

3.2. Парк грузового автотранспорта

3.2.1. Парк легких коммерческих автомобилей (LCV)

К легким коммерческим автомобилям (LCV — light commercial vehicles) в настоящем исследовании отнесены автомашины, предназначенные для перевозки легких грузов (грузовики) или небольшого числа пассажиров (микроавтобусы) в пределах населенного пункта и пригородов.

Их полная масса согласно европейским нормам не должна превышать 3,5 т (в США — до 4,54 т). В настоящем отчете использованы европейские нормы классификации. По грузоподъемности грузовики, относящиеся к классу легкого коммерческого транспорта, подразделяют на:

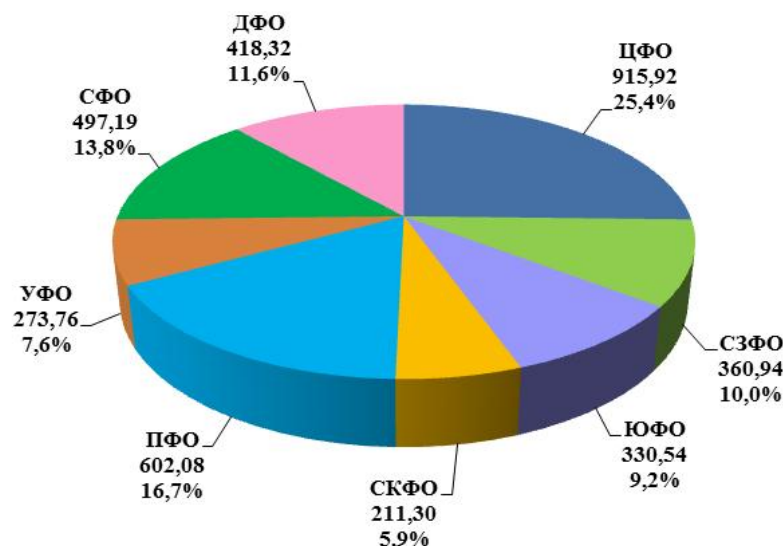
- особо малой грузоподъемности — до 1 т;
- малой грузоподъемности — 1-2 т.

Автопарк LCV в России на 1 января 2012 года составлял около 3,6 млн единиц. Наибольшее количество автомобилей этого класса было сосредоточено в:

- Центральном федеральном округе (25,4% от всего автопарка LCV России);
- Приволжском федеральном округе (16,7%);
- Сибирском федеральном округе (13,8%).

Неравномерность распределения LCV по территории России объясняется разным уровнем развития промышленности, торговли и сферы услуг в регионах, а также большим разбросом численности населения по регионам.

Диаграмма 3.10. Парк легких коммерческих автомобилей в разрезе федеральных округов на 01.01.2012, тыс. единиц, %



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

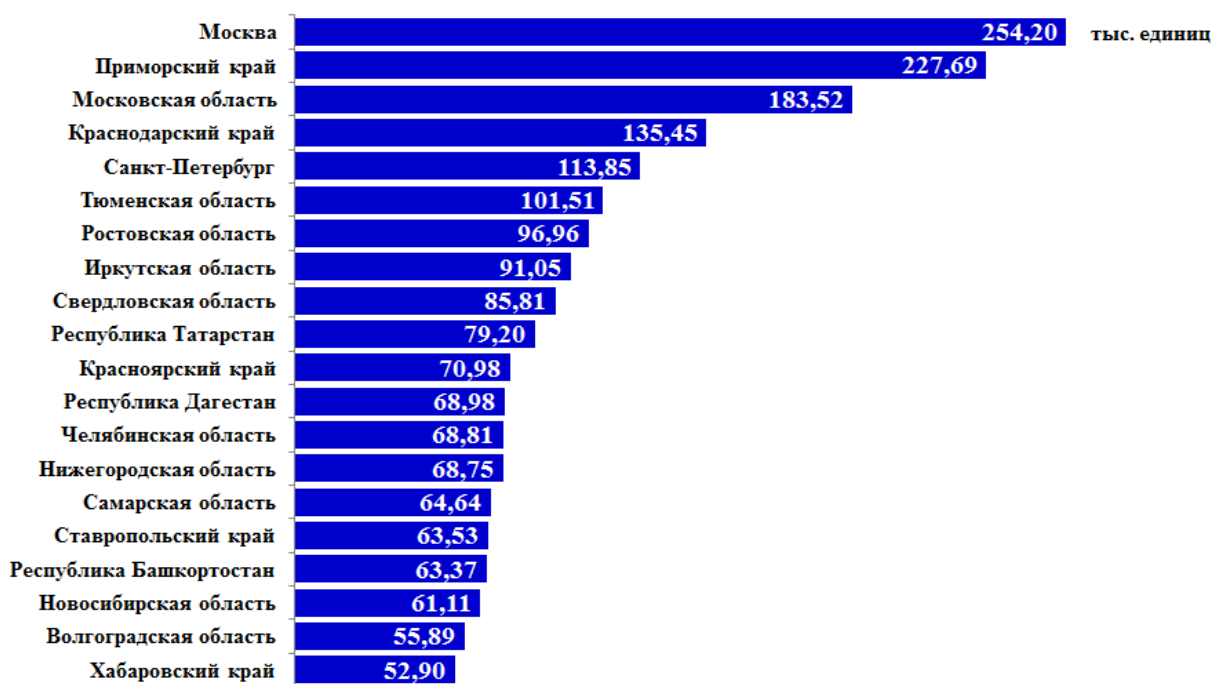
Пятерка субъектов Федерации с наибольшим по численности парком легких коммерческих автомобилей в начале 2012 года выглядела следующим образом:

- г. Москва (254 тыс. единиц);
- Приморский край (228 тыс. единиц);

- Московская область (184 тыс. единиц);
- Краснодарский край (135 тыс. единиц);
- г. Санкт-Петербург (114 тыс. единиц).

Большая величина автопарков Москвы, Санкт-Петербурга, Московской области и Краснодарского края является следствием высокоразвитых промышленности, сельского хозяйства (для Краснодарского края), торговли и сферы услуг в этих регионах. Для Приморского края основными факторами, определяющими размер автопарка, были доступность подержанного и нового импортного коммерческого автотранспорта и развитая система торговли и услуг.

Диаграмма 3.11. Крупнейшие региональные парки легковых коммерческих автомобилей в России (топ-20), на 01.01.2012, тыс. единиц



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

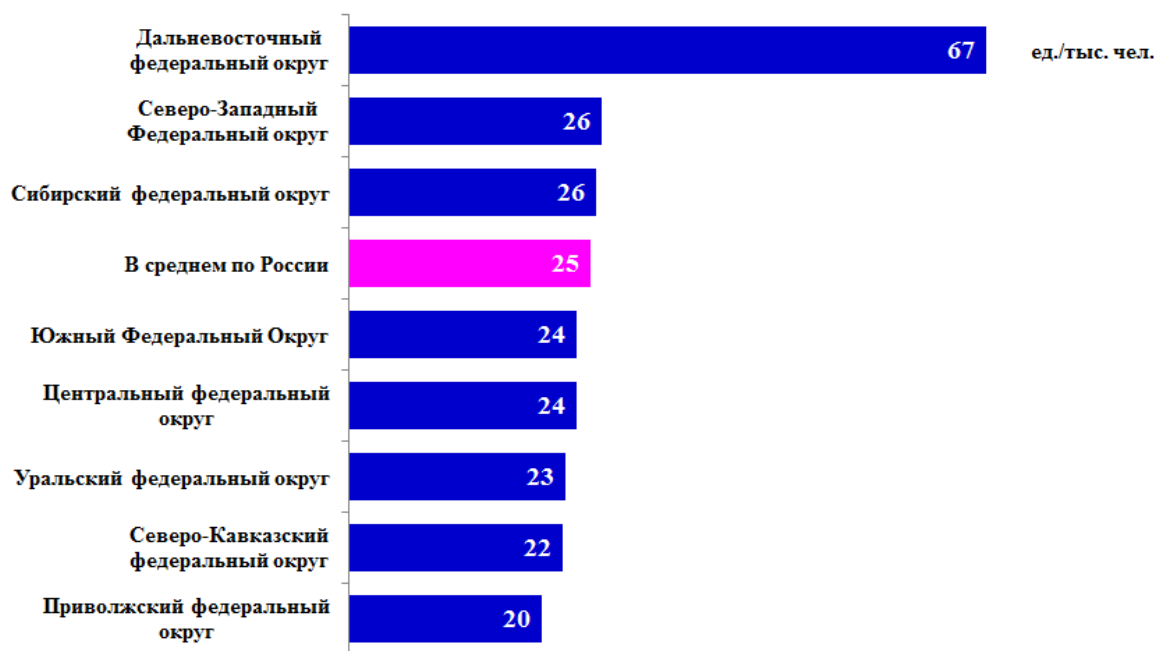
В среднем по России по итогам 2011 года на одну тысячу человек населения приходилось 25 легких коммерческих автомобилей. Лидерами в данном направлении в 2011 году были:

- Дальневосточный федеральный округ (67 ед./тыс. чел.);
- Северо-Западный федеральный округ (26 ед./тыс. чел.);
- Сибирский федеральный округ (26 ед./тыс. чел.).

Большие величины автомобилизации для перечисленных регионов объясняются следующими факторами:

- для Дальневосточного округа — доступностью импортных машин;
- для Северо-Западного — развитыми промышленностью, торговлей и сферой услуг;
- для Сибирского округа — развитой промышленностью и большими транспортными плечами при перевозке грузов и пассажиров.

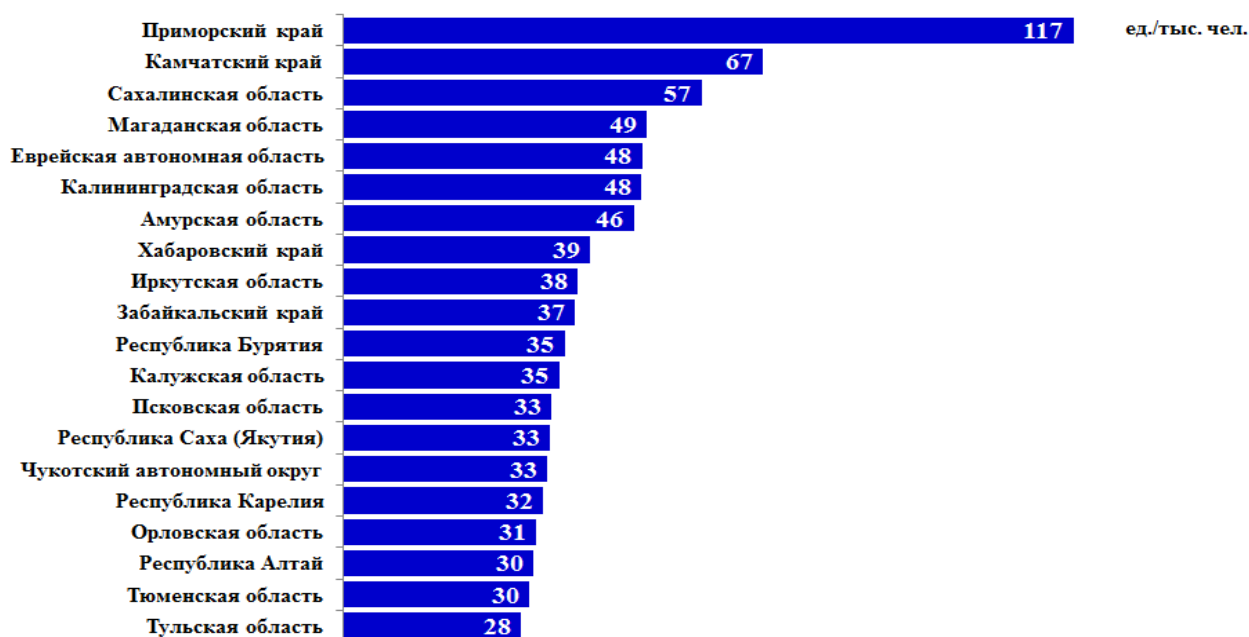
Диаграмма 3.12. Наличие легковых коммерческих автомобилей в расчете на душу населения, по федеральным округам России, на 01.01.2012, ед. коммерческого транспорта/тыс. человек



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Лидерами по автомобилизации LCV на душу населения в начале 2012 года были Приморский и Камчатский края, а также Сахалинская область. Этот параметр в перечисленных субъектах Федерации был соответственно равен 117, 67 и 57 единиц на тысячу человек. Во всех этих субъектах большую величину автомобилизации во многом определили близость к границе с Японией и Китаем, а также доступность подержанных импортных автомобилей.

Диаграмма 3.13. Субъекты Российской Федерации с крупнейшими показателями наличия легковых коммерческих автомобилей на душу населения (топ-20) в России, на 01.01.2012, ед. LCV/тыс. человек



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Автопарк легкого коммерческого транспорта в Российской Федерации характеризуется большим количеством старых автомобилей. Более 45% от всего автопарка LCV было выпущено в период до 2000 года. Автомобили возраста от одного до трех лет составляют примерно 10% от всего автопарка LCV. Малое число сравнительно молодых машин вызвано низкой покупательной способностью потенциальных потребителей, которую усугубил кризис 2008-2009 годов.

Таблица 3.5. Парк легких коммерческих автомобилей в разрезе возраста автомобилей и происхождения, единиц на 01.01.2012, РФ, %

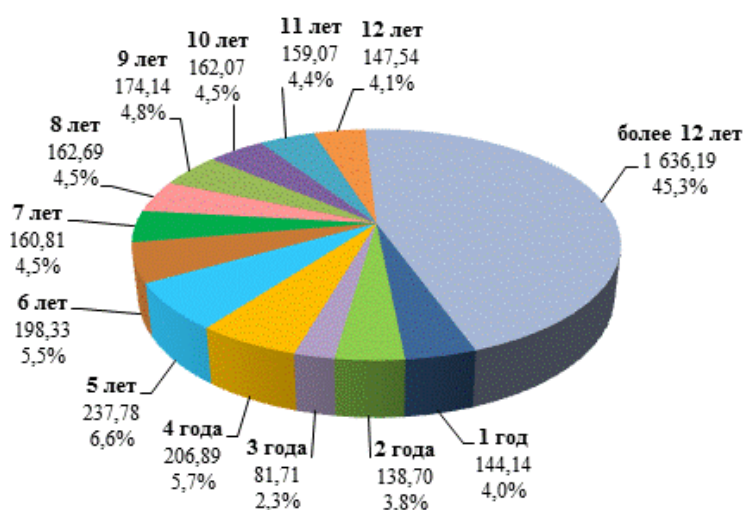
Возраст легких коммерческих автомобилей	Парк легких коммерческих автомобилей, ед.	Российские легкие коммерческие автомобили, %	Иностранные легкие коммерческие автомобили, %
1 год	144 136	59,8	40,2
2 года	138 698	62,7	37,3
3 года	81 706	69,4	30,6
4 года	206 889	61,8	38,2
5 лет	237 776	73,1	26,9
6 лет	198 326	79,2	20,8
7 лет	160 812	84,0	16,0
8 лет	162 694	84,3	15,7
9 лет	174 143	81,1	18,9
10 лет	162 069	71,5	28,5
11 лет	159 068	67,3	32,7
12 лет	147 539	72,3	27,7
более 12 лет	1 636 186	54,9	45,1
Всего	3 610 042	64,6	35,4

Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

В структуре автопарка преобладают автомобили российского производства – ГАЗ, УАЗ и Иж. В сумме доля этих производителей в структуре автопарка LCV на 1 января 2012 года была равна 62,3%. Это обусловлено в основном низкими ценами на продукцию российского происхождения, хотя по оценкам экспертов качество сборки и надежность отечественной техники уступает зарубежным аналогам.

В целом в течение 2000-2011 годов наблюдалась тенденция по увеличению доли на рынке продаж LCV иностранных машин, что нашло отражение в структуре автопарка в разрезе возраста автомобилей. Вытеснение российских марок является следствием, прежде всего, показателей их низкой надежности и качества сборки и неразвитым сервисным обслуживанием.

Диаграмма 3.14. Парк легких коммерческих автомобилей в разрезе возрастной структуры, на 01.01.2012, тыс. единиц, %



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

В структуре автопарка с большим отрывом лидируют автомобили марки ГАЗ семейства «Газель», которые отличаются низкой ценой при удовлетворяющих покупателей за эту цену показателях качества сборки и надежности (при прочих равных условиях они, тем не менее, заметно ниже, чем у более дорогих новых иномарок из Европы, США, Японии и Южной Кореи). Их доля в автопарке по состоянию на 1 января 2012 года достигала 37%.

Таблица 3.6. Парк легких коммерческих автомобилей в разрезе марочной структуры, единицы, на 01.01.2012, %

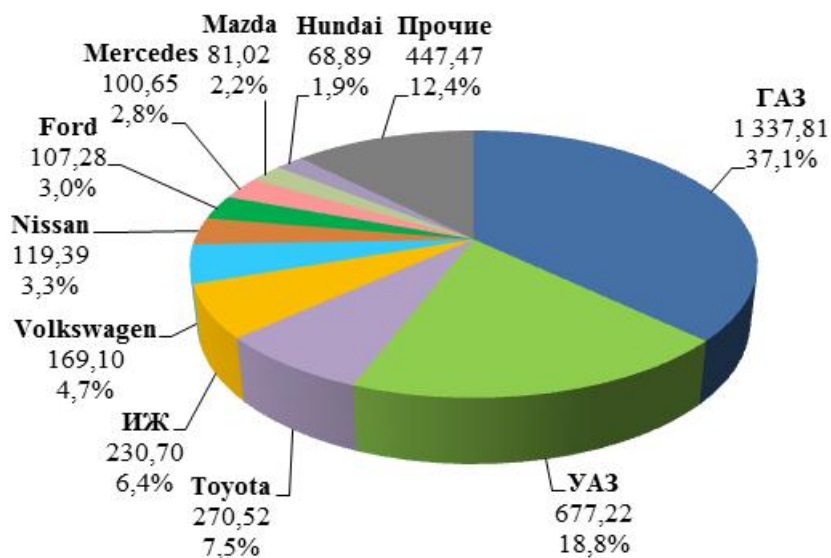
Марка	Всего		Марка	Всего	
	ед.	%		ед.	%
ГАЗ	1 337 810	37,1	RAF	38 233	1,1
УАЗ	677 224	18,8	VIS	28 750	0,8
TOYOTA	270 517	7,5	CITROEN	23 937	0,7
Иж	230 699	6,4	ЕрАЗ	17 200	0,5
VOLKSWAGEN	169 101	4,7	KIA	16 058	0,4
NISSAN	119 393	3,3	SSANG YONG	12 435	0,3
FORD	107 278	3,0	IVECO	9 591	0,3

Марка	Всего		Марка	Всего	
MERCEDES	100 645	2,8	BAW	7 172	0,2
MAZDA	81 017	2,2	OPEL	5 913	0,2
HUNDAI	68 887	1,9	NYSA	5 412	0,1
MITSUBISHI	62 553	1,7	FAW	4 310	0,1
FIAT	55 817	1,5	MAXUS	3 750	0,1
ISUZU	49 506	1,4	FOTON	3 716	0,1
PEUGEOT	43 446	1,2	Прочие	18 053	0,5
RENAULT	41 619	1,2	Всего	3 610 042	100,0

Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Наибольшая доля в автопарке среди иностранных марок в начале 2012 года принадлежала TOYOTA, что вызвано высокой популярностью этих машин на востоке России (в частности подержанных).

Диаграмма 3.15. Парк легких коммерческих автомобилей в разрезе марочной структуры, на 01.01.2012, тыс. единиц, %



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Согласно информации Ассоциации автомобильных инженеров, российский рынок грузовых автомобилей (в него ассоциация включала все виды грузовиков и LCV) в 2011 году занял седьмое место в мире, причем в течение 2010-2011 годов он вырос на 9%, что вызвано как отложенным потребительским спросом после кризиса 2008-2009 годов, так и ростом промышленности, торговли и сферы услуг. В дальнейшем эксперты прогнозируют рост продаж LCV вплоть до 2020 года, однако ежегодные темпы роста, скорее всего, будут снижаться, до 3-5% ежегодно в 2019-2020 годах. За пределами 2020 годы эксперты прогнозируют постепенное насыщение рынка LCV. Положительная динамика продаж, вероятно, станет основным фактором, который приведет к росту автопарка в период до 2017 года.

Таблица 3.7. Крупнейшие мировые рынки продаж новых коммерческих автомобилей по итогам 2010/2011 и 2011/2012 годов, единицы автомобилей

Страна	2010 год	2011 год	Изменение, %
Китай	4 300 000	4 020 000	-7,0
Индия	630 500	744 000	17,8
Япония	729 300	685 530	-6,0
Франция	457 214	482 823	5,6
Германия	282 157	334 822	18,7
Великобритания	260 599	306 488	17,6
Россия	246 564	267 400	9,0
Южная Корея	235 552	249 060	5,7
Италия	204 219	197 289	-3,4
Испания	132 104	123 353	-6,6

Источник: Ассоциация автомобильных инженеров

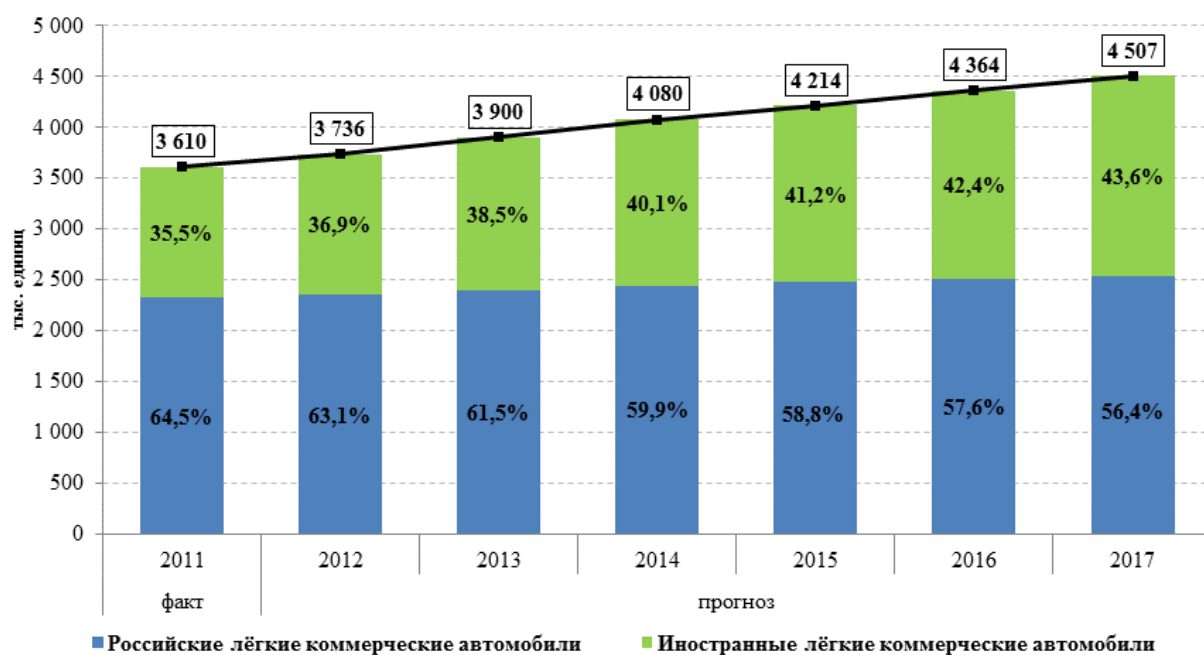
В результате можно ожидать, что численность российского автопарка LCV возрастет к 2017 году по сравнению с 2011 годом на 24,8%, примерно до 4,5 млн единиц. В структуре автопарка LCV в период 2012-2017 годов, вероятно, будет увеличиваться доля иностранных автомобилей, с 35,5% в 2011 году до уровня в 43-44% в 2020 году.

Таблица 3.8. Прогноз парка легких коммерческих автомобилей в разрезе происхождения, тыс. ед., 2011-2017 гг.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Российские легкие коммерческие автомобили	2 330	2 357	2 398	2 445	2 477	2 514	2 544
Иностранные легкие коммерческие автомобили	1 280	1 379	1 502	1 635	1 737	1 850	1 963
Парк легких коммерческих автомобилей	3 610	3 736	3 900	4 080	4 214	4 364	4 507

Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Диаграмма 3.16. Динамика парка легких коммерческих автомобилей в разрезе происхождения на 2011-2017 годы, тыс. единиц, %



Источник: анализ RPI

5. Потребление моторных масел грузовым автотранспортом по регионам России

5.1. Масла для легких коммерческих автомобилей (LCV)

5.1.1. Моторные масла для действующего парка легких коммерческих автомобилей

В 2011 году объем потребления моторных масел легкими коммерческими автомобилями в России составил 78,9 тыс. т.

Как и в случае легкового автотранспорта, основополагающим фактором, который непосредственно определял объем потребления моторных масел LCV в том или ином субъекте Федерации, были размер и структура местного автопарка автомобилей. В результате наибольшие объемы потребления масел в 2011 году наблюдались в следующих субъектах Российской Федерации:

- г. Москве (5,6 тыс. т, или 7,1% от всего потребления LCV в России);
- Приморском крае (5,1 тыс. т, или 6,4%);
- Московской области (4,1 тыс. т, или 5,2%);
- Краснодарском крае (3,0 тыс. т, или 3,8%);
- г. Санкт-Петербурге (2,5 тыс. т, или 3,2%);

Таблица 5.1. Парк легких коммерческих автомобилей и потребление моторных масел в разрезе регионов в 2011 году, тыс. ед., т

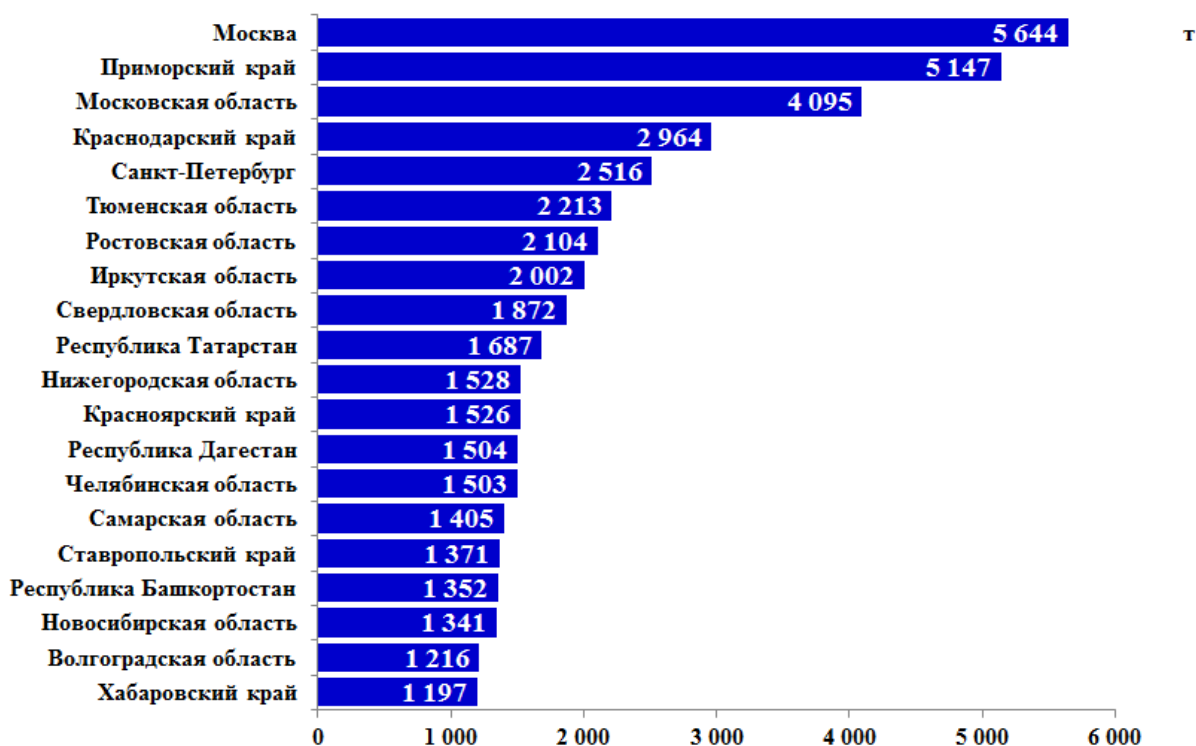
Регион	Парк легких коммерческих автомобилей, тыс. ед.	Потребление масла, т
Центральный федеральный округ	915,9	20 152
Москва	254,20	5 643,96
Московская область	183,52	4 094,75
Белгородская область	33,90	740,52
Брянская область	29,39	651,56
Владимирская область	31,37	691,31
Воронежская область	50,63	1 100,40
Ивановская область	21,91	475,24
Калужская область	34,82	751,74
Костромская область	15,63	339,80
Курская область	23,84	518,62
Липецкая область	23,33	512,11
Орловская область	24,28	524,75
Рязанская область	31,56	687,58
Смоленская область	24,34	523,03
Тамбовская область	22,77	492,23
Тверская область	38,11	825,45

Регион	Парк легких коммерческих автомобилей, тыс. ед.	Потребление масла, т
Тульская область	43,96	956,75
Ярославская область	28,37	622,16
Северо-Западный Федеральный округ	360,9	7 904
Санкт-Петербург	113,85	2 515,91
Ленинградская область	46,44	1 016,76
Архангельская область	28,33	612,98
Вологодская область	27,88	606,43
Калининградская область	44,83	1 000,60
Республика Карелия	20,51	447,02
Республика Коми	20,15	432,46
Мурманская область	19,36	427,58
Новгородская область	17,22	372,56
Псковская область	22,37	471,24
Южный Федеральный Округ	330,5	7 203
Республика Адыгея	10,38	225,54
Астраханская область	25,30	554,97
Волгоградская область	55,89	1 215,55
Республика Калмыкия	6,56	138,47
Краснодарский край	135,45	2 963,56
Ростовская область	96,96	2 104,49
Северо-Кавказский федеральный округ	211,3	4 591
Республика Дагестан	68,98	1 504,46
Республика Ингушетия	5,78	125,92
Кабардино-Балкарская республика	23,15	507,22
Карачаево-Черкесская республика	7,61	161,43
Республика Северная Осетия-Алания	19,66	424,49
Ставропольский край	63,53	1 370,92
Чеченская республика	22,59	496,57
Приволжский федеральный округ	602,1	12 975
Республика Башкортостан	63,37	1 352,33
Кировская область	28,56	616,62
Республика Марий Эл	12,33	266,50
Республика Мордовия	15,34	333,80
Нижегородская область	68,75	1 527,83
Оренбургская область	47,97	1 012,47
Пензенская область	30,55	667,95
Пермский край	50,02	1 077,24
Самарская область	64,64	1 405,46
Саратовская область	51,23	1 104,47
Республика Татарстан	79,20	1 687,09
Удмуртская республика	29,83	615,02
Ульяновская область	32,47	698,84
Чувашская республика	27,84	608,98
Уральский федеральный округ	273,8	5 961

Регион	Парк легких коммерческих автомобилей, тыс. ед.	Потребление масла, т
Курганская область	17,63	373,51
Свердловская область	85,81	1 872,15
Тюменская область	101,51	2 213,00
Челябинская область	68,81	1 502,62
Сибирский федеральный округ	497,2	10 782
Республика Алтай	6,27	131,81
Алтайский край	52,07	1 104,42
Республика Бурятия	34,37	761,07
Иркутская область	91,05	2 002,44
Кемеровская область	44,39	966,28
Красноярский край	70,98	1 526,36
Новосибирская область	61,11	1 341,15
Омская область	51,48	1 094,20
Томская область	24,80	528,35
Республика Тыва	7,09	151,31
Республика Хакасия	12,65	275,32
Забайкальский край	40,93	898,99
Дальневосточный федеральный округ	418,3	9 378
Амурская область	38,44	859,60
Еврейская автономная область	8,41	188,73
Камчатский край	21,56	475,75
Магаданская область	7,60	164,12
Приморский край	227,69	5 147,05
Республика Саха (Якутия)	31,67	681,26
Сахалинская область	28,41	629,40
Хабаровский край	52,90	1 196,76
Чукотский автономный округ	1,64	35,07
Всего по РФ	3 610	78 944

Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

Диаграмма 5.1. Субъекты Российской Федерации с крупнейшими величинами потребления моторных масел легкими коммерческими автомобилями (топ-20), по итогам 2011 г., т



Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

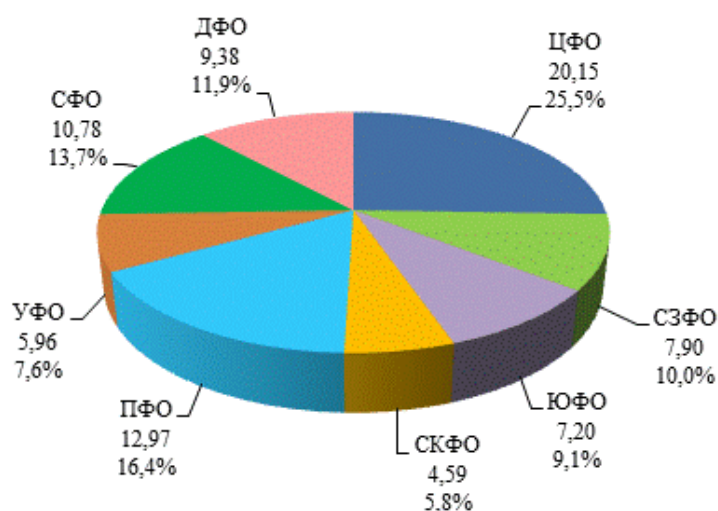
Размер и структура парка легких коммерческих автомобилей в 2011 году во многом определили удельные доли потребления моторных масел в отдельных регионах и федеральных округах.

В результате максимальные объемы потребления моторных масел имели место в следующих федеральных округах:

- Центральном (20,2 тыс. т, или 25,5% от всего потребления LCV в России);
- Приволжском (13,0 тыс. т, или 16,4%);
- Сибирском (10,8 тыс. т, или 13,7%).

Таким образом доля суммарного потребления в упомянутых выше округах в 2011 году составляла 55,8% от всего потребления масел легкими коммерческими автомобилями в РФ.

Диаграмма 5.2. Потребление масла легкими коммерческими автомобилями в разрезе федеральных округов в 2011 году, тыс. т, %

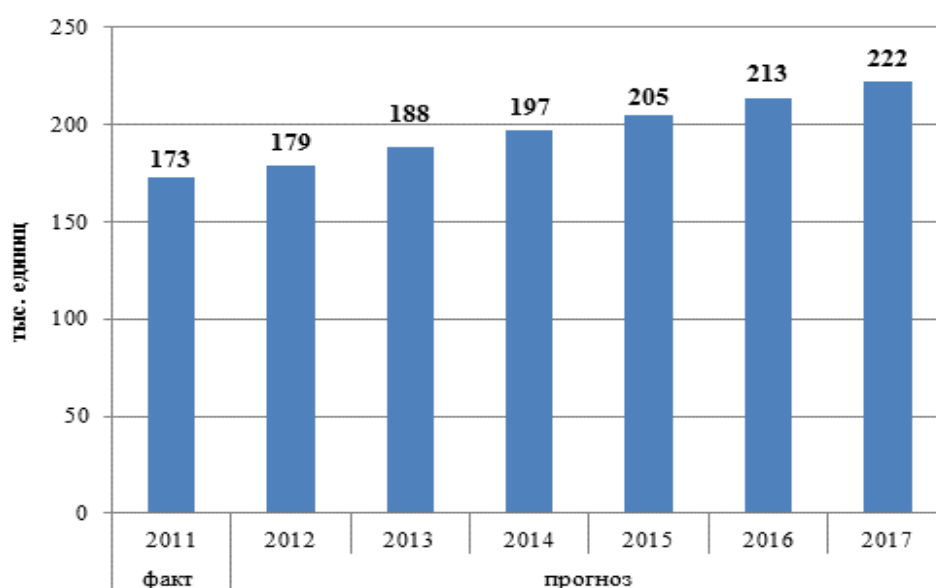


Источник: агентство «Автостат», анализ RPI

5.1.2. Моторные масла первой заливки для легких коммерческих автомобилей

В 2011 году, согласно данным Росстата России, было выпущено около 173 тыс. легких коммерческих автомобилей. Согласно экспертным оценкам, в 2012 году объем производства LCV достигнет приблизительно 179 тыс. единиц. В дальнейшем, в течение 2012-2017 годов, объем выпуска легких коммерческих автомобилей в стране может устойчиво расти со среднегодовым темпом в 4-5%, достигнув к 2017 году уровня в 222 тыс. единиц.

Диаграмма 5.3. Прогноз производства легких коммерческих автомобилей в России в 2012-2017 годах, тыс. ед.

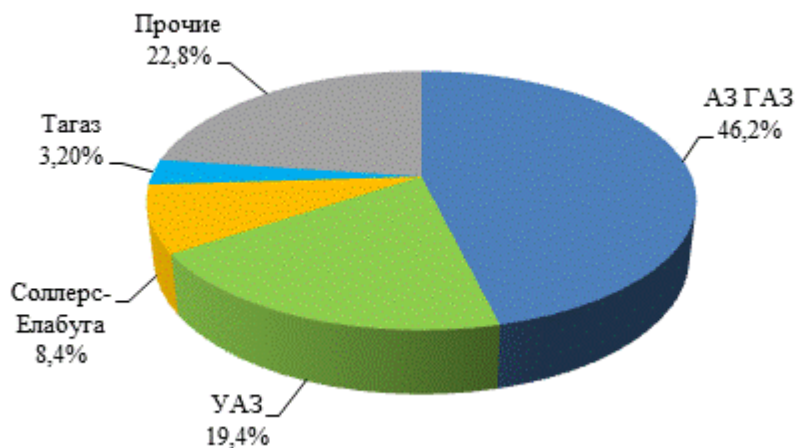


Источник: анализ RPI

В 2011 году крупнейшими производителями легких коммерческих автомобилей в России были:

- АЗ ГАЗ (46,2% от всего производства LCV в России в 2011 году);
- УАЗ (19,4%);
- Соллерс-Елабуга (6,4%).

Диаграмма 5.4. Доли отдельных производителей в общем объеме выпуска легких коммерческих автомобилей в России в 2011 году, %



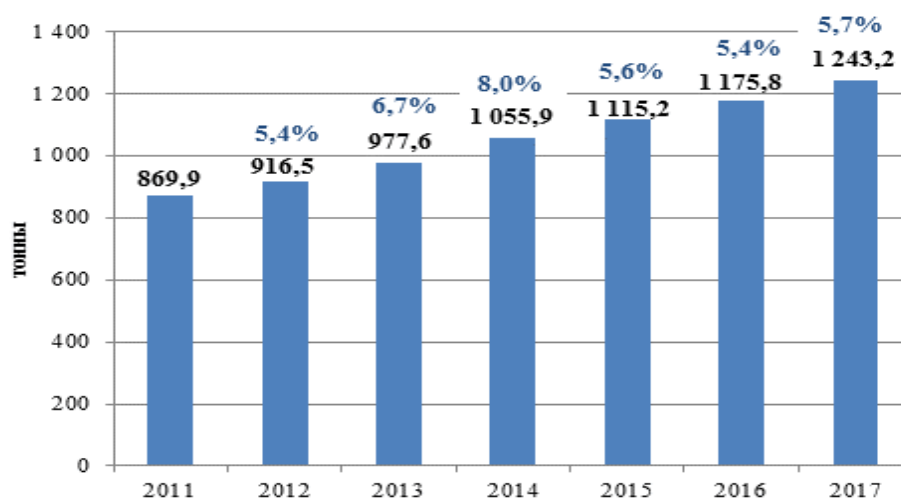
Источник: анализ RPI

В 2011 году суммарный объем потребления масел первой заливки для легкого коммерческого транспорта в России составил 0,87 тыс. т. При расчете этой величины учитывались в том числе объемы производства автомобилей по отдельным производителям и объемы систем смазки для различных марок автомашин.

В дальнейшем, с учетом прогноза выпуска LCV на 2012-2017 годы по отдельным производителям и возможной растущей динамики изменения объемов систем смазки по маркам автомобилей (из-за растущей мощности двигателей), в 2012-2017 годах можно ожидать устойчивого роста объема потребления масел первой заливки LCV на уровне 5,4%-8% в год.

В результате в 2017 году суммарный объем потребления масел первой заливки LCV может достичь 1,2-1,25 тыс. т.

Диаграмма 5.5. Прогноз объема потребления масла первой заливки легкими коммерческими автомобилями в 2012-2017 годах, т

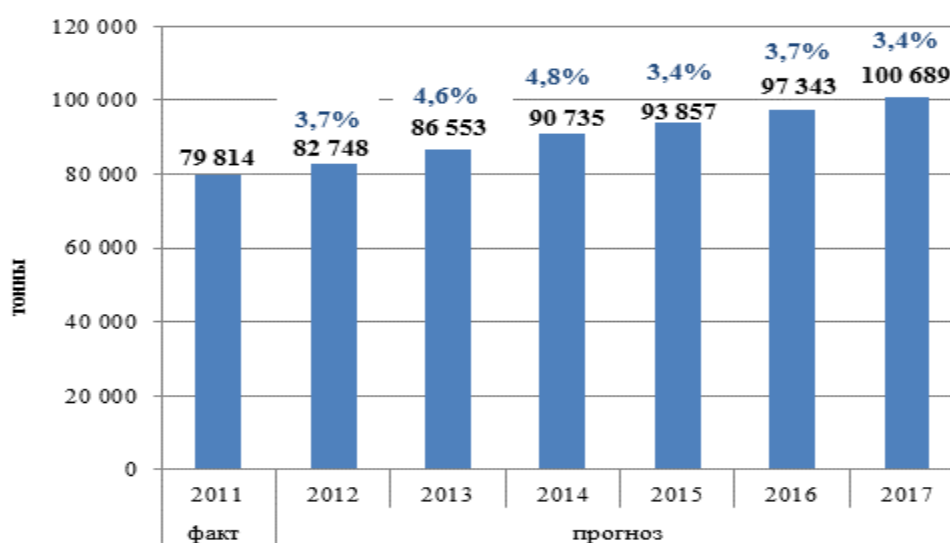


Источник: анализ RPI

5.1.3. Прогноз потребления масел для легких коммерческих автомобилей

С учетом прогноза динамики легкового автопарка на 2012-2017 годы, его структуры, изменения объемов систем смазки автомобилей, годового и растущего межсервисного пробега и расхода масла при работе двигателя, можно ожидать, что в течение 2012-2017 годов суммарный объем потребления масел легкими коммерческими автомобилями будет ежегодно расти на 3%-5%. В результате в 2017 году этот показатель может достичь в абсолютном исчислении 100-105 тыс. т.

Диаграмма 5.6. Динамика суммарного потребления моторных масел легкими коммерческими автомобилями в 2012-2017 годах, т



Источник: анализ RPI

Резюмируя, можно перечислить факторы, которые будут влиять на рост потребления масла LCV.

Это:

- увеличение величины парка легковых автомобилей (определяющий фактор);
- рост объемов системы смазки двигателей (из-за роста мощности двигателей);
- возрастание годового пробега, вследствие роста надежности автомашин и увеличения объемов перевозок.

Как и в случае легкового автотранспорта, для сегмента LCV можно спрогнозировать смещение структуры потребления масел от минерального масла в пользу синтетического масла.