

# Желтая майка лидера

Анна  
ТИХОМИРОВА

*Производство велосипедов в январе нынешнего года по сравнению с декабрем 2009-го увеличилось на 45,2%.*



ИТАР-ТАСС

Январским лидером 2010 года среди промышленников стало производство велосипедов, выпуск которых составил 53,5 тыс. штук. Участники рынка объясняют такой рост в производстве подготовкой ассортимента к весенним продажам. Двухколесный транспорт в России с каждым годом становится все более популярным. И это несмотря на погодные условия: в большинстве регионов «велосипедный сезон» длится не более шести месяцев в году. При этом во многих городах практически отсутствуют специальные велосипедные дорожки.

Известно, что и в Европе, и в Азии велосипедистам уделяют большое внимание. Например, на одного москвича в городе приходится 0,23 м велодорог, в то время как в Хельсинки — 100 м на человека, в Амстердаме и Копенгагене — 82 и 81 м соответственно. Не случайно в Амстердаме 40% горожан предпочитают добираться до работы именно этим видом транспорта.

Впрочем, все эти причины не мешают россиянам обзаводиться «двухколесным другом». По данным исследовательской компании Abarus Market Research, в 2000 году на 1000 россиян приходилось около 100 велосипедов, а сейчас их уже 170. Общее количество велосипедов в стране превышает 25 млн. штук. Наибольшей популярностью пользуются детские и так называемые «внедорожные» машины. Быстрыми темпами в последнее время растет спрос и на горные велосипеды.

Компания «Веломоторс», лидер отечественных производителей велосипедов, оценивает общий годовой объем рынка в 5–6 млн. штук, с учетом импорта. При средней стоимости велосипеда в \$100 (китайская продукция) весь рынок можно минимально оценить в \$500–600 млн. Однако независимые эксперты дают более высокие оценки, что связано и с искажением данных, представляемых российскими производителями в Росстат, и со значительной долей «серого» импорта на рынке.

Крупнейшие производители велосипедов, запчастей и принадлежностей к ним — Китай, Тайвань и Вьетнам. При этом большинство популярных брендов, выпускаемых в этих странах, принадлежат европейским и американским компаниям. По словам директора по исследованиям Abarus Market Research Веры Никольской, китайская продукция удерживает прочные позиции на нашем рынке, ее доля ежегодно расширяется. Наглядный пример: в 2002 году китайских велосипедов на российском рынке было чуть более 50%, а уже в 2007-м — 94%. Подобная популярность азиатской продукции объясняется низкими ценами.

Российские велосипеды не так популярны. При этом они практически не вывозятся за рубеж — экспорт составляет всего 5% от производства. И это несмотря на то, что с собственным производством до кризиса все было не так уж и плохо — с 2005 года российские велозаводы стали наращивать мощности и к 2007 году увеличили производство на 43,78%. А к концу 2008 года, по некоторым данным, предполагалось выпустить 1,8 млн. велосипедов (по данным ОАО «Иткор», выпустили 1,5 млн. штук).

По словам директора компании «Веломоторс» Александра Начевкина, в 2008 году темпы роста упали и составили 2–3%. Производители ожидали перенасыщения рынка и стагнации. Еще более омрачило картину то, что летом в Китае из-за укрепления юаня и подорожания металла и резины начала расти стоимость запчастей, и к 2009 году цены на велосипеды поднялись на 40–60% по сравнению с началом 2008-го, что не могло не сказаться на производстве. В результате объем российского рынка за 2009 год сократился на 20%. ●

По данным ОАО «Иткор»

Крупнейшие отечественные производители велосипедов

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	2008 ГОД, ТЫС. ШТУК	2007 ГОД, ТЫС. ШТУК	ИЗМЕНЕНИЕ, %
ООО «Веломоторс плюс» (г. Кубинка, Московская обл.)	1003,3	900,1	111,5
ООО «Велотранс» (станция Крыловская, Краснодарский край)	417,4	382,3	109,2
ОАО «ЗиФ плюс» (г. Пенза)	15,6	5,2	298,5
ООО ГПП «Жуковский велосипедный завод»	9,2	32,8	28,3
ФКП «СМЗ» (г. Саранск, Республика Мордовия)	2,7	6,2	44,2
<b>Всего</b>	<b>1533,1</b>	<b>1512,6</b>	<b>101,4</b>

Производители автобусов весь прошлый год показывали весьма скромные результаты: выпуск продукции за 2009 год сократился на 46,6% по сравнению с 2008-м и составил 35,5 тыс. В нынешнем январе по сравнению с прошлым декабрем производство автобусов упало сразу на 94,5%, до 282 штук. В этот период существенный рост производства был зафиксирован только на НЕФАЗе (до 43 автобусов, +168,8%), также увеличил выпуск ПАЗ (73, +9%).

Решающее негативное воздействие на показатель общего объема производства автобусов в январе оказало полное отсутствие выпуска микроавтобусов на Горьковском автозаводе (против 456 штук в январе 2009 года). Причина столь существенного сокращения банальна — у муниципалитетов и в лучшие времена средств для обновления автопарка было немного, а в связи с финансовым кризисом денег практически не осталось. А именно администрация города выступает основным и практически единственным заказчиком этого вида продукции.

В целом автобусный парк России насчитывает более 850 тыс. единиц техники, из них 40% — практически полностью изношенные машины. В результате в стране не хватает более 50 тыс. автобусов. Подобная ситуация на российском рынке начала складываться еще в 2008 году, когда глобальный финансово-экономический кризис еще не набрал полную силу. По данным Росстата, уже в первом полугодии 2008 года производство автобусов сократилось на 10%, дальше происходило все более глубокое падение уровня производства.

В 2009 году не раз останавливались конвейеры на крупных предприятиях, чего не случалось на протяжении достаточно длительного времени. Например, Ульяновский автозавод (УАЗ) начал год с нулевых показателей в графе «производство», Ликинский и Курганский автозаводы не собирали автобусы в январе и апреле. По данным ОАО «АСМ-холдинг», уровень производства в январе — декабре 2009 года к тому же периоду 2008-го составил: на ОАО «НЕФАЗ» (г. Нефтекамск, Республика Башкортостан) — 63,7%, ООО ВАП «Волжанин» (г. Волжский, Волгоградская обл.) — 109,6%, ОАО «АЗ «Урал» (г. Ми-

Крупнейшие отечественные производители автобусов

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	2008 год, тыс. штук	2007 год, тыс. штук	ИЗМЕНЕНИЕ, %
ООО «Автозавод ГАЗ»	23,2	38,60	60,2
ОАО «УАЗ»	16,8	18,30	92,1
ООО «ПАЗ»	13,9	15,03	92,6
ООО «Самолтор-НН»	2,3	2,80	83,2
ОАО «ЛиАЗ»	2,3	2,90	76,3
ООО КАВЗ	1,5	4,10	36,6
ОАО «НЕФАЗ»	1,1	1,30	84,9
ОАО «Тушино-Авто»	0,6	0,50	123,5
ОАО «ГолАЗ»	0,4	0,50	72,4
ВАП «Волжанин»	0,3	0,30	94,6
<b>Всего</b>	<b>65,9</b>	<b>88,9</b>	<b>72,3</b>

асс, Челябинская обл.) — 28,1%, ОАО «УАЗ» (г. Ульяновск, Ульяновская обл.) — 45,7%, ООО «ПАЗ» (г. Павлово, Нижегородская обл.), включая микроавтобусы, — 52,2%, ООО «ЛиАЗ» (г. Ликино-Дулево, Московская обл.) — 48,4%, ООО «КАВЗ» (г. Курган, Курганская обл.) — 35,1%, ОАО «ГолАЗ» (г. Голицино, Московская обл.) — 35,7%.

После ужесточения норм импорта иностранных автозаводов, введения обязательного страхования и экологических стандартов «Евро-3» поставка зарубежных транспортных средств на российский рынок также сократилась. Ввоз автобусов в 2009 году снизился по сравнению с 2008-м на 67,1%, до 3,22 тыс. Лидером здесь по-прежнему является Корея (38,6% импорта). Ввоз автобусов из этой страны в прошлом году снизился в 2,3 раза, до 1,25 тыс. по сравнению с 2008 годом.

По оценкам аналитиков, чтобы компенсировать ежегодные потери автобусного парка, необходимо ежемесячно вводить в строй более 5 тыс. единиц техники. На такой уровень производства отечественный автопром выйдет не ранее, чем через пять лет. До этого рынок будет в значительной степени наполняться импортной техникой, доля которой, по прогнозам экспертов, постепенно увеличится с сегодняшних 25 до 35–40%. ●

По данным ОАО «Илкор»



ИТАР-ТАСС

# Автобусная остановка

Анна  
ТИХОМИРОВА

*Производство автобусов в январе побило все печальные рекорды — их выпуск сократился на 94,5%.*