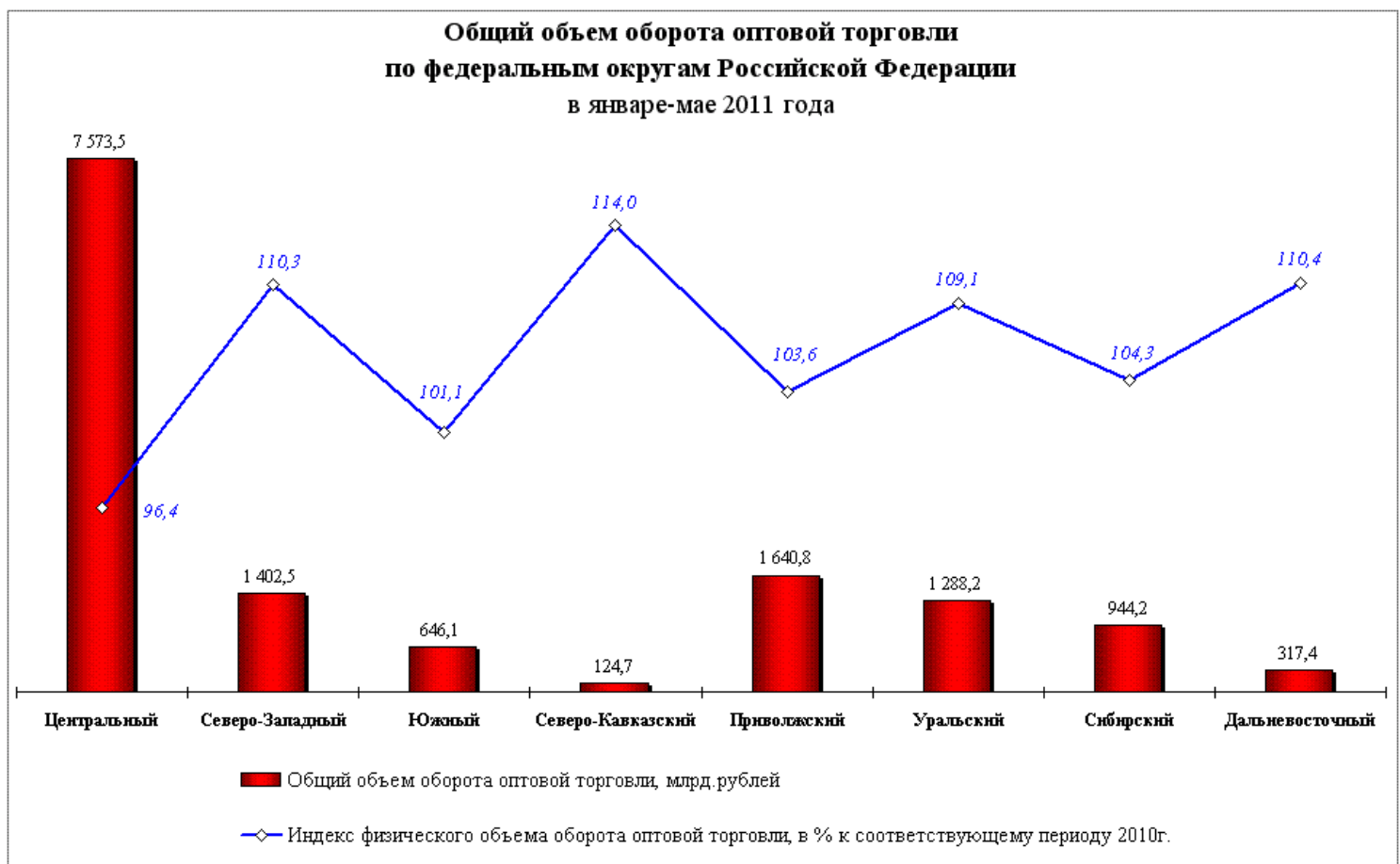
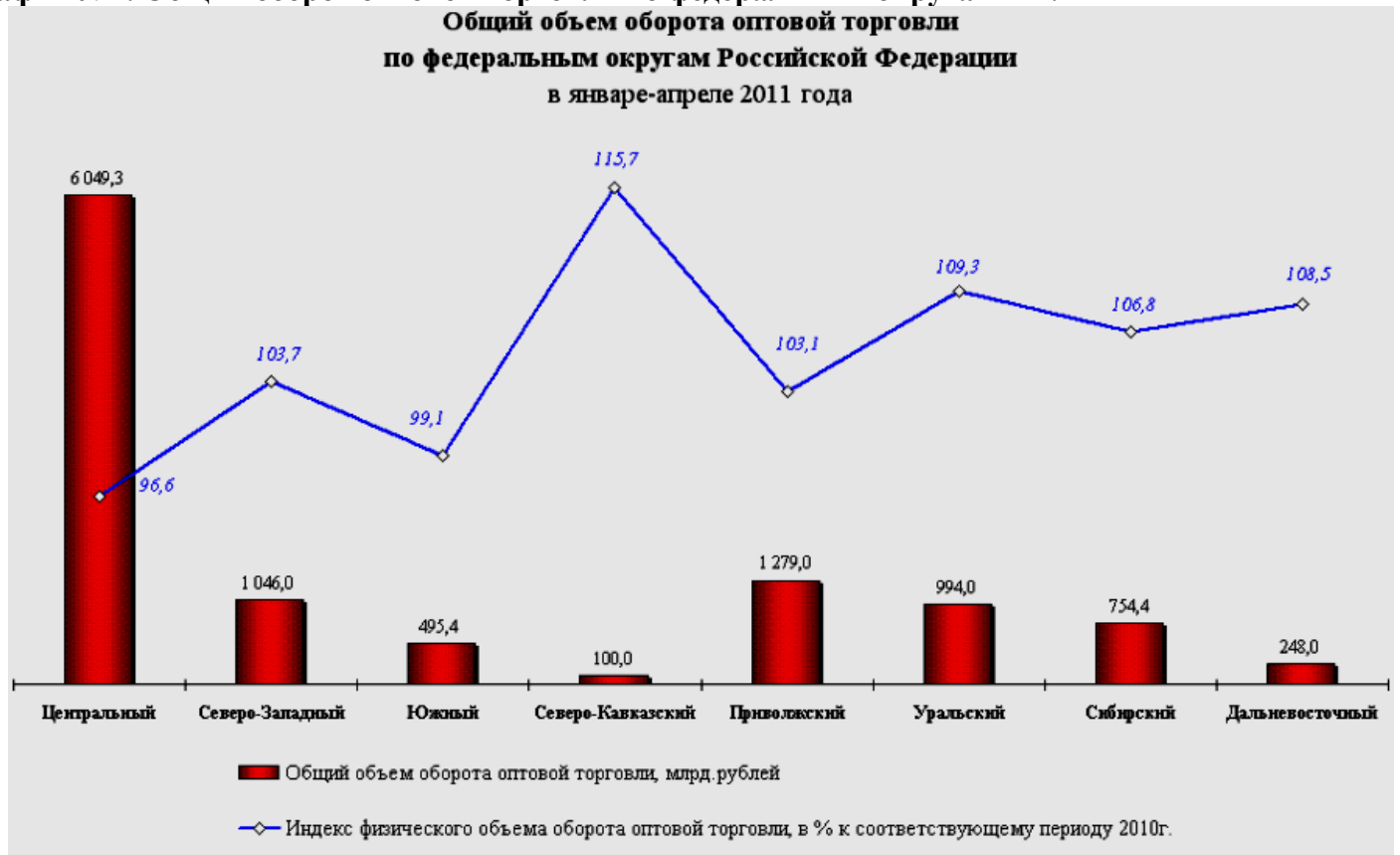
Средний уровень загрузки производственных мощностей, по оценке опрошенных руководителей, в июне 2011г. составил более 60%, причем более 80% считают, что их производственные мощности обеспечат удовлетворение ожидаемого в ближайшие 6 месяцев спроса на продукцию.

Среди факторов, сдерживающих, по мнению руководителей, **рост производства** на предприятиях, преобладают недостаточный спрос на продукцию предприятий на внутреннем рынке (в обрабатывающих производствах отмечен каждым вторым респондентом), неопределенность экономической ситуации, высокий уровень налогообложения, недостаток финансовых средств. Количество респондентов, отметивших в июне 2011г. неопределенность экономической ситуации, по сравнению с июнем 2010г. заметно сократилось. Возросло влияние на ограничение роста производства факторов: высокий уровень налогообложения; недостаток квалифицированных рабочих; в обрабатывающих производствах - изношенность и отсутствие оборудования.

По сравнению с декабрем 2010г. **индекс предпринимательской уверенности**, отражающий обобщенное состояние предпринимательского поведения, в июне 2011г. повысился в добывающих производствах с (-3%) до (6%), в обрабатывающих производствах с (-6%) до (0%), в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды снизился с (6%) до (-7%).

По оценкам руководителей организаций добывающих и обрабатывающих производств в июне 2011г. сохранилась тенденция роста **спроса на продукцию**. Баланс оценок респондентами спроса продукции в добывающих производствах составил (-14%), в обрабатывающих производствах - (-27%), в мае 2011г. баланс составлял соответственно (-17%) и (-31%), в июне 2010г. - (-24%) и (-35%).

График №7. Общий оборот оптовой торговли по федеральным округам РФ.



Оборот розничной торговли в мае 2011г. составил 1525,4 млрд.рублей, что в товарной массе составляет 105,5% к соответствующему периоду предыдущего года, в январе-мае 2011г. - 7182,4 млрд.рублей и 105,2%.

График №9. Динамика оборота розничной торговли.



1) Оценки данных с исключением сезонного и календарного факторов осуществлены с использованием программы "DEMETRA 2.2". При поступлении новых статистических данных динамика может быть уточнена.

В июне индекс потребительских цен составил 100,2%, за период с начала года - 105,0% (в июне 2010г. - 100,4%, за период с начала года - 104,4%). В июне, как и в предыдущем месяце, среди наблюдаемых групп непродовольственных товаров более всего выросли цены на нефтепродукты - на 1,7%. При этом бензин автомобильный марки А-76 (АИ-80) стал дороже на 1,9%, АИ-92 (АИ-93 и т.п.), АИ-95 и выше - на 1,7%, дизельное топливо - на 0,9%.

График №10. Индекс потребительских цен.

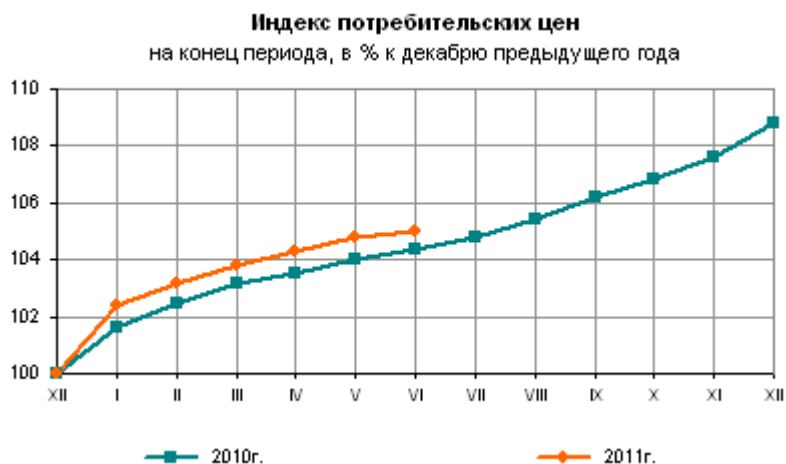


График №11. Индексы цен производителей и потребительских цен.

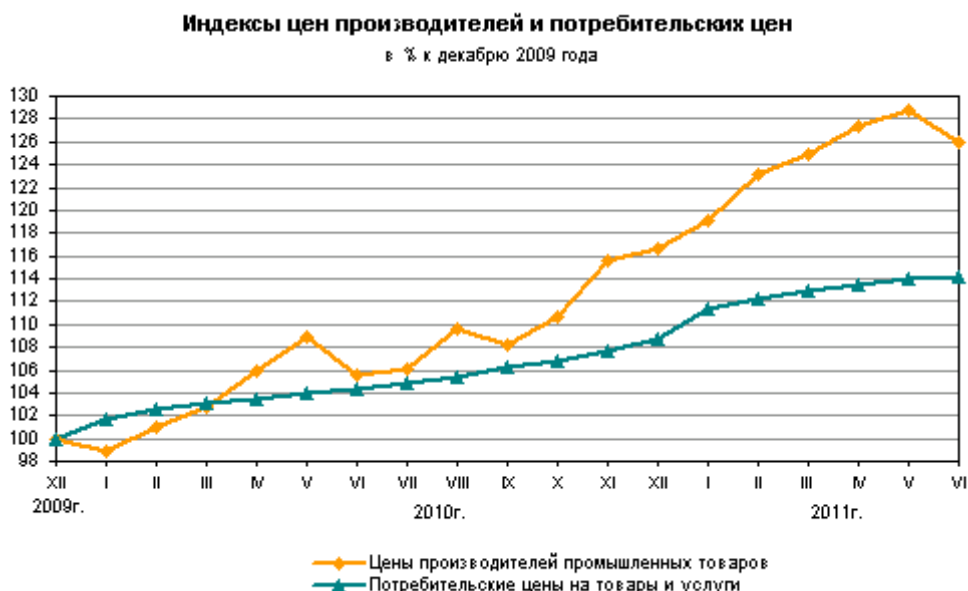


График №12. Индексы потребительских цен в РФ и Европейском союзе.

Индексы потребительских цен
в Российской Федерации и Европейском союзе
(в % к декабрю 2010г.)

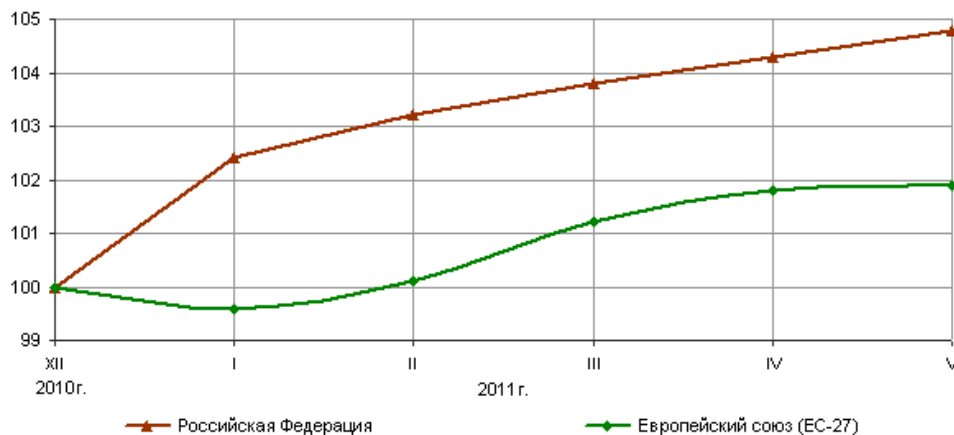


График №13. Индекс потребительских цен и изменение официальных курсов иностранных валют по отношению к рублю

Индекс потребительских цен и изменение официальных курсов иностранных валют по отношению к рублю
на конец периода, в % к декабрю 2010г.

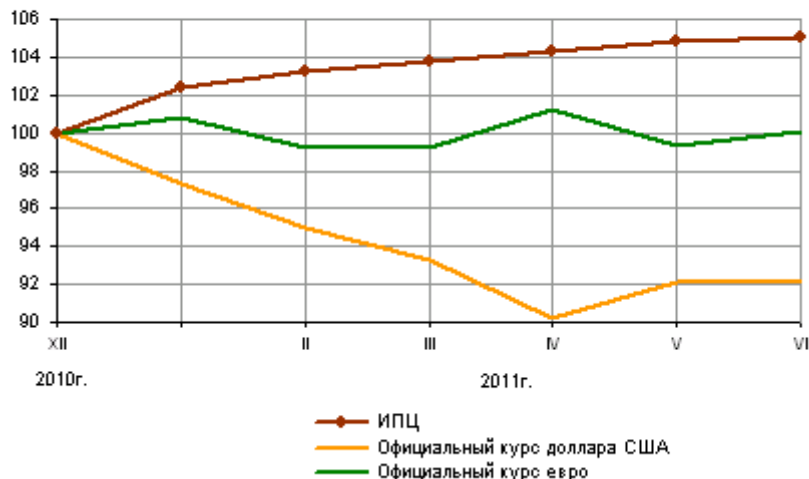
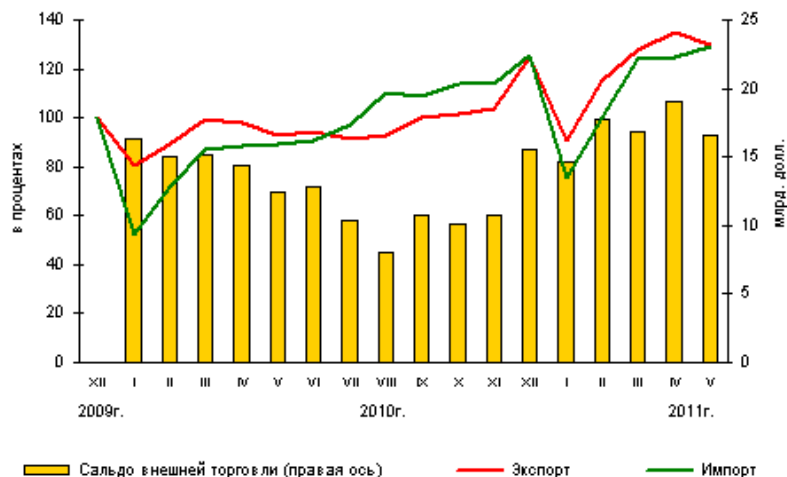


График №14. Динамика экспорта и импорта РФ

В январе-мае 2011г. внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России, 324,7 млрд.долларов США (134,3% к январю-маю 2010г.), в том числе экспорт - 204,9 млрд.долларов (130,0%), импорт - 119,8 млрд.долларов (142,2%). Сальдо торгового баланса оставалось положительным, 85,1 млрд.долларов США (в январе-мае 2010г. - 73,3 млрд.долларов).

Динамика экспорта и импорта Российской Федерации
в % к декабрю 2009г.



Объемы и экспорта, и импорта во II квартале превысили докризисный уровень. Однако импорт растет быстрее, и его темпы ускоряются до 43% во II квартале (32,6% во II квартале 2010 г.). Рост экспорта, напротив, замедляется (38,5% против 43,5% во II квартале 2010 г.; все цифры — к аналогичному периоду предыдущего года).

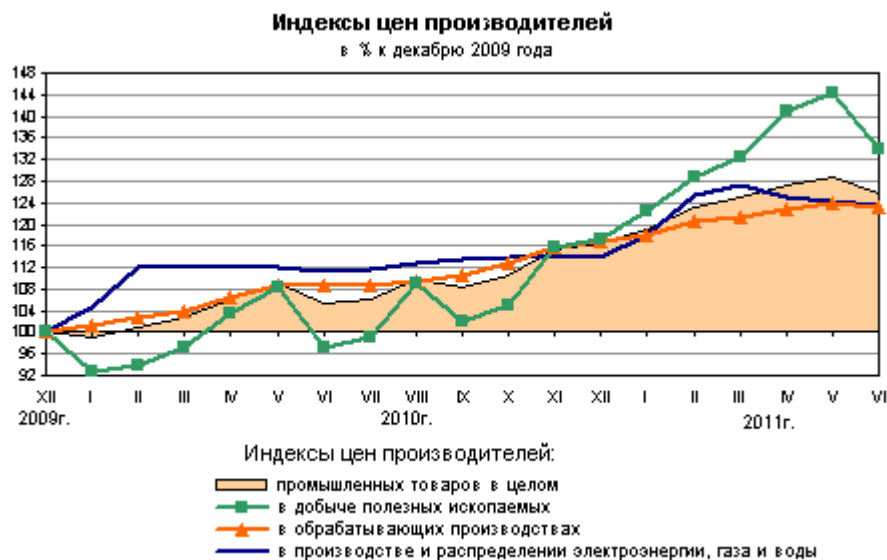
Темпы роста импорта вряд ли упадут если в прошлом году их быстрое восстановление можно было списать на отложенный спрос и низкую базу, то сейчас импорт подпитывается оживлением кредитования и поведением потребителей, понявших, что при отстающих от инфляции депозитных ставках выгоднее вкладывать деньги в товары длительного потребления.

В экспорте же две трети приходится на углеводороды, его стоимостные объемы в значительной степени определяются динамикой нефтяных цен, притом физические объемы и добычи, и экспорта сырья стагнируют.

Это значит, что при стабилизации нефтяных цен экспорт почти застынет, а импорт продолжит расти. При цене нефти в \$105 сальдо счета текущих операций уже во II квартале снижается до уровня 1% ВВП (4,8% ВВП — в 2010 г.), за которым в IV квартале 2008 г. последовала девальвация.

В отличие от 2008-2009 гг. девальвация-2012 может быть не плавной, а разовой на 10-20%, необходимых для выправления баланса.

График №14. Индексы цен производителей



1.2. Ситуация на международных рынках.

КИТАЙ

В Китае наблюдается замедление темпов экономического роста, хотя аналитики по-прежнему считают, что это здоровый переход к более умеренному развитию экономики, а не "жесткая посадка" после сворачивания стимулирующих программ, которая может иметь разрушительные последствия, пишет MarketWatch.

По итогам этого года темпы роста ВВП Китая замедлятся до 9,5% с 10,3% в 2010 году, прогнозируют эксперты Royal Bank of Canada (RBC). При этом аналитики не считают такое замедление катастрофическим и предупреждают, что динамика китайского ВВП может корректироваться в течение года в зависимости от ситуации на двух основных экспортных рынках КНР - в США и еврозоне.

Последние данные из Китая показывают рост экспорта до рекордного максимума и ускорение инфляции до самого высокого уровня за 3 года, несмотря на последовательное ужесточение денежно-кредитной политики в последние 9 месяцев.

В июне темпы роста потребительских цен в Китае достигли 6,4% в годовом исчислении по сравнению с 5,5% в мае и прогнозом на уровне 6,2%.

По оценкам аналитиков RBC, Народный банк Китая, повышавший процентные ставки уже трижды с начала 2011 года, возьмет паузу на неопределенный период, прежде чем продолжить увеличение стоимости кредитования.

Валовой внутренний продукт (ВВП) Китая во II квартале 2011г. вырос на 9,5% в годовом исчислении, сообщило Государственное бюро статистики КНР. Рост китайского ВВП в апреле-июне с.г. прогнозировался на уровне 9,4%.

В I квартале текущего года китайская экономика выросла на 9,7% в годовом исчислении.

По итогам I полугодия 2011г. ВВП Китая составляет 20,45 трлн юаней или около 3,16 трлн долл

Рост промышленного производства в июне составил 15,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. За I полугодие - 14,3%.

По итогам 2010г. Китай вышел на второе место в мире после США по размерам ВВП, обогнав по этому показателю Японию, которая удерживала статус второй крупнейшей экономики мира с 1968г.

США

Президент США Барак Обама предупредил об опасности новой рецессии в случае, если конгресс откажется повысить потолок госдолга. Такое заявление глава Белого дома сделал в ходе своей первой онлайн-конференции, проводимой в популярном сервисе микроблогов Twitter. Начав конференцию с вопроса "Какие затраты следует сократить и какие инвестиции следует поддержать для сокращения дефицита?", Б.Обама подробно остановился на этой теме. В частности, американский лидер выразил мнение, что несогласие конгресса США повысить долговой лимит может привести к рецессии в стране или даже еще более значительным последствиям.

Ранее министр финансов США Тим Гайтнер заявил, что уже 2 августа США объявят дефолт, если республиканцы не позволят увеличить потолок госдолга, который уже превысил 17 трлн долл. В случае ухудшения ситуации США грозит повторение экономического кризиса 1930-х гг.

Новый директор-распорядитель Международного валютного фонда (МВФ) Кристин Лагард заявила, что, если США не повысят свой верхний лимит заимствования, это приведет "к крайне опасным последствиям" для мировой экономики в целом. В интервью американскому телеканалу ABC она отметила, что если потолок заимствования не будет поднят, процентные ставки резко вырастут, а фондовые рынки рухнут. По ее словам, это создаст угрозу для главной цели МВФ - сохранения стабильности в мировой экономике.

Дефолт по гособлигациям США не произойдет никогда, считает первый заместитель председателя Банка России Алексей Улюкаев. Выступая в эфире радиостанции "Эхо Москвы", он выразил уверенность, что американским политикам удастся решить нынешние проблемы с потолком госдолга, и призвал инвесторов не скидывать в панике купленные доллары.

"Этого не может быть, поскольку не может быть никогда, - сказал он, отвечая на вопрос ведущего о возможности объявления дефолта по казначейским обязательствам США. - Эти разговоры создают атмосферу, в которой американские политики должны принять правильное решение".

19 июля 2011 Барак Обама созвал брифинг в Белом доме, чтобы сообщить о долгожданном компромиссе, достижение которого позволит избежать США технического дефолта.

Администрация президента согласилась принять жесткий план сокращения госрасходов, в том числе на здравоохранение, социальное страхование и программы бесплатной медицинской помощи.

В результате должно произойти снижение дефицита бюджета на 3,7 трлн долларов в течение 10 лет.

Президент США Барак Обама заявил, что Америке еще долго необходимо будет восстанавливать экономику для того, чтобы средний класс мог чувствовать себя уверенно. Эти слова глава государства произнес, комментируя статданные по безработице, которая оказалась выше прогнозов, передает Би-би-си. Б.Обама признал, что экономика страны пока не в состоянии создавать достаточное количество рабочих мест. Президент США отметил, что за последние 16 месяцев в частном секторе было создано более двух миллионов рабочих мест. Вместе с тем, он указал на то, что поскольку в период экономического спада работу потеряли более восьми миллионов американцев, такие темпы создания рабочих мест явно недостаточны.

БЕЛОРУССИЯ

Рост потребительских цен в Белоруссии за I полугодие 2011г. составил 36,2%, сообщил Национальный статистический комитет (Белстат). Это более чем в 4 раза превзошло изначальный годовой прогноз по инфляции, ожидаемый Минэкономики страны (7,5-8,5%). Однако министерство не верит в дальнейший рост цен и прогнозирует теперь, что инфляция по итогам 2011г. составит 33-39%.

При этом цены промышленных производителей выросли за отчетный период на 48,4%. Реальный прирост инвестиций в основной капитал за январь-июнь 2011г. замедлился до 27,6% (31% в январе-мае).

ЕВРОПА

По оценкам МВФ, обвал экономик еврозоны неизбежен – если не предотвратить распространение проблем, которые сейчас переживает Греция.

По мнению экспертов МВФ, рост экономики европейского региона восстановился в последнее время.

МВФ раскритиковал Евросоюз за недостаточные усилия по преодолению долгового кризиса. В этой ситуации банкротство хотя бы одного банка в регионе приведёт к очередному кризису ликвидности. Это значит, что страны не смогут платить по своим долгам. Несколько стран Европы уже переживают серьёзные

финансовые проблемы. На восстановление экономик Греции и Португалии требуются сотни миллионов евро. При этом темпам экономического восстановления препятствует повышение цен на сырьё.

1.3. Когда ждать нового кризиса

Министерство экономического развития РФ (Минэкономразвития, МЭР) ожидает следующий мировой экономический кризис, который способен затронуть Россию, в 2018-2019гг. Такую позицию озвучил сегодня заместитель главы Минэкономразвития Андрей Клепач в ходе встречи премьер-министра РФ Владимира Путина с экономистами Российской академии наук.

"Мы когда "на коленке" для себя просчитывали, у нас получилось, что следующая кризисная волна в мировой экономике, которая на нас скажется, - это 2018-2019гг.", - сказал замминистра.

В то же время он отметил, что, по мнению МЭР, существуют и более ранние "зоны риска". "Одна из возможных зон риска - когда может существенно ухудшиться экономическая ситуация в США, это 2013-2014гг.", - заключил А.Клепач.

Последние два крупных финансовых кризиса происходили в России с разницей в 10 лет - в 1998г. и 2008г. Однако если в первом случае с трудностями столкнулись лишь страны Азии и некоторые другие (в том числе РФ), то нынешний кризис на фоне развитой глобализации затронул почти все страны без исключения. Кризисные явления начали проявляться в 2007г. в США, когда в крупнейшей экономике мира начал разворачиваться кризис ипотечного кредитования. Вскоре он перерос в кризис финансовый, а затем проблемы перекинулись и на другие страны.

В настоящее время серьезные проблемы испытывают страны еврозоны, где нависла реальная угроза дефолта Греции, а также вышли на свет проблемы других южноевропейских стран - Португалии, Испании, Италии и т.д. Относительно легко кризис пережили лишь развивающиеся страны (например, Китай), сумевшие упрочить свои позиции на фоне ослабления других экономик.

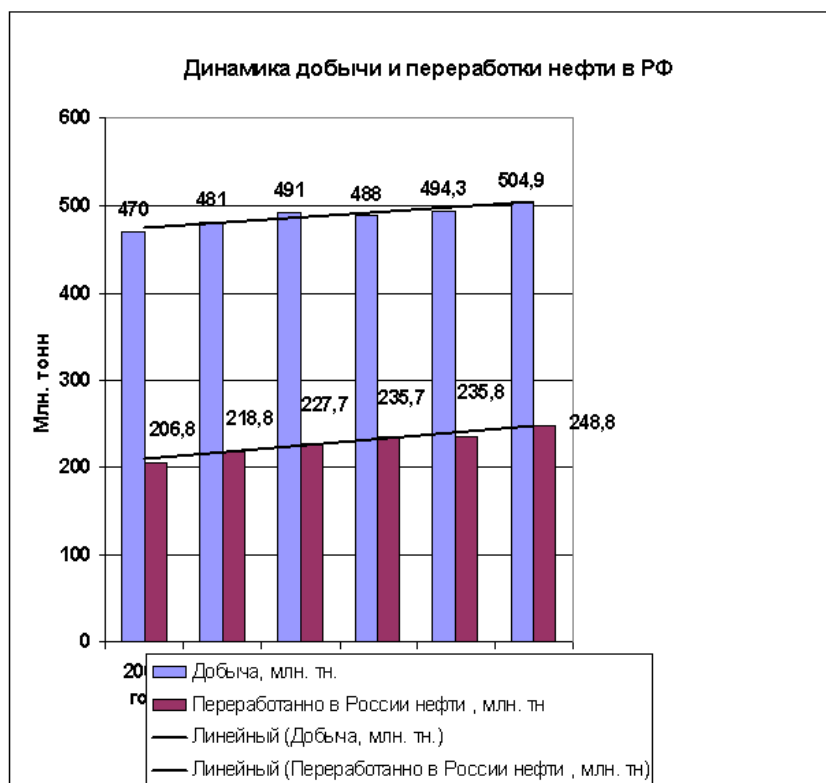
2. Топливный рынок и прогнозы развития.

2.1. Производство топлива, проблемы и решения.

Радужные надежды правительственных чиновников на скорую модернизацию отечественных НПЗ и переходу России на высокоэкологичные сорта моторного топлива не оправдались. Реальная картина технологического застоя в нефтепереработке обсуждалась на состоявшейся 8-го июля в Киришах встрече председателя правительства В. Путина с нефтяниками. Нефтяники получили нагоняй от премьера, обещали исправиться к 2015 году, а правительство вынуждено было скорректировать ранее утверждённый Технический регламент №118 от 27 февраля 2008 года « О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту».

В период с 2005 по 2010 г.г. в России ежегодно отмечался прирост добычи нефти. С 470 млн. тонн в 2005 году добыча возросла на 7,4%, до 505 млн. тонн в 2010 году. За этот же период переработка нефти на отечественных НПЗ возросла на 20,3%, с 206,8 до 248,8 млн. тонн.

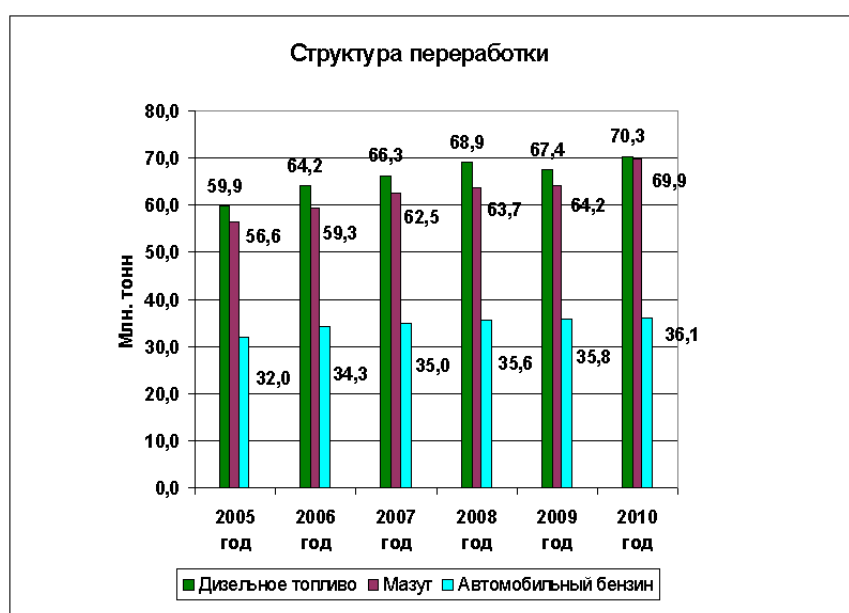
График №15 Динамика добычи и переработки нефти в РФ



Казалось бы, успехи налицо, темпы переработки чуть ли не втрое превышают темпы добычи. Но, вникнув структуру переработки, становятся явными проблемы отечественной переработки как следствие государственного регулирования в этой области.

Первая проблема, и основная – несмотря на достаточность перерабатывающих мощностей, глубина переработки остаётся на низком уровне – 71%. Выход из тонны нефти светлых нефтепродуктов, а особенно бензина недостаточен для насыщения рынка. А государство не создало стимулов нефтяникам для повышения глубины переработки нефти. В результате российские НПЗ перегоняют нефть в мазут. Так, к сожалению, выстроена фискальная политика государства по отношению к нефтепереработке. На диаграммах представлена динамика производства мазута, дизельного топлива и автомобильного бензина.

График №16 Структура переработки



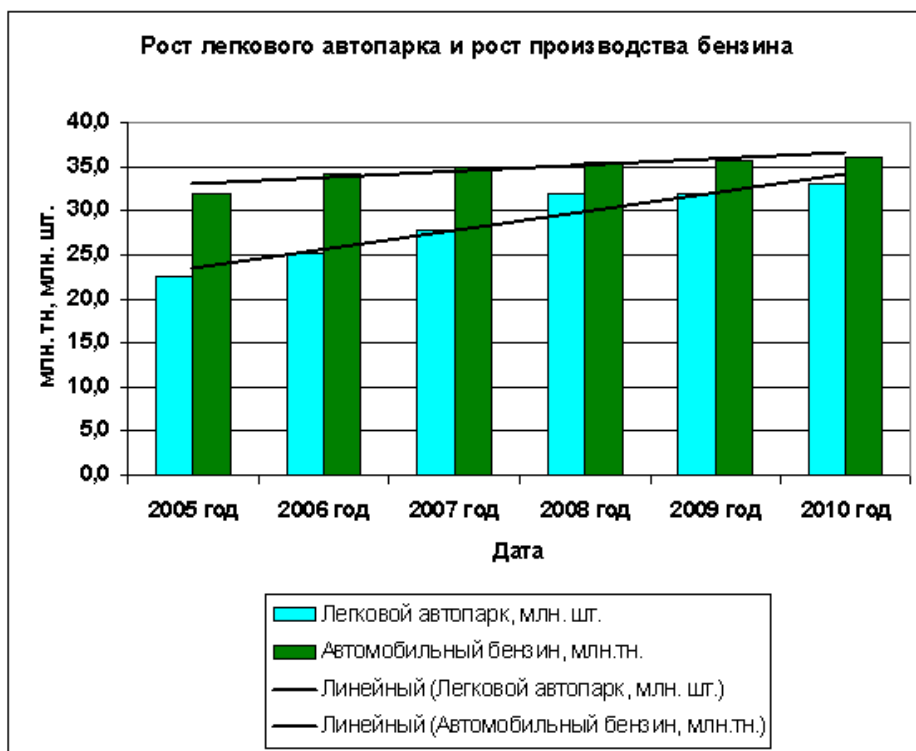
За прошедшие пять лет рост производства дизельного топлива составил 17,4%, мазута – 23,5%, автомобильного бензина – 12,8%.

Цифры красноречиво говорят о том, что нефтяникам невыгодно производить бензин. Здесь две причины. Первая, для повышения глубины переработки необходимы колоссальные суммы инвестиций в устаревшее технологическое оборудование российских НПЗ. Нефтяники нашли бы эти деньги, но тут возникает втора

причина – зачем? Государство не только контролирует, но и пытается управлять ценами. Ежегодно правительство требует от нефтяников снижать цены для посевной и уборочных компаний. Непрерывно ФАС давит на нефтяников со стороны оптовых и розничных цен обвиняя нефтяников в монополизме, сговоре и прочих грехах. С одной стороны правительство пытается выжать из нефтяников максимум в бюджет, непрерывно повышая акциз, с другой стороны, то же правительство, требует снижения оптовых и розничных цен, особенно в преддверии избирательных компаний. Устанавливая политические цены на бензин, правительство и создаёт условия для хронического дефицита. Никакой коммерчески ориентированный инвестор не будет вкладывать средства в заранее убыточный проект. Это могут позволить себе только государственные нефтяные компании – Роснефть и Газпром нефть. Но и они, не спешат с модернизацией собственных НПЗ.

Возможность хронического дефицита бензина иллюстрирует диаграмма. Темпы роста численности легкового автотранспорта в два раза опережают темпы роста производства бензинов. За пять предыдущих лет легковой автотранспорт вырос на 43% (с 23 млн. единиц до 33 млн. единиц), а рост производства высокооктанового бензина всего лишь 12,8%. Естественно, что уже в ближайшие два-три года в России образуется хронический дефицит. Уже в 2012 году, по расчётам МинЭнерго, прогнозируется дефицит от 7 до 8 млн. тонн. Особенно он будет проявляться в весенне-летние периоды повышенного сезонного спроса. «Заградительные» пошлины не спасут. Доля экспорта бензина не высока, всего 10% от общего производства. Дефицит будет покрываться импортом бензина. Цены на него, как вы догадываетесь, будут приближаться к западноевропейским.

График № 17 Рост легкового автопарка и рост производства бензина



www.ГЕЛИАКСИ.рф

Мазут производить нефтяникам выгодно опять же по двум причинам. Первая хороший спрос на экспорте, а экспортируется чуть ли не весь мазут, в среднем 84% от произведённого на НПЗ. Западные покупатели используют мазут не в топках ТЭЦ, а как сырьё для повторной глубокой переработки, выгоняя из него бензиновые и дизельные фракции. Вторая – льготные экспортные пошлины. Для мазута они в четыре раза ниже таможенных пошлин на нефть.

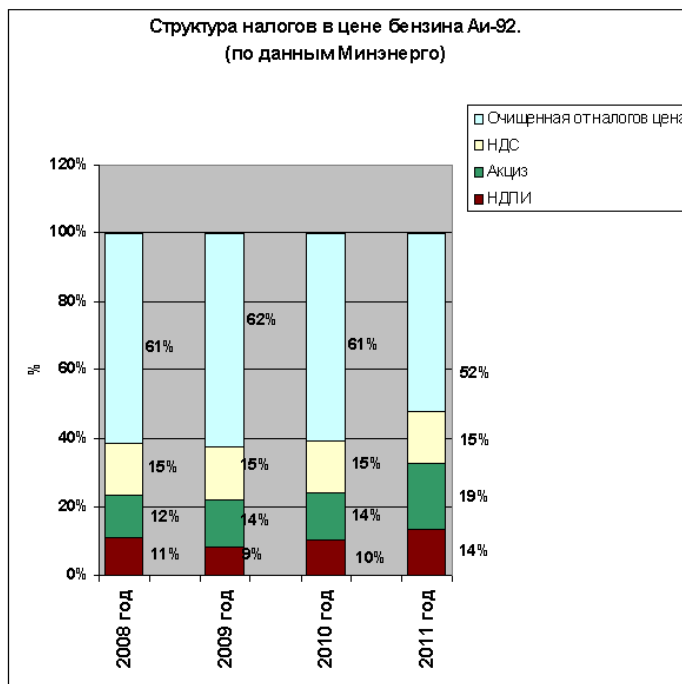
В целях понуждения нефтяников к глубокой переработке нефти МинЭнерго подготовило новый экспортно-таможенный проект «60/66», согласно которому экспортные пошлины на мазут будут поэтапно повышать с 38% до 60% от пошлины на нефть. Пошлины на нефть также будут снижены примерно на 7% путём обновления формулы расчёта пошлины. Проект пытались запустить уже с июля 2011 года, но что-то не работало на высшем уровне и сроки введения формул опять перенесли.

2.2. Структура налогов в цене литра топлива.

Таблица №1. Структура налогов в цене литра топлива с 2008 по 2011 гг.

	2008 год		2009 год		2010 год		2011 год	
Полная цена, р/литр	22,07		19,98		22,14		23,43	
Очищенная от налогов цена	13,46	61%	12,47	62%	13,45	61%	12,15	52%
НДС	3,37	15%	3,05	15%	3,38	15%	3,57	15%
Акциз	2,73	12%	2,73	14%	3,00	14%	4,51	19%
НДПИ	2,51	11%	1,73	9%	2,31	10%	3,20	14%

График №18 Структура налогов в цене бензина Аи-92



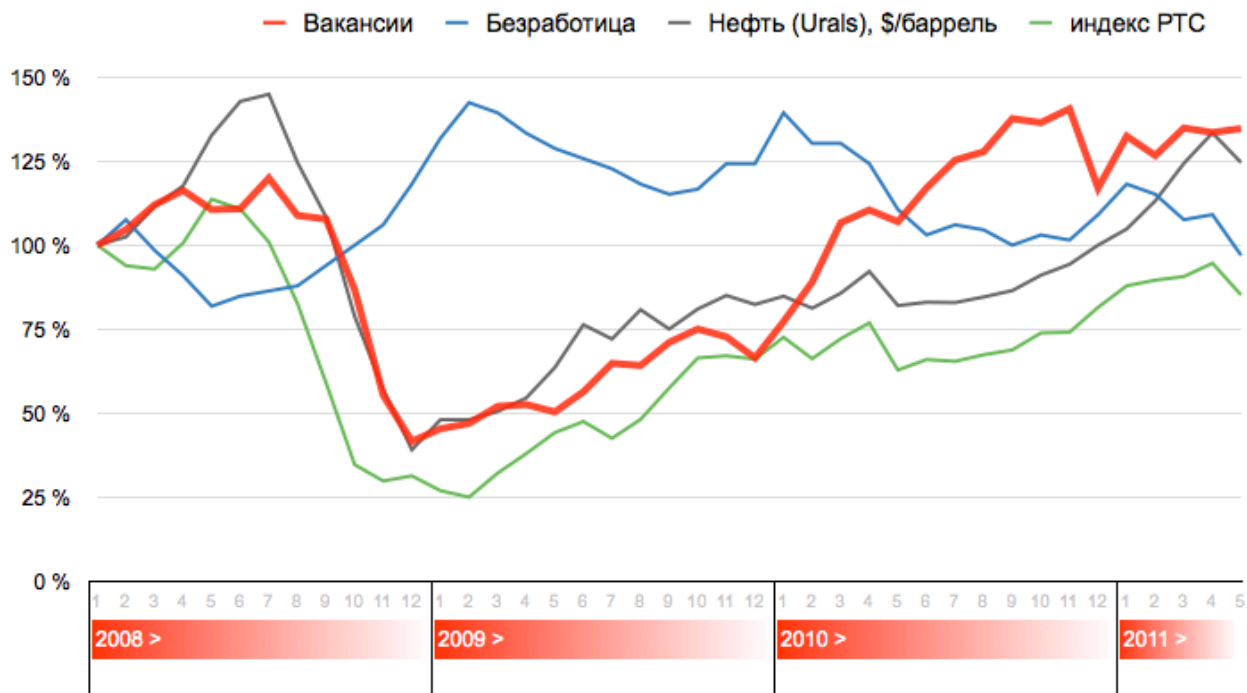
2.3. Как цены на нефть влияют на рынок вакансий.

Служба исследований рекрутингового портала HeadHunter проанализировала, насколько российский рынок труда взаимосвязан с ценами на нефть и индексом РТС.

Для анализа были взяты данные о среднемесечном значении цен на нефть, индекса РТС, безработицы и количестве вакансий на hh.ru за период с января 2008 года по май 2011 года. За базовый уровень (100%) были взяты данные по январю 2008 года, каждая величина была приведена к относительным показателям. Вакансии в нефтегазовой отрасли составляют всего 0,5% от общего объема вакансий HeadHunter (131 639 на вечер 7 июля).

Выяснилось, что вакансии коррелируют с ценами на нефть на 75,4%, с индексом РТС – на 75,6%. Что это значит? Работодатели активнее подбирают персонал, когда уверены в завтрашнем дне и собственной финансовой стабильности, – и гарантом этого являются именно цены на нефть и индекс РТС. И, наоборот, как только цены падают, а на фондовом рынке наступают непростые дни, работодатели умеряют свой пыл и сворачивают подбор новых работников.

График № 19 Влияние цен на нефть и индекса РТС на рынок вакансий.



3. Грузооборот транспорта.

График № 20. Изменение грузооборота транспорта в апреле 2011 года



График №21. Изменение грузооборота транспорта в мае 2011 года

Изменение грузооборота транспорта в мае 2011 года

прирост, снижение (-), в % к соответствующему месяцу предыдущего года

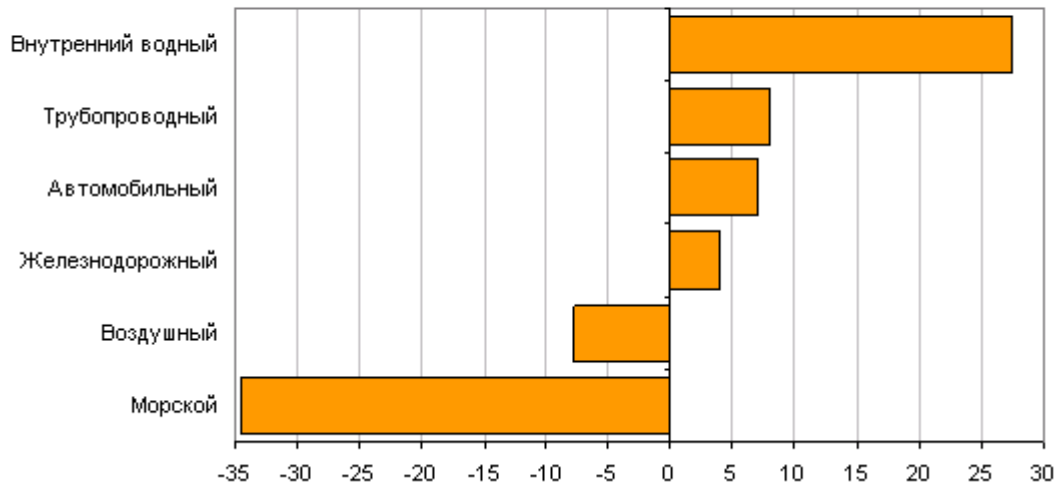


График №22. Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта.

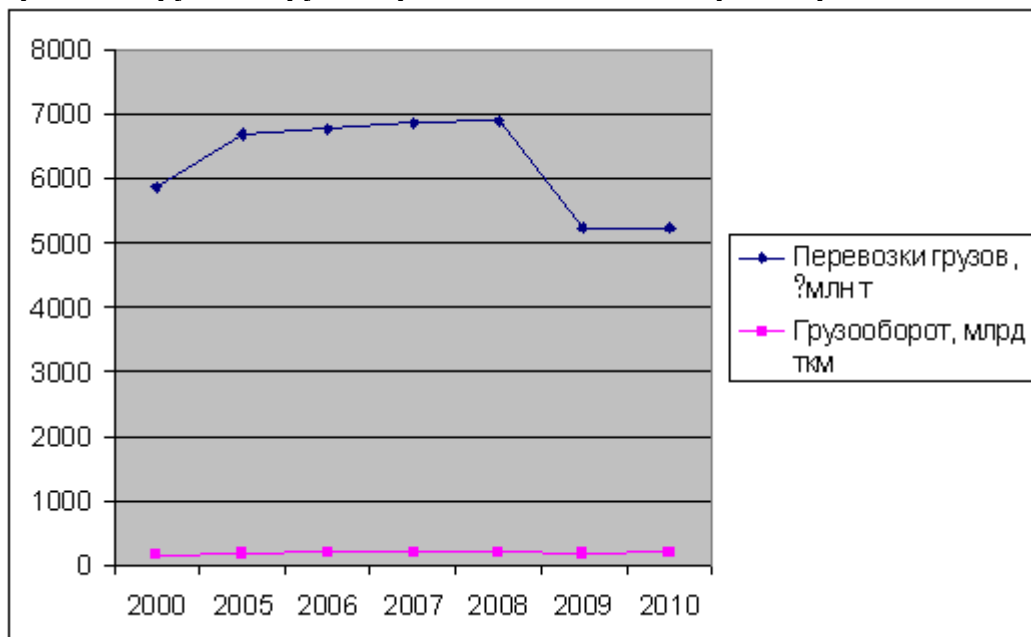


График №23. Перевозки грузов и грузооборот воздушного транспорта

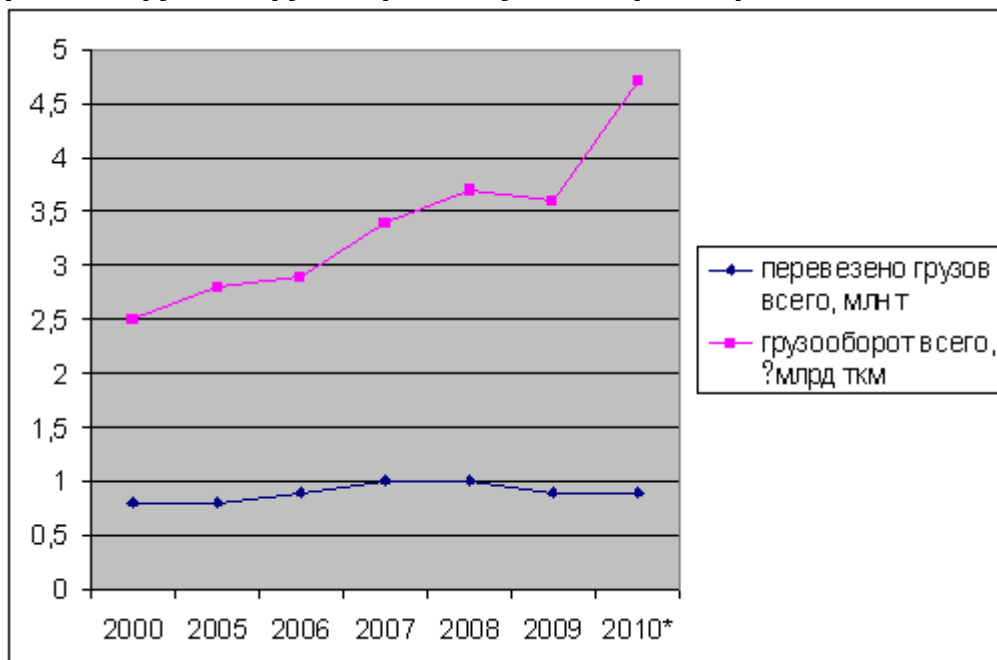
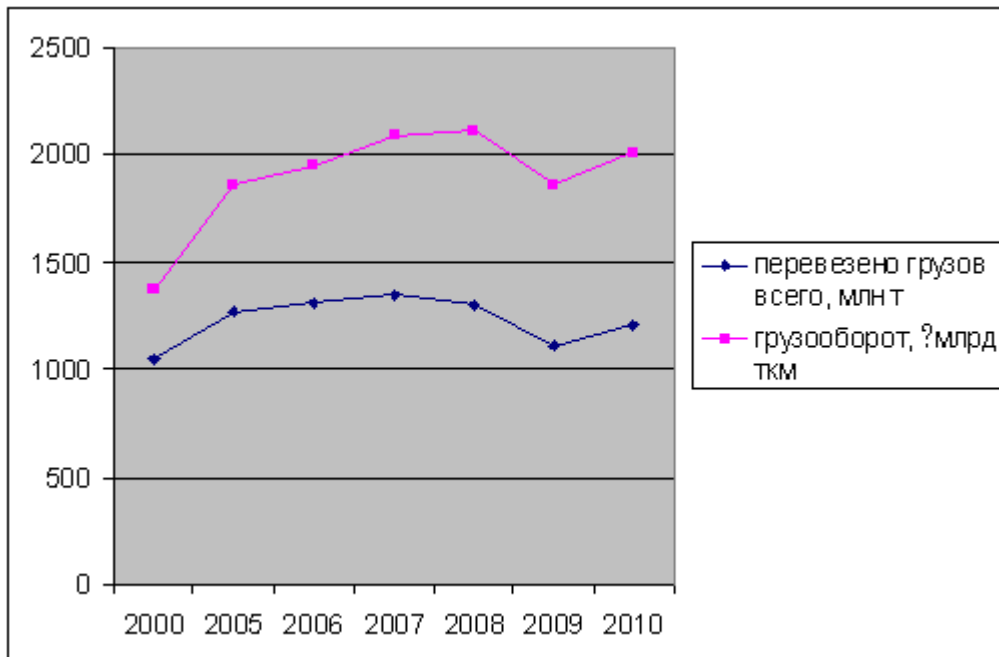


График № 24 Перевозки грузов и грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования



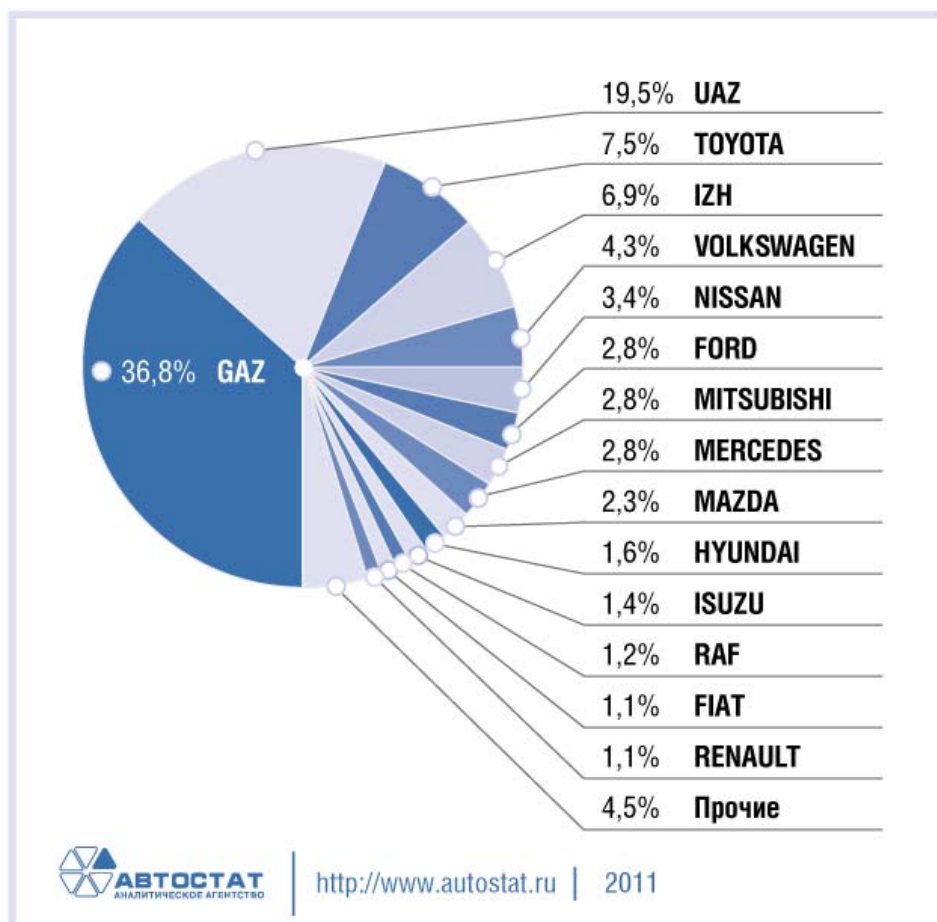
6. Развитие и ограничения транспорта.

6.1. Структура парка легких коммерческих автомобилей по брендам на 01.01.2011 г.

На начало 2011 года во всех субъектах Российской Федерации на учете числилось 3,5 миллиона легких коммерческих автомобилей (LCV).

Более половины парка – это техника ГАЗ (36,8%) и УАЗ (19,5%). Из иномарок наиболее значительные доли в парке LCV занимают Toyota (7,5%), Volkswagen (4,3%) и Nissan (3,4%). Всего 12 иностранных брендов превышают планку в 1% по доле парка LCV в России.

Диаграмма №1 Структура парка легких коммерческих автомобилей по брендам на 01.01.2011 г.



Мировое производство легких и средних грузовиков (по мировой классификации LCV и MCV) «скатилось» с 17,76 млн ед. в пиковом 2007 г. до 15,7 млн в 2008 г. и 13,5 млн в 2009 г. Но уже в 2010 г. производство практически достигло уровня 2007 г. – 17,3 млн ед. Дальнейший прогноз – плавное нарастание выпуска машин в абсолютном выражении вплоть до 2015 г. – до 23,75 млн единиц, но при этом темпы роста начиная с 2013 г. начнут замедляться, соответственно, с 9,6% в 2012 г. до 3,7% в 2015 г.

6.2. Рынок тяжёлых грузовиков

В 2007 г. выпуск тяжёлых грузовиков составил 3,3 млн ед., то в 2009 г. упал на 22,8% до 2,5 млн, но уже в 2010 г. достиг 3,3 млн, т. е. вырос на 30% по сравнению с провальным 2009 г. А далее плавный рост выпуска в абсолютном выражении до 4,8 млн ед. в 2015 г. с одновременным падением темпов роста с 12,1% в 2012 г. до 3,3% в 2015 г.

График № 25 Импорт новых седельных тягачей экологического класса 4 и выше.



Интересно проанализировать структуру российского рынка грузовиков по происхождению машин – до кризиса (2008 г.), во время кризиса (2009 г.), в начале выхода из кризиса (2010 г.), на подъеме (I кв. 2011 г.) (диаграмма 2).

Диаграмма №2 Структура российского рынка грузовых автомобилей по происхождению машин



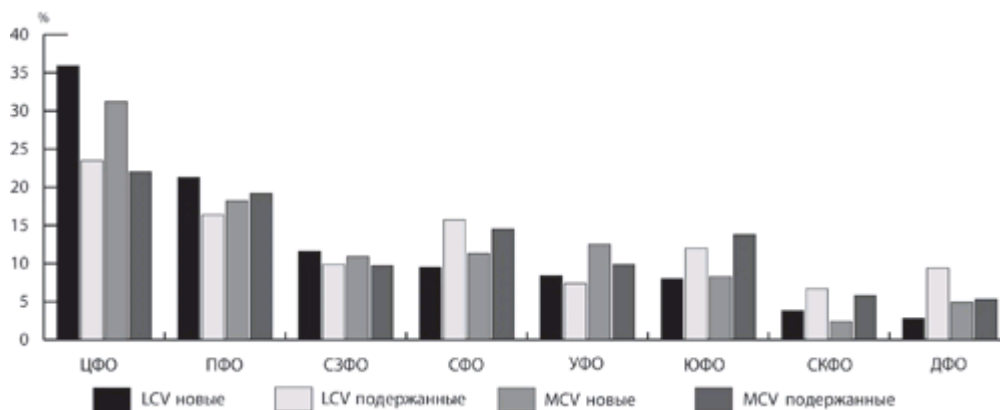
www.ГЕЛАКСИ.рф

Итак, рынок восстановился не только количественно, но и качественно. Структура 2008 г. и начала 2011 г. совпадает по доле отечественных машин, вырос удельный вес иномарок российской сборки и увеличилась доля новых иномарок. Таким образом, российский рынок грузовиков вышел из кризиса даже с улучшенной структурой.

Парк грузовиков в России растет начиная с 1999 г. и до настоящего времени: с 4,39 млн машин до 5,41 млн. Что касается распределения парка грузовых автомобилей по федеральным округам, то выглядит картина следующим образом: на ЦФО приходится 23,9% всех машин, стоящих на учете, ПФО – 18,7%, в ЮФО

совместно с СКФО зарегистрировано 16,3%, в СФО – 15,7%. Несколько меньше машин зарегистрировано в УФО и СЗФО – 9,6% и 9,4% соответственно. И наименьшее количество приходится на ДФО – 6,5%. Такое распределение грузовиков по округам вполне коррелирует с уровнем деловой активности в регионе, а также с состоянием и плотностью дорожной сети и с наличием (или отсутствием) месторождений полезных ископаемых, на разработке которых в основном используется тяжелый транспорт.

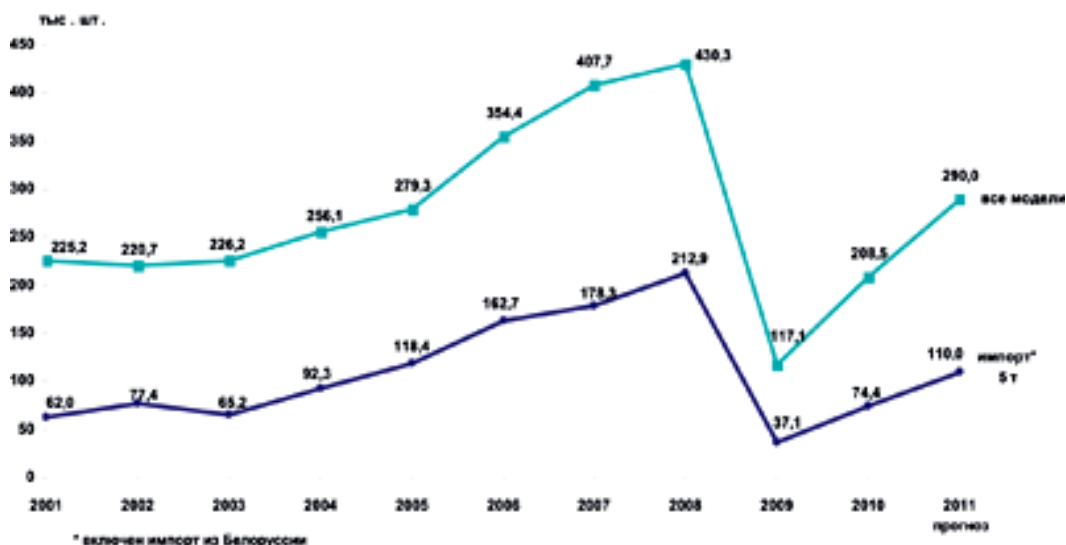
График №26 Регистрация новых и подержанных LCV и MCV в России в 2010 году по округам, в % к итогу



6.4. Нефть и рынок грузовиков

Динамика производства грузовых автомобилей за 2000–2010 гг. совпадает с динамикой средней цены за 1 баррель нефти марки URALS

График №27 Рынок грузовых автомобилей РФ



Начиная с 2004 г. прослеживался подъем производства грузовиков на фоне растущей цены на нефть, что вполне объяснимо: растущая деловая активность предприятий реального сектора экономики, подогретая нефтедолларами, повышала спрос на транспортные средства. В 2008 г. наступил «час х» мирового кризиса, и цена на нефть, спустившись с заоблачных высот, обрушила планы российского автопрома, снизив спрос на грузовую технику почти в три раза. Экономика, как известно, развивается циклично, и с повышением спроса на углеводороды растет цена на нефть в 2010 г. и повышается спрос на грузовики у оживившейся экономики.

Что касается рынка грузовых автомобилей, то продажи грузовиков также плавно росли начиная с 2001 г. до 2005 г. – с 225,2 тыс. ед. до 279 тыс. ед. Затем начался настоящий бум, достигший в 2008 г. рекордного объема продаж – 430,3 тыс. ед. В 2009 г. падение деловой активности обрушило рынок грузовиков до низшего значения – 117,1 тыс. ед. Но что интересно – несмотря на очевидную неразвитость нашей экономики с рыночных позиций, она весьма быстро «обретает форму». Так, уже в 2010 г. грузовиков было продано почти в два раза больше – 208,5 тыс. ед., а в 2011 ожидается, что будет продано 290 тыс.

6.5. Автопредприятия на грани банкротства - страшно признать (Эстония)

Руководитель Ассоциации международных автоперевозчиков Эстонии Тойво Кулдкепп считает, что те автотранспортные предприятия, у которых велика доля лизинговых грузовиков, движутся к неизбежному банкротству.

Для предприятий, занимающихся международными автоперевозками, первопричиной, ведущей к банкротству, по словам Кулдкеппа, является высокая доля лизинговых машин. "Есть много автотранспортных фирм, у которых доля лизинговых машин составляет 91-100%. Но ведь если нет перевозок товаров, то и деньги перевозчикам не поступают. А за лизинговые машины им всё равно надо платить по-прежнему", - объяснил он.

По его мнению, многие фирмы, набрав в своё время лизинговых машин, вели себя очень легкомысленно. «Для того чтобы держать одну лизинговую машину, у фирмы должно быть две машины уже выкупленные», - утверждает он.

Кулдкепп считает, что на эстонском рынке международных автоперевозок - избыток машин: "Десять лет назад у нас международные автоперевозки осуществляли 150 грузовиков. Когда их число выросло до 4500, я считал, что этого уже вполне достаточно. Однако на сегодня мы имеем зарегистрированными около 8000 машин для таких грузоперевозок».

6.6. Транспортная политика государства.

В 2010 году объем инвестиций в транспортный комплекс вырос по сравнению с 2009 годом на 16,5% и составил 980 млрд рублей. В том числе из федерального бюджета было выделено 330 млрд рублей, сообщил замминистра, отметив, что названные цифры существенно ниже инфраструктурных потребностей экономики отрасли и утвержденных до кризиса планов. Если в США и Европе инвестиции составляют около 3%, то в развивающемся Китае – более 6% от ВВП, у нас же этот показатель составляет не более 2,2%. Анализ инвестиционной активности показывает, что сегодня транспортные компании, к сожалению, не очень привлекательны на российском и зарубежном рынках. Имеется всего шесть крупных компаний транспортного ведомства, акции которых обращаются на торговых площадках России и за рубежом.

В 2012 году должны заработать дорожные фонды субъектов РФ. За три года объем средств, направляемых на содержание и строительство дорог, увеличится примерно на 60%. Таким образом, реализуется и используется, как в большинстве стран мира, принцип «пользователь платит». Фактически опосредованно мы приходим к сбору платы за пользование дорожной инфраструктурой. При этом появилась возможность заключать долгосрочные контракты, предусматривающие строительство и реконструкцию, а также дальнейшее содержание автодорог на период жизненного цикла до следующей реконструкции. Это мировой опыт, внедрение которого должно улучшить состояние дорожной отрасли. Одной из таких автомагистралей должен стать международный транзитный коридор Европа – Западный Китай, обоснование строительства которого нами уже завершено. Строительство позволит не только модернизировать, реконструировать существующие дороги, но и провести новую дорогу, которая свяжет целый ряд слаборазвитых, недостаточно развитых регионов европейской части страны.

Решение стратегических задач не представляется возможным без формирования единого транспортного пространства РФ. Необходимы устойчивые транспортные связи между регионами, формирование транзитных коридоров и увязка всех видов транспорта. Потребуется значительный рост объема железнодорожных перевозок по направлению дальневосточных портов, ликвидация узких мест, модернизация действующей железнодорожной инфраструктуры. Так, сегодня из собственности ОАО «РЖД» фактически выведены все грузовые вагоны, что уже привело к трудностям с перевозками у ряда грузоотправителей. Это очень тревожные симптомы, которые требуют принятия быстрых решений, направленных на снижение как дефицита полувагонов, так и времени доставки грузов и уменьшение количества дорожных пробелов. Источником финансирования реконструкции железнодорожной инфраструктуры будет инвестиционная составляющая в тарифе на грузовые и железнодорожные перевозки.

В целом стратегической целью развития транспортной системы России по определению Минтранса является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Стратегия включает в себя 6 целевых установок, среди которых: формирование единого транспортного пространства России; обеспечение доступности и качества услуг для грузовладельцев, а также для населения в соответствии с социальными стандартами.

Этапы реализации транспортной стратегии:

– до 2015 г. – переход от модернизации к развитию транспортной системы по ключевым направлениям;
– 2016–2030 гг. – интенсивное развитие ТС по всем направлениям на основе инновационных прорывных технологий.

Периоды 2-го этапа:

– 2016–2020 гг. – создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций. Формирование конкурентного рынка транспортных услуг. Ввод в действие минимальных транспортных стандартов;
– 2021–2030 гг. – создание единого транспортного пространства страны с обоснованными резервами. Достижение мирового уровня доступности, объема и качества транспортных услуг. Достижение экологических стандартов развитых стран.

Автоматостраль «Волга» – один из двух транспортных маршрутов (другой – трасса М–5 «Урал»), по которым основной поток грузов следует из западной части страны в Нижний Новгород, Казань, Уфу и дальше за Урал. Это и предопределило ее перегруженность. Поэтому строительство скоростного дублера участка трассы М–7 – лишь начало реализации глобального проекта «Волжский транзит», включенного в Транспортную стратегию РФ до 2030 года. на направлении Вешняки – Люберцы и начнется строительство дороги – дублера трассы М–7. Перенаправленный таким образом поток автомобилей, в первую очередь грузовых, разгрузит Балашиху (интенсивность движения по трассе в этом районе составляет 120 тыс. автомобилей в сутки!). Исходя из опыта прокладки дорог в Подмосковье, подготовка территории займет 2–3 года. Таким образом, сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин, начать строительство первого участка дороги–дублера до Ногинска предполагается в 2014 году. Ориентировочный срок завершения – 2017 год. Дублер трассы М–7 «Волга» по мере продолжения его строительства на восток, до Казани, трансформируется в автоматостраль «Волжский транзит».

6.7. Со съезда Союза транспортников России

На съезде Союза транспортников России, который проходил 13 апреля 2011 г., министр транспорта РФ Игорь Левитин высказал озабоченность отсутствием организации перевозки грузов автомобильным транспортом внутри страны. И действительно, согласно статистическим данным количество грузовых автомобилей с 1990 года по настоящее время увеличилось в 3 раза, а объем перевезенного груза по отношению к 1990 году уменьшился за счет крайне неэффективного использования подвижного состава. Особенно неудовлетворительно организована перевозка грузов в областных и краевых центрах, а также внутри территорий субъектов РФ, где перевозка, как правило, осуществляется в одном направлении. По этой причине коэффициент использования пробега автомобилей с грузом не превышает 0,5. По моему мнению, необходимо реанимировать с учетом рыночных отношений принцип организации перевозок грузов, действовавший на протяжении нескольких десятилетий в Минавтотрансе РСФСР. Было бы целесообразно для повышения рентабельности и конкурентоспособности автоперевозчиков в областных и краевых центрах создать некоммерческие партнерства с целью объединения разрозненных автоперевозчиков и экспедиторов в единую структуру, чтобы организовать работу по правилам и нормам, установленным российским законодательством. Необходимо обеспечить попутные и обратные загрузки через сеть информационно–транспортно–логистических центров при некоммерческих партнерствах. НП должны иметь свои представительства в городах и крупных райцентрах на территории каждого субъекта РФ. Это будет способствовать упорядочению работы грузового автотранспорта, эффективности его использования, обеспечению безопасности дорожного движения, а также позволит внедрять современные инновационные технологии управления перевозочным процессом, оснащая автотранспорт и организаторов перевозки системой спутниковой навигации ГЛОНАСС.

7. Стоимость автотранспортных услуг.

График №28. Средняя стоимость руб/ 1 км 2010 -2011 гг.

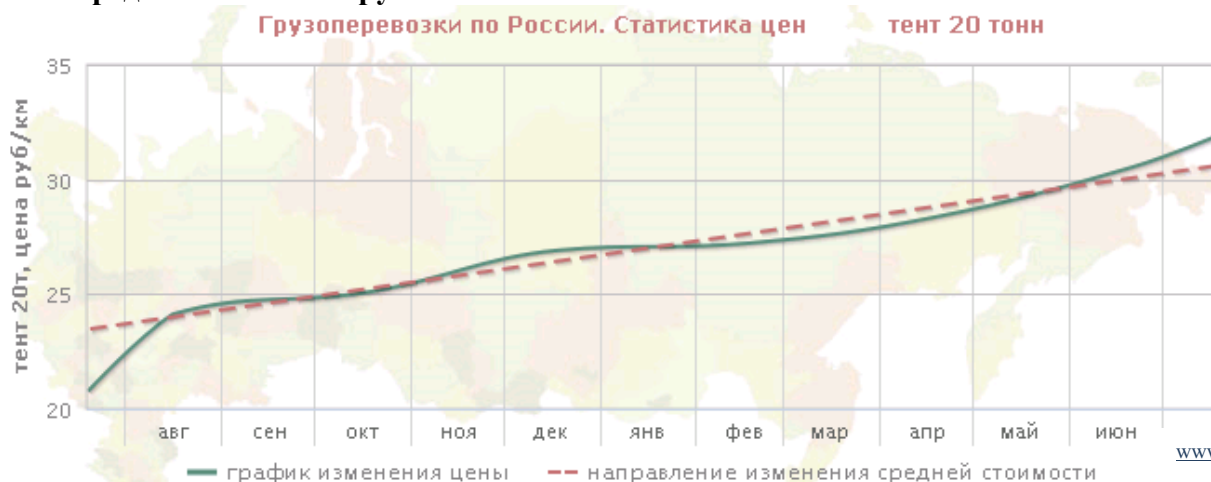


График №29. Изменение цен на международные перевозки на примере Россия- Украина.

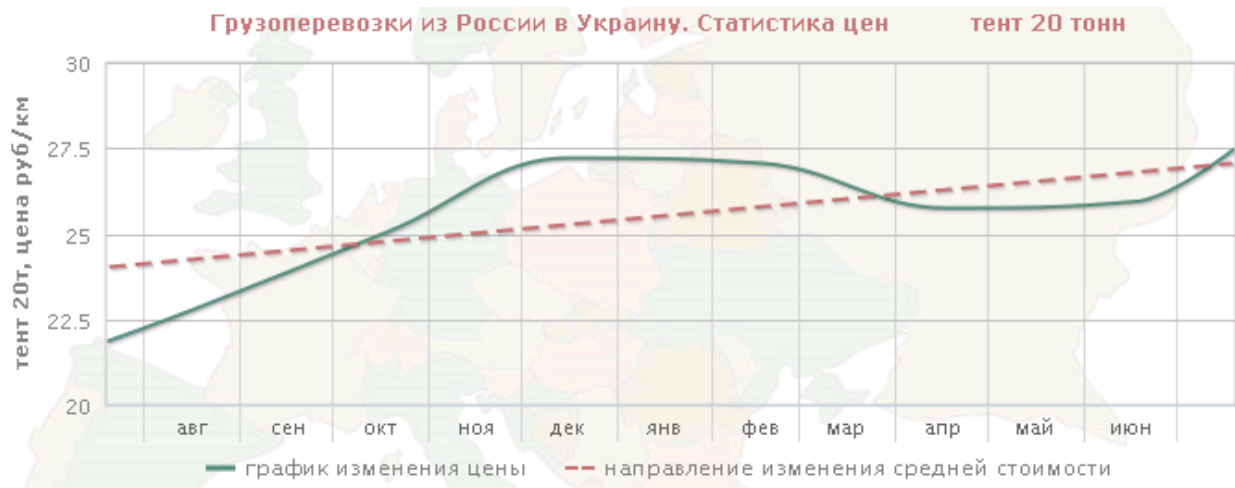
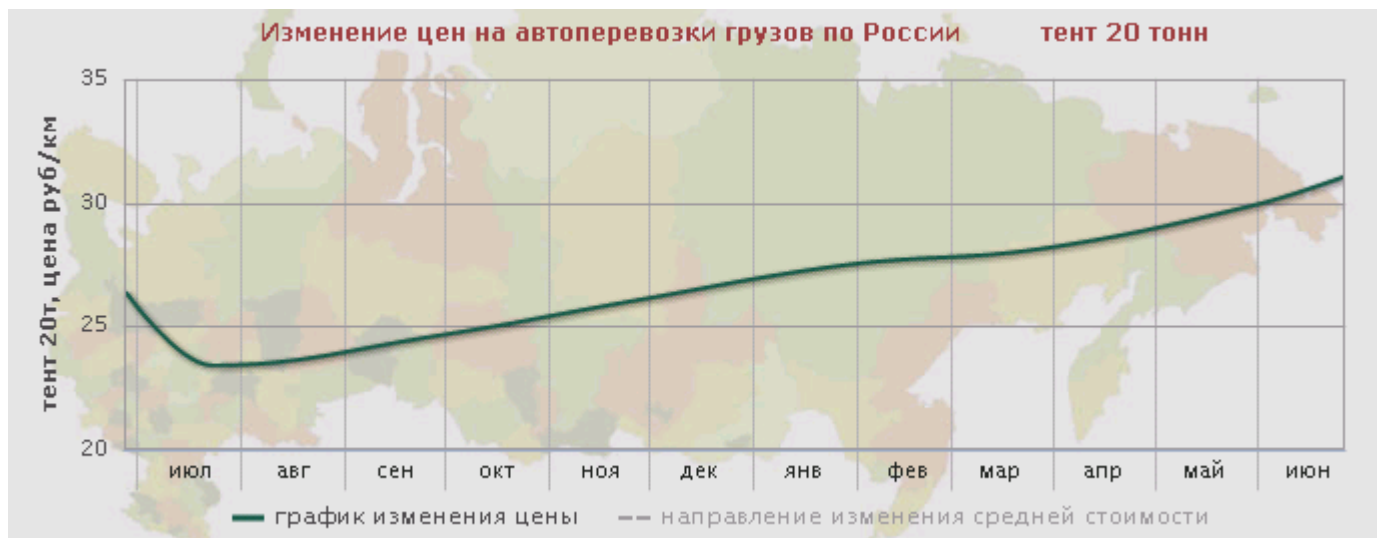


График №21. Изменение цен на автоперевозки грузов по РФ 2011- 2012 гг.



8. Источники информации.

<http://meteoinfo.ru>
<http://www.autostat.ru/>
www.rosleasing.ru
<http://tr-index.ru>
www.asmap.ru
logisticnews.biz
<http://www.transport-centre.ru>

<http://www.insurkey.ru>
<http://finmarket.ru>
www.della.ru
<http://www.insur-info.ru>
logistic.ru
[//slon.ru](http://slon.ru)

fuelservice.ru
gks.ru
della.ru
roscodeks.ru
<http://www.iru-eapd.org/crisis/russia2.html>
<http://www.transportweekly.com>



http://glx.su/transportation_services/train_transportation/container_shipping.html