

По заказу компании ООО
«Региональный центр ЯМЗ»

МОНИТОРИНГ РЫНКА ДВИГАТЕЛЕЙ сегмент автотракторных дизельных двигате- лей производства ОАО «Автодизель» (ЯМЗ)

Демо-версия

Авторы:

Юлия Волкова

Методика исследования; общее руководство;
составление архива тендеров

Юрий Легин

обзор рынка

Наталья Головнева

анализ продвижения в Интернете

Ирина Лебедева

открытые цены игроков

Период проведения **май 2007 – май 2008 года**

Содержание

Часть 1	Анализ рынка	
1.1.	Краткий обзор состояния российского рынка автобусов и грузовых автомобилей	5
1.2.	Факторы, влияющие на состояние российского рынка автобусов и грузовых автомобилей	16
1.3.	Основные российские производители автобусов и грузовых автомобилей	16
1.4.	Основные иностранные игроки на российском рынке автобусов и грузовых автомобилей	20
1.5.	Дистрибуция	21
1.6.	Показатели экспорта-импорта	22
1.7.	Участие российских властей в регулировании рынка	24
Часть 2	Анализ продукции	
2.1	Дистрибуторы двигателей ЯМЗ и запчастей к ним	27
2.2	Открытые цены конкурентов (прайс-листы)	30
2.2	Сравнение цен на аналогичную продукцию	31
Часть 3	Анализ спроса	
3.1	Архив заявок по двигателям ЯМЗ, запчастям к ним, дизельным электростанциям	34
Часть 4	Конкурентный анализ	
3.1	Статистика запросов по ключевым словам в поисковых системах	35
3.2	Контекстная реклама	36
3.3	Состояние корпоративных Интернет-ресурсов и выполнение ими основных функций – представительской, рекламной, информационной, торговой и коммуникативной	38
3.4	Продвижение в поисковых системах	45
Часть 5	Выводы	49

Приложения (таблицы)

Таблица 1.1а	Главные потребители грузовиков в России	10
Таблица 1.1б	Структура сегмента грузовых автомобилей в различных странах (%)	10
Таблица 1.1в	Объемы выпуска грузовых автомобилей в России	11
Таблица 1.1г	Импорт некоторых видов сельскохозяйственной техники в 2004 и 2005 годах (единиц)	14
Таблица 1.1д	Необходимый и фактический парк сельскохозяйственных тракторов (единиц)	14
Таблица 1.1е	Необходимый и фактический парк зерноуборочных комбайнов (единиц)	14
Таблица 1.3а	Динамика выпуска автомобилей в России в 1999 – 2005 гг. (шт.)	16
Таблица 1.3б	Динамика производства грузовых автомобилей и шасси различной грузоподъемности в 2004 и 2005 годах	17
Таблица 1.3в	Динамика производства грузовых автомобилей и шасси различной грузоподъемности в 2004 и 2005 годах	18
Таблица 1.3г	Производство малотоннажных коммерческих автомобилей России в I полугодии 2006 года	18

Таблица 1.4а	Динамика импорта поддержанных тяжелых грузовиков в Россию с 2000 по 2005 год	20
Таблица 1.6а	Импорт России грузовых автомобилей с 2004 по 2006 годы	22
Таблица 1.6б	Экспорт России грузовых автомобилей с 2004 по 2006 годы	23
Таблица 2.1а	Трейдера двигателей ЯМЗ и запчастей к ним (не входящие в число дистрибуторов и региональных представителей ООО «Автодизель»)	27
Таблица 2.3а	Цены на аналогичную продукцию компаний - конкурентов	31
Таблица 3.1а	Наиболее популярные запросы по тематике двигателей и запчастей в поисковых системах Yandex и Rambler (по состоянию на начало мая 2007 года)	35
Таблица 3.2а	Рекомендуемые для размещения по контекстной рекламе словосочетания	36
Таблица 3.3а	Размещение контекстной рекламы основными конкурентами по наиболее популярным запросам	34
Таблица 3.3а	Анализ Интернет-ресурсов основных конкурентов	38

Приложения (графики, диаграммы, схемы)

Диаграмма 1.1а	Необходимый и фактический парк сельскохозяйственных тракторов (единиц)	14
Диаграмма 1.1б	Необходимый и фактический парк зерноуборочных комбайнов (единиц)	15
График 1.3а	Динамика российского рынка грузовых автомобилей, 2004-2005 гг. (тысяч штук)	17
Схема 1.5а	Типовая структура сбыта двигателей	21
График 1.6а	Динамика импорта новых тяжелых грузовиков в Россию	23
Диаграмма 1.6б	Доля автомобилей различных типов, от общего количества новых грузовиков, импортированных в 2005 году	24

Часть 1

Анализ рынка

1. Анализ рынка

Российский рынок машиностроения - это совокупность рынков, отличающихся между собой как по номенклатуре и объему производимого товара, так и по степени экономической концентрации и конкурентоспособности.

Это очень большой неоднородный рынок, включающий железнодорожное, металлургическое, электротехническое, станкостроительное, тракторное, автомобильное и инструментальное машиностроение, судостроение, автомобилестроение, авиастроение, приборостроение и т.д. Структура поставщиков и потребителей машиностроительной отрасли указывает на центральное положение отрасли в цепи взаимосвязанных вертикально-интегрированных товарных рынков России.

Машиностроительный рынок, как никакой другой, зависит от металлургической промышленности. Наметившийся в последние годы рост промышленного производства в машиностроительном комплексе напрямую связан с подъемом металлургической промышленности. Российское машиностроение пытается находиться в русле мировых тенденций, но кризисное состояние отечественной экономики в 1990-е годы отразилось на состоянии этого товарного рынка в наибольшей степени. Прежде всего, это связано с тем, что был раздроблен единый комплекс советской металлургии. Часть добытого сырья и произведенных металлов находился во внутриторговом обороте союзных Республик (ныне страны СНГ). Резкое снижение производства в машиностроительном и оборонном комплексе имело неблагоприятные последствия и для российских металлургических предприятий, обеспечивающих более 85% потребности машиностроительного комплекса в алюминии, никеле и меди. Точка зрения, что рынок сам расставит все по местам, оказалась несостоятельной.

Сегодня основу отрасли составляют предприятия, производство продукции которых в переходный период катастрофически упало. Сейчас, когда металлургическая промышленность России на подъеме, ситуация в машиностроительном комплексе меняется - тенденция скупки мелких пакетов акций предприятий машиностроительного комплекса большим количеством малоизвестных фирм из офшорных зон сменилась на тенденцию покупки акций этих предприятий крупными российскими компаниями, прежде всего - металлургическими, и компаниями им подконтрольными. На машиностроительном рынке действует ограниченное число привлекательных компаний машиностроительного комплекса, поэтому существует корпоративная борьба за вовлечение таких предприятий в свои структуры.

1.1. Краткий обзор состояния российского рынка автобусов, грузовых автомобилей и самоходной сельскохозяйственной техники

Автомобильная промышленность – ведущая отрасль машиностроения, способная влиять на процессы экономического и социального развития Российской Федерации. С конца XX века состояние автомобильной промышленности и уровень автомобилизации стал индикатором уровня развития любой страны, в том числе и России.

Наличие развитой автомобильной промышленности является важным элементом обеспечения национальной безопасности государства. В настоящий момент в российской автомобилестроительной отрасли объединено около 250 крупных и средних предприятий и организаций, занято более 800 тыс. человек. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, что обеспечивает занятость около 5 млн. человек из числа трудоспособного населения.

После распада СССР за счет открытия новых автосборочных предприятий с зарубежными фирмами и создания отечественными автозаводами дочерних предприятий по сборке автомобилей в других городах, автомобильное производство в России стало значительно менее концентрированным географически. В Советской России на главный район автомобильной промышленности – Волгo-Камский «треугольник», с вершинами в Нижнем Новгороде, Тольятти и Ижевске и внутренними центрами в Ульяновске и Набережных Челнах, приходилось более 3/4 автомобильного производства. Еще около 20% продукции отрасли давал столичный регион – Москва. По масштабам производства автомобилей Москва превосходила все союзные республики (ныне страны ближнего зарубежья) вместе взятые. В последние годы распределение автопредприятий по территории страны стало более равномерным.

Сейчас автомобильная промышленность обладает научным потенциалом, квалифицированными инженерными кадрами и специалистами для создания и внедрения перспективных технологий. Для нужд автомобилестроения широко используются возможности предприятий оборонно-промышленного комплекса. Производство военной автомобильной техники базируется на широкой унификации грузовых полноприводных автомобилей гражданского назначения.

Технологическое оборудование отечественных автозаводов в основном закупалось в 60 - 70 годы за рубежом и на момент установки, в общем-то, соответствовало мировому уровню. Однако после интенсивного использования на протяжении 25-30 лет оно во многом устарело и требует замены. Вместе с тем отдельные предприятия автомобильной промышленности и сейчас располагают вполне дееспособным парком оборудования (в том числе вполне современного), эффективно действующей системой его обслуживания и ремонта, мощными службами подготовки и обеспечения производства, наконец, значительным парком демонтированного специального и агрегатного оборудования и собственными станкостроительными цехами. Кроме того, практически все предприятия имеют опыт технологической модернизации.

Автомобильная промышленность и в наши дни продолжает оставаться одной из ключевых отраслей экономики России. И вместе с тем распад СССР и последовавшие за этим реформы не смогли не отразиться на состоянии российского автопрома. Если в 1990 году СССР занимал четвертое место в мире по производству автомобилей, то в конце 2006 года Россия занимала уже только 13 место¹.

Среди наиболее серьезных проблем, стоящих в настоящее время перед российским автопромом можно выделить следующие:

- крайне напряженное финансовое положение отрасли. Сохраняется низкая рентабельность работы автозаводов².
- недостаточная активность потенциальных инвесторов, в значительной мере определяющая отставание отечественной автомобильной техники от современных требований по техническому уровню, надежности, безопасности, экологии и комфорту.
- постепенное уменьшение объема оборотных средств, дефицит которых составляет около трех месяцев производства. Ежегодный объем инвестиций в автомобильную промышленность за период с 1998 по 2001 гг. не превышал 8,3 млрд. руб. в год, в 2002 г. составил не более 7 млрд. руб., по итогам опять практически сравнялся с показателями 1990-х годов и составил 8,12 млрд.рублей. При этом доля собственных средств заводов, инвестирующих в развитие производства, составляла от 84 до 92%. Такое положение вещей становится сдерживающим фактором реализации разработанных проектов модернизации предприятий.

В настоящее время в российской автомобильной промышленности активно происходят процессы интеграции автомобильных заводов, а также производителей автомобильных компонентов в укрупненные бизнес-группы (например, холдинг «Русские автобусы»). Постепенно вводится в действие гармонизированная с европейскими требованиями обязательная сертификация автотранспортных средств и комплектующих изделий в соответствии с принятыми Российской Федерацией международными обязательствами в этой сфере.

Что же касается структуры выпускаемой продукции, то сейчас страна лидирует по выпуску автомобилей в так называемых нижних ценовых группах³. Например: легковые автомобили стоимостью до 6 тысяч долларов, грузовики и автобусы - до 20 тысяч долларов вполне конкурентоспособный товар в ряде зарубежных стран. Доля экспортной продукции в общем объеме выпуска российской автотехники составляет по легковым автомобилям – около 11%, грузовикам – почти 7% и автобусам - немногим более 6%.

Последние четыре – пять лет объем производство российских автомобилестроительных предприятий постоянно увеличивается, и все же национальный автопром не обеспечивает в полном объеме потребности транспортного рынка в конкурентоспособном подвижном составе. По состоянию на конец 2006 года российский парк автотранспортных средств по их техническому уровню, моральному

¹ По данным Госкомстата

² В среднем по отрасли показатель рентабельности не превышает 5 – 8%

³ По данным Министерства промышленности, науки и технологий Российской Федерации

и физическому износу находился в критическом состоянии: почти у 45% находящихся в эксплуатации автобусов, 51% грузовых и 48% легковых автомобилей превышены сроки амортизации (свыше 10 лет).

Одновременно с увеличением объемов производства национального автопрома растет импорт автомобильной техники, в том числе поддержанной, более дешевой. Существенно усиливается конкуренция со стороны Узбекистана, Казахстана, Беларуси, Украины, создающих современные сборочные производства легковых автомобилей с зарубежными фирмами, ориентированных на российский рынок. Аналогичное положение и в странах Центральной Европы. Отставание отечественной автомобильной промышленности по техническому уровню продукции, технологии и организации производства от уровня передовых стран достигло 10-15 лет и продолжает возрастать.

По своим техническим характеристикам, безопасности, комфортности, надежности и другим важнейшим показателям продукция российской автомобильной промышленности существенно отстает от мировых аналогов. Она во многом не соответствует международным требованиям, в частности, документам ЕЭК ООН по безопасности и экологическим параметрам. Сохранение такого положения дел создает реальные угрозы развитию транспортной системы страны и ее экономическому потенциалу. Проблемы надежности усугубляются нестабильным качеством материалов и комплектующих изделий, неразвитостью системы технического обслуживания, ремонта и обеспечения отечественной автомобильной техники запасными частями.

По планам Минэкономразвития парк грузовых автомобилей к 2010 году увеличится с 4,5 до 5,1-5,4 млн. штук. Рынок автобусов увеличится до 67-70 тыс. штук, при этом доля продажи автобусов большого и особо большого классов возрастет с 8 процентов до 16-17 процентов.

Некоторые основные тенденции потребительского спроса, прогнозируемые экспертами для российского рынка грузовых автомобилей в ближайшем будущем:

■ На период до 2010 года ожидается рост спроса на грузовые автомобили всех категорий. По оценкам экспертов, к 2010 году спрос на грузовые автомобили увеличится на 16-17%. Это связано с ростом потребности в грузовых автомобилях для перевозки товаров и сырья, а также с увеличением парка автомобилей для коммунальных и специальных нужд. В то же время ожидается сокращение спроса на легковые автомобили. По оценкам экспертов, к 2010 году спрос на легковые автомобили снизится на 10-15%. Это связано с насыщением рынка легковыми автомобилями и с увеличением доли автомобилей в возрасте более 10 лет. В целом, ожидается, что к 2010 году спрос на автомобили возрастет на 5-6%. Это связано с увеличением парка автомобилей в стране и с ростом потребности в новых автомобилях. По оценкам экспертов, к 2010 году парк автомобилей в стране увеличится на 10-15%. Это связано с увеличением производства автомобилей в стране и с ростом импорта автомобилей. В целом, ожидается, что к 2010 году парк автомобилей в стране увеличится на 10-15%. Это связано с увеличением производства автомобилей в стране и с ростом импорта автомобилей.

Данные не предназначены для открытой публикации

Во-первых, слишком дорого - не под силу средним и малым компаниям. Российские грузовики комфортно чувствуют себя по отношению к новому импорту из-за существенной разницы в цене, ино-

⁴ По оценке В. Семенова, начальника отдела промышленной политики в обрабатывающих отраслях Моспромэнерго России

гда почти двукратной. Единственный наиболее эффективный выход из положения – приобретение автомобилей в лизинг. Данная схема только за 2005 -2006 годы приобрела в Санкт-Петербурге и в Москве огромную популярность. По заявлениям отдельных лизинговых компаний (особенно питерских), доля подобных сделок по грузовым автомобилям уже достигает 30 – 40 процентов. В отдельных компаниях – до 50.

Во-вторых, велики издержки на эксплуатацию, и подержанных иномарок в том числе. Тормозят развитие рынка иномарок монопольно высокие цены на сервисное обслуживание и запасные части. Ремонтировать самим сложно, добавляются расходы на содержание ремонтной службы. По состоянию на начало 2007 года наиболее массированное присутствие в регионах сервисов (около 130), отсутствие проблем с запчастями - у КАМАЗа. Для сравнения: у Volvo в России около 30 сервисных станций, у других иностранных игроков и того меньше. По причине отсутствия соответствующих сервисных центров американские «большегрузы» менее популярны в России чем подержанные европейские грузовики.

Автобусостроение

Рынок автобусов, являясь частью отечественного автомобильного рынка, весьма самостоятелен и существенно отличается не только от рынка легковых автомобилей, но и грузовых. Тому есть ряд причин, и в первую очередь то, что основными потребителями автобусов являются муниципальные предприятия автотранспорта общего пользования. Несмотря на возросшие потребности в пассажирских перевозках, развитие автобусного рынка сдерживается низким платежеспособным спросом, преимущественно из-за ограниченного финансирования муниципальных автопарков, а также невысокой рентабельностью пассажирских перевозок. Российский рынок автобусов еще в большей степени, чем рынок грузовых автомобилей, остался внутренним замкнутым сегментом, и его развитие определяется преимущественно отечественным производством автотранспортных средств.

В последние годы производство автобусов в России было одним из наиболее динамично развивающихся секторов автомобилестроения. За период с 1990 по 1995 год выпуск автобусов в России снизился на 33%, затем наметился рост производства. Начиная с 1998 года ежегодный выпуск автобусов в стране стабильно увеличивался вплоть до 2003 года. Так, в 2003 году в России было выпущено более

За
более чем
бусов и
пуске пр
(на 0,5%
казателе

На
городски
возрос
составил
стически

В
учетом
рынка п

Мо
предпри
водства
вейерну

В
лей 2004 г. Очевидно, что к этому времени основная конкурентная борьба развернется между российскими и азиатскими производителями, которые будут стремиться к активному использованию теперь уже своего конкурентного преимущества – низкой рыночной стоимости производимого автотранспорта.

т. е.
авто-
вы-
году
в по-

с на
ссов
ями
ури-

с» (с
ерть

одни
оиз-
кон-

зате-

Данные не предназначены
для открытой публикации

Грузовое автомобилестроение

Сегмент грузовых автомобилей характеризуется небольшим, но постоянным ежегодным приростом доли иномарок: как производимых в России, так и ввозимых из-за рубежа. Несмотря на повышение с сентября 2005 г. пошлин на грузовики старше 7 лет, доля ввозимых подержанных грузовых иномарок не снизилась. Можно полагать, что большой ценовой разрыв между российскими моделями и новыми иномарками, а также высокие показатели надежности импортных грузовиков будут и в дальнейшем способствовать росту продаж подержанных иномарок на российском рынке.

По данным экспертов, доля грузовых автомобилей со сроком эксплуатации до 5 лет в общем парке из года в год остается практически неизменной - 14%, а количество автомобилей в возрасте более 10 лет постепенно увеличивается (с 57,3% в 2003 году до 63 - 65% в 2006). Не последнюю роль в таком стремительном старении российского автопарка играет массовый ввоз подержанных грузовиков.

С точки зрения грузоподъемности, в структуре производства российских заводов все еще преобладают малотоннажные грузовики (67-68% в 2006 году). Малотоннажные грузовики – самый перспективный сегмент, в котором в ближайшие годы развернется наиболее острая конкуренция. Для этого сегмента грузового транспорта характерной чертой становится⁵ ежегодное увеличение объемов импорта автомобилей грузоподъемностью менее 5 тонн на фоне незначительного (1-5% в год) сокращения объемов отечественного производства. Опасность для российских заводов в сегменте малотоннажных грузовиков представляют приемлемые по цене китайские или корейские автомобили, последние при этом еще и обладают лучшим качеством.

В целом же, наиболее приоритетным направлением отечественного производства считается сегмент тяжелых грузовиков. Тяжелые грузовые автомобили (грузоподъемностью от 8 тонн) занимают 14-15% в структуре отечественного производства. Данный сегмент год от года растёт, причём заметными темпами. При этом в последнее время на нём появились новые бренды, стремящиеся занять свою нишу. И хотя основные рыночные доли примерно сформировались, картина постоянно корректируется.

Таблица 1.1а

Главные потребители грузовиков в России

Отрасль	Потребляемый объем, %
Строительство	40
Нефтегазовая отрасль	17
Транспортные перевозки	15
Коммунальное хозяйство	13
Сельское хозяйство	12
Другие сферы	3

В настоящее время кроме региональных и международных автоперевозок всё больше техники требуется для нужд строительных организаций, крупных промышленных объектов, представителей малого и среднего бизнеса. Техники выпускаемой, к примеру, КАМАЗом, Уралом или МАЗом недостаточно для удовлетворения быстрорастущего спроса. К тому же частные перевозчики с небольшим автопарком или предприниматели-одиночки нередко останавливают свой выбор на иностранных автомобилях, понимая, что с ними в эксплуатации проблем меньше. Да и продать такие автомобили потом гораздо проще - они медленнее дешевеют. Об огромном спросе на строительные машины (и прежде всего самосвалы и миксеры) говорят по крайней мере два факта. Первый: европейские производители тяжёлых грузовиков дали добро на установку на собственное шасси самосвальных кузовов и других надстроек, выпускаемых российскими предприятиями (как правило, Москвы и Московской области). Второй: статистика угонов и краж специальной техники сохраняет устойчивую тенденцию к росту⁶.

⁵ По мнению аналитиков компании «Информанализ»

⁶ По данным ГИБДД за 2005 и 2006 годы

Можно полагать, что в ближайшей перспективе иностранные автопроизводители будут активно продвигать в России грузовики, адаптированные для российского рынка. Очевидно, что меньшая цена (по сравнению с заводским аналогом в полной комплектации) действительно привлекательна для отечественных автоперевозчиков. Особенно - с учётом того, что в условиях роста цен на топливо, инфляции и увеличения стоимости услуг и материалов приходится экономить и в большом, и в малом.

Также отличительной чертой современного состояния российского рынка грузовых автомобилей является постепенная активизация проникновения на рынок коммерческих автомобилей китайского и южнокорейского производства. Очевидно, что азиатские производители пока не в состоянии конкурировать с «большегрузами» европейского производства, но в лёгком и среднем классе грузоподъёмности постепенно будут теснить конкурентов из Старого Света и - не исключено - российские автомобили тоже.

Таблица 1.16

Структура сегмента грузовых автомобилей в различных странах (%)

Страны	Грузоподъёмность		
	до 2 т	2-5 т	свыше 5 т
С развитой рыночной экономикой	70-80	1-5	25-29
Россия в 1990 году	14,2	63,9	21,9
Россия в 2000 году	65,9	16,7	17,4
Россия в 2001 году	69,5	15,9	14,5
Россия в 2002 году	70,5	15,6	13,8

То есть в настоящее время грузовое автомобилестроение практически более чем наполовину перешло на малотоннажное автомобилестроение. На АО «АвтоГАЗ» символом структурной перестройки стал автомобиль «ГАЗель» – малотоннажный экономичный грузовик на базе агрегатов легкового автомобиля «Волга». С помощью «ГАЗели» Горьковский автозавод завоевал почти 2/3 российского рынка грузовых автомобилей. Спрос на такие автомобили формируется растущими секторами экономики – малым и средним бизнесом, розничной торговлей, фермерскими хозяйствами, а также – возросшими требованиями к снижению себестоимости перевозок.

Предполагается, что в ближайшие 5 лет структура производства останется примерно такой же. На рынке малотоннажных (до 2 т) и среднетоннажных грузовиков конкурируют преимущественно российские производители, в то же время на рынке тяжелых грузовиков (более 9 т) «КамАЗ» и «Урал» испытывают конкуренцию со стороны иномарок, как новых, так и поддержанных, доля которых составляет более 50% рынка (включая белорусский «МАЗ»).

Основные же потребители среднетоннажной техники – сельское хозяйство и Министерство обороны – по сути остаются неплатежеспособными.

Таким образом, основной проблемой российского автомобилестроения остается постепенная потеря конкурентоспособности отечественными производителями и усиление рыночных позиций иномарок при ежегодном росте рынка. Перспективы ее решения для каждого сегмента свои: в производстве легковых автомобилей можно ждать перехода мелких производителей на сборку иномарок, в сегменте грузовиков у отечественных производителей есть шанс сохранить свое место на рынке, значительно улучшив качество продукции (отчасти за счет иностранных комплектующих), а в сегменте автобусов можно ждать появления СП с иностранными компаниями. Наиболее опасным для отечественного автотрома может стать приход на рынок азиатских автомобилей (корейских и особенно китайских), чьи автомобили при удовлетворительном качестве приемлемы по цене для российского потребителя.

Таблица 1.1в

Объемы выпуска грузовых автомобилей в России, штук

	1990 год	1995 год	2000 год	2001 год	2002 год	2004 год	2005 год
ОАО «ГАЗ» (Н.Новгород)							
АМО ЗИЛ (Москва)							
ОАО «КамАЗ» (Набережные челны)							
ОАО «ИЖ-Авто» (Ижевск)							
ОАО «УАЗ» (Ульяновск)							
ОАО «АЗ Урал» (Миасс)							
УАМЗ							
ЗАО «ВАЗинтерсер» (Тольятти)							
Прирост (%)		28,56	13,85	5,98	8,77		

Данные не предназначены
для открытой публикации

В настоящее время Россия участвует в мировом автомобильном рынке главным образом как импортер.

В целом, положение с отечественным автомобильным экспортом таково, что основным потребителем является рынок стран третьего мира. Уральские внедорожники достаточно успешно конкурируют с зарубежными аналогами на рынках Юго-Восточной Азии, Африки, Латинской Америки. На экспорт идет около 30% выпускаемых ныне автомобилей «Урал», и процент этот растет. Министерство торговли РФ трижды признавало ОАО «КамАЗ» лучшим экспортером страны в отрасли машиностроения. Возобновив экспортную деятельность в кризисном 1998 г. со 182 автомобилей, Камский автозавод довел в 2001 г. отгрузки за границу до 3 400 единиц, а в первом полугодии 2002 г. – до 2 514 единиц. Соответственно росла за эти годы и доля экспорта в общем объеме производства и реализации – с 6,4% до 31%. Немало этому способствовало успешное выступление команды КамАЗа в престижном ралли Париж-Дакар, занимавшей первое место в последние годы.

Низкие пошлины на ввоз новых грузовиков (действующие сейчас в нашей стране) позволяют иностранным компаниям увеличивать свое присутствие на рынке без организации сборки. Однако в силу большого ценового различия между российской и зарубежной продукцией, основную конкуренцию составляют подержанные машины, которые, по данным «КамАЗа», составляют 83% всех ввезенных в 2004 г. в Россию грузовых автомобилей.

Можно полагать, что в ближайшие годы ГАЗ, будучи основным игроком в сегменте грузовиков, будет сохранять свои позиции: его продукция зарекомендовала себя на рынке и считается вполне конкурентоспособной в сегменте малотоннажных коммерческих автомобилей. Кроме того, с 2006 г. ГАЗ намерен приступить к совместному выпуску среднетоннажных грузовиков с Renault Trucks. Ускоренный рост производства грузовых автомобилей ГАЗ с 2002 по 2006 год существенно насытил как сегмент малотоннажных автомобилей, так и среднетоннажных, поэтому в ближайшее время повышение доли компании на рынке маловероятно. Наибольший потенциал роста есть у КамАЗа, если компания реализует свои планы по импортозамещению, чему должно способствовать повышение пошлин на подержанные иномарки.

Сельскохозяйственное автомобилестроение

В настоящее время перед Россией стоят большие проблемы, связанные с ситуацией в отечественном сельскохозяйственном машиностроении.

В настоящий момент имеющиеся в России производственные мощности по различным причинам не удовлетворяют потребности рынка сельскохозяйственных машин. Несмотря на многочисленные попытки создания совместных производств с ведущими западными производителями (Claas – «Авто-

сельмаш», Саратов; John Deere – «Ростсельмаш»; Case - Саратовский авиационный завод, «Кировский завод»; Deutz-Fahr - АО «Каскад», Алтай; Western – «Уральский комбайн», Челябинская область) удачных решений пока не найдено.

Обеспеченность российского сельского хозяйства техникой начиная с 1990 года ежегодно снижается. Сейчас обеспеченность регионов сельхозтехникой составляет 50...70% нормативной. По состоянию на конец 2006 г. в России насчитывалось 572,5 тыс. тракторов – 64% необходимого количества, зерноуборочных комбайнов – 156,6 тыс. (52%), кормоуборочных – 40,3 тыс. (63%), культиваторов – 199,1 тыс. (53%), сеялок – 248,2 тыс. (68%). Срок службы двух третьих парка этой техники свыше 20 лет, а обеспеченность посевных работ исправными тракторами в России снизилась до 5 - 6 машин на 1000 га пашни (примерно до 65% норматива), обеспеченность уборочных работ исправными зерноуборочными комбайнами – 2 - 3 комбайна на 1000 га посевных площадей (50% нормативно).

Реальная потребность России в технике достаточно велика, но она не удовлетворяется из-за низкого уровня платежеспособности в секторе сельского хозяйства. Так, в 2005 году с.-х. предприятия закупили технику на сумму 63,8 млрд. руб., но эти закупки не позволяют преодолеть сложившееся отставание от показателей современных аграрных технологий. Чтобы полностью удовлетворить потребность сельского хозяйства в технике, ее ежегодные закупки должны осуществляться в объеме примерно 85 - 90 млрд. руб.

Доля импортной техники в отечественном сельском хозяйстве постепенно растет. Такая тенденция обусловлена тем, что показатель «наработки на отказ» для отечественной техники меньше в три раза и более, чем для европейских и американских аналогов. У нашей техники больший расход топлива и недостаточная комфортность рабочего места. В результате при прочих равных условиях платежеспособные покупатели отдают предпочтение производительным и экономичным зарубежным машинам.

В 2004 г. в стоимостном выражении доля отечественных ресурсов на российском рынке сельхозтехники составляла 59%, а в 2005-м – только 46%, т. е. уже менее половины. Из всех видов техники российская преобладает только на рынке зерноуборочных комбайнов, обеспечивая 70% поставок, однако по сравнению с 2004 г. число проданных отечественных машин сократилось почти на 2 тыс., а возросшая платежеспособность рынка была закрыта импортными поставками (доля импорта возросла с 17 до 30%). В 2005 г. доля закупленных по импорту тракторов составила 73%, в том числе из Белоруссии – 53,4%. В этом сегменте также наблюдается тенденция к снижению доли российских производителей (за год – с 31 до 27%).

Высокая доля импортных тракторов в структуре российского рынка объясняется прежде всего отсутствием производства в России некоторых востребованных на внутреннем рынке моделей тракторов, что стало следствием региональной компоновки отрасли в рамках планового хозяйства СССР, а также отсутствием на протяжении 1990-х годов реального внимания к состоянию дел в отрасли. В 2005 г. увеличился импорт техники по большинству товарных позиций.

Рост импорта во многом связан и с тем, что российские производители с.-х. техники оказываются в неравных конкурентных условиях с импортерами, использующими пробелы в российском таможенном и налоговом законодательстве для получения искусственных преференций. Например, согласно таможенной статистике ежегодно ввоз комбайнов с освобождением от уплаты таможенных платежей (НДС и пошлины) путем их передачи в уставной капитал организации возрастает. В 2002 г. в данном режиме было ввезено 23 комбайна, в 2003 г. – 26, в 2004 г. – 108, в 2005-м – 173. Расширяется и практика ввоза с.-х. техники с занижением таможенной стоимости, что позволяет импортерам избегать уплаты таможенной пошлины и НДС в полном объеме. Для получения искусственных таможенных и налоговых преференций импортеры используют также режим временного ввоза с.-х. техники.

Сильную конкуренцию российским производителям оказывает импорт подержанной техники, доля которой постоянно возрастает. Ценовой демпинг образуется из-за реализуемых в ряде европейских стран программ финансовой поддержки технического перевооружения фермерских хозяйств, что становится причиной снижения цен на подержанную с.-х. технику западноевропейского производства.

Эта тенденция является стратегически опасной для всей отрасли сельскохозяйственного машиностроения.

Российская отрасль тракторного и с.-х. машиностроения по своим характеристикам сегодня не относится к числу крупнейших. Объем выпуска продукции в 2005 г. составил 33,5 млрд. руб., доля отрасли составляет 1,5% общего объема выпуска продукции машиностроения, или около 0,3% совокупного объема производства российской промышленности. Тем не менее ежегодно вкладываются средства в создание новых видов техники и обновление технологий. «Ростсельмаш» инвестировал в 2005 г. в развитие 20 млн. USD, а за период с 2000 г. общая сумма инвестиций в предприятие составила 100 млн. USD. Реструктуризации и модернизации производства способствует то, что в сельхозмашиностроении, как и в других отраслях промышленности, сформированы крупные корпорации и холдинги, в том числе концерн «Тракторные заводы» (Липецкий, Владимирский, Онежский тракторные заводы, Промтрактор, Курганмашзавод и др.), Промышленный союз «Новое содружество» (Ростсельмаш, Морозовсксельмаш и др.), «Агромашхолдинг» (Красноярский комбайновый, Волгоградский тракторный заводы и др.), Кировский завод (Петербургский тракторный завод, «Кировец-Ландтехник»). Это позволяет поднять технический уровень зерноуборочных комбайнов и тракторов и расширить их модельные ряды. Важно отметить, что за последние годы разработано и выпущено несколько новых моделей тракторов: К-318 АТМ, ВТ-150, ВТ-200, ВТЗ-2048 и комбайнов – «Вектор», «Руслан», «Садко». По некоторым характеристикам они не уступают мировым аналогам.

Системной проблемой является узкий рынок сбыта. Низкий внутренний спрос на отечественную технику порождает недостаточную загрузку производственных мощностей и почти нулевую рентабельность предприятий отрасли. В результате российские производители с.-х. техники не могут не только выплачивать заработную плату, но и самостоятельно сконцентрировать финансовые ресурсы для более масштабной модернизации производства. Рентабельность продаж в среднем в отрасли не превышает 4%. Загрузка мощностей составляет 10...20% (кроме комбайностроения). Убыточных предприятий в отрасли более 45%. Эти и другие показатели, характеризующие финансовые результаты работы даже наиболее эффективных предприятий отрасли, ниже, чем в среднем в машиностроении.

Более эффективному развитию отрасли должно способствовать также развитие экспорта. До 90% экспорта российской с.-х. техники в настоящее время осуществляется в страны СНГ. Возможности рынков развивающихся стран дальнего зарубежья, где недорогая российская сельхозтехника может быть конкурентоспособной, почти не используются. Вместе с тем расширение географии экспорта продукции российского с.-х. машиностроения – один из вероятных путей решения проблемы недостаточного внутреннего спроса.

Таблица 1.1г

Импорт некоторых видов сельскохозяйственной техники в 2004 и 2005 годах (единиц)

Вид техники	2004 г	2005 г	Динамика (%)
Зерноуборочные комбайны	1 142	1 574	+ 38
Кормоуборочные комбайны	394	323	- 18
Тракторы	15 996	16 422	+ 2,8
Пресс-подборщики	240	208	- 13,3
Разбрасыватели удобрений	1 178	1 569	+ 33,2

Таблица 1.1д

Необходимый и фактический парк сельскохозяйственных тракторов (единиц)

	1990 год	1995 год	2000 год	2005 год
Необходимый парк	1 380 000	1 200 000	1 100 000	900 000
Фактический парк	1 310 000	1 150 000	750 000	580 000

Диаграмма 1.1a



Таблица 1.1e

Необходимый и фактический парк зерноуборочных комбайнов (единиц)

Год	Необходимый парк (единиц)	Фактический парк (единиц)
1990 год	~100 000	~100 000
1995 год	~100 000	~100 000
2000 год	~100 000	~100 000
2005 год	~100 000	~100 000

Данные не предназначены для открытой публикации

Диаграмма 1.16



С 2006 года объем выпускаемой продукции начал постепенно увеличиваться. Выпуск тракторов увеличился на 18% (по сравнению с 2005 годом), кормоуборочных комбайнов – на 15%, зерноуборочных комбайнов – на 33%.

В январе-феврале 2007 года рост производства машин и оборудования составил 11,2%, транспортных средств и оборудования – 20,7%. При этом рост производства важнейших видов машин и оборудования составил: бульдозеры - 67,7%; комбайны кормоуборочные - 32,8%; краны на автомобильном ходу - 30,7%; экскаваторы - 22,8%; тракторы на колесном ходу - 18,4%; автогрейдеры - 16,3%. Одновременно произошло снижение производства ряда видов машиностроительной продукции. Так, выпуск зерноуборочных комбайнов снизился на 15,3%. Производство тракторов возросло в ОАО "Липецкий трактор" в 2,5 раза, ООО "Челябинский тракторный завод-Уралтрак" - на 63,2%, Волгоградский тракторный завод" - на 55,4% , ОАО "Владимирский моторно-тракторный завод" - на 19,3%.

Рост производства отдельных видов машин и оборудования обусловлен, в основном, расширением спроса внутреннего рынка. Так, в частности, рост строительно-дорожного машиностроения, происходящий на фоне низкой оснащенности и высокой степени износа оборудования на предприятиях дорожного и строительного комплекса, обусловлен увеличением объемов жилищного строительства, внедрением современных технологий в строительстве, а также целевым выделением средств из бюджетов федерального и регионального уровней на строительство и ремонт дорог и объектов коммунальной инфраструктуры.

Рост выпуска тракторов, машин для животноводства и кормопроизводства во многом обусловлен реализацией приоритетного национального проекта «Развитие агропромышленного комплекса». К примеру, после начала реализации данной федеральной программы производство тракторов возросло в ОАО «Липецкий трактор» в 2,5 раза, ООО «Челябинский тракторный завод-Уралтрак» - на 63,2%, «Волгоградский тракторный завод» - на 55,4% , ОАО «Владимирский моторно-тракторный завод» - на 19,3%.

Крупнейшими потребителями тракторов сейчас являются:

- угледобывающие компании – около 10%
- нефтедобывающие компании – около 10%
- МПС – около 9%
- дорожно-строительные компании – около 9%
- газодобывающие компании – около 8%
- строительные компании – около 7%
- зарубежные поставки – около 11%

1.2. Факторы, влияющие на состояние российского автомобилестроения

В российской автомобильной промышленности выделяют следующие подотрасли: легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы. Каждый из этих сегментов развивается по своему сценарию и имеет свои перспективы. Вместе с тем во всех сегментах российского автопрома наблюдается снижение доли присутствия на рынке, одновременно с постоянно возрастающими показателями импорта.

Общими факторами, определяющими развитие сегментов российского авторынка можно считать: укрепление рубля, повышение платежеспособности потребителей, таможенная политика российских властей, колебания мировых валют и ужесточение экологических норм с 2006 г.

- Укрепление рубля в совокупности с повышением платежеспособности потребителей и сохранением относительно невысокого качества отечественных моделей автомобилей способствует росту спроса на иномарки, в том числе производимые в России.
- Таможенная политика 2003-2005 гг. разнонаправлено отразилась на рынке автомобилей: к примеру для сегмента легковых автомобилей она стала одним из факторов развития промышленной сборки, для сегмента грузовых автомобилей - одним из факторов постепенного роста импорта новых грузовиков, а для автобусов - главным фактором сдерживания импорта подержанных иномарок.

- Согласно постановлению Правительства РФ, с весны 2006 г. весь выпускаемый в России и импортируемый автомобильный транспорт должен соответствовать экологическим нормам «Евро-2», а вновь запускаемые в производство модели - «Евро-3».
- Колебание мировых валют. В случае роста курсов основных мировых валют финансовые риски российских компаний минимальны, так как доля закупаемых по импорту комплектующих невелика. В случае же снижения курса валют предприятия могут столкнуться с увеличивающей ценовой конкуренцией импортной техники. Вместе с тем при росте курса мировой валюты могут возникнуть инвестиционные риски. Справедливости ради следует отметить, что данные риски незначительны, так как большинство оборудования, закупаемого для модернизации имеющего парка, производится в России и странах СНГ. При значительном росте курсов основных мировых валют могут возникнуть кредитные риски, в свою очередь способные привести к росту процентных ставок как по уже имеющимся кредитам, так и кредитам, которые потребуются в дальнейшем. Но данный риск будет постепенно нивелироваться, что связано с выходом на Российский рынок банков Западной Европы и Америки, где процентные ставки по кредитам значительно ниже.

1.3. Основные российские производители автобусов и грузовых автомобилей

После резкого спада объемов производства грузовых автомобилей (с 720 до 135 тыс. шт.) в период с 1990 по 1996 годы, российские производители в течение нескольких лет прилагали усилия, чтобы кривая роста пошла вверх. Изменившееся после «дефолта» соотношение российской и мировых валют, позволило отечественным автопроизводителям вновь начать наращивать свои мощности.

Таблица 1.3а

**Динамика выпуска автомобилей в России
в 1999 – 2005 гг. (шт.)**

год	всего	грузовые
1999	1 184 300	177 400
2000		184 400
2001		160 000
2002		143 300
2003		144 400
2004		154 450
2005		164 477
2006		140 000

Данные не предназначены для открытой публикации

График 1.3а

⁷ По данным Госкомстата РФ

⁸ В. Салыгин, журнал «Основные средства», ноябрь 2005 года

⁹ Из доклада В.Семенова, начальника отдела промышленной политики в обрабатывающих отраслях Моспромэнерго на конференции «Рынок грузовой автомобильной техники России и СНГ»

¹⁰ По данным Госкомстата РФ

**Динамика российского рынка грузовых автомобилей,
2004-2005 гг. (тысяч штук)¹¹**

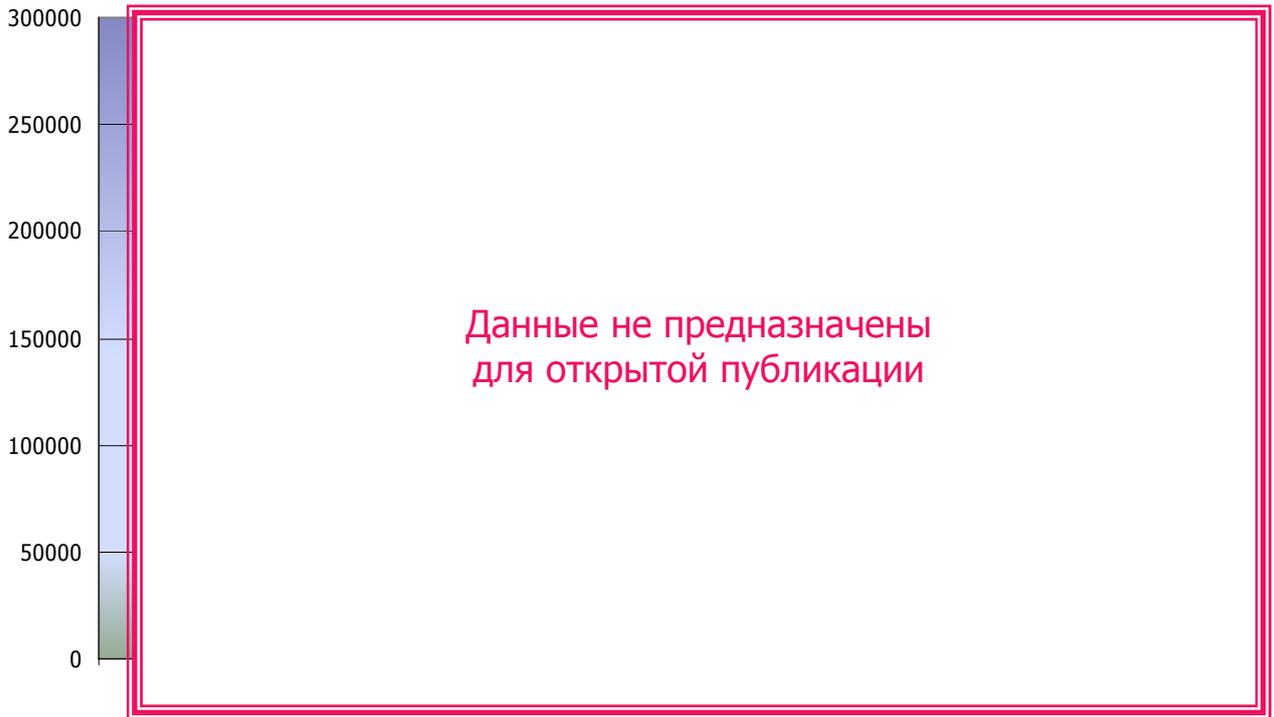


Таблица 1.36

**Динамика производства грузовых автомобилей и шасси
различной грузоподъемности в 2004 и 2005 годах, штук
(отечественные марки)¹²**

Производитель	2004 год	2005 год	Динамика, %
АМО ЗИЛ (М...			5
ОАО «ГАЗ» (Н...			6
ОАО «КамАЗ»			4
ОАО «АЗ Урал			7
ОАО «УАЗ» (У...			0
ОАО «ИЖ-Авт			8
ЗАО «ВАЗИНТ			8

Таблица 1.38

**Динамика производства грузовых автомобилей и шасси
различной грузоподъемности в 2004 и 2005 годах, штук
(иностраннне марки)¹³**

Производитель	2004 год	2005 год	Динамика, %
СП ТОО «IVECO			8
▪ Ивеко-			
▪ Ивеко-			
▪ Ивеко-			
ОАО «Автомоб			7
▪ АМУР 4			
ООО «БЗКТ» (5
ЗАО «Автотор			6
▪ YUYOIN			
▪ YUYOIN			

¹¹ По данным Госкомстата РФ

¹² Источник: Данные компаний, АСМ-Холдинг

¹³ Источник: Данные компаний, АСМ-Холдинг

Производитель	2004 год	2005 год	Динамика, %	
▪ Zh	Данные не предназначены для открытой публикации			-
▪ Ad				-
ООО «Тар				-
▪ Ну				68,6
ЗАО «ВТС				-
▪ Vo				-
▪ Vo				-
Все завод				+ 2,2
* компани				-
средне- и малотоннажные				-

Таблица 1.3г

Производство малотоннажных коммерческих автомобилей в России в I полугодии 2006 года, штук

№	Компания	1 полугодие 2005 г.	1 полугодие 2006 г.	Динамика, %	
1	ООО «Тар	Данные не предназначены для открытой публикации			2
2	ОАО «				0
3	ООО «				-
4	ОАО «				7
5	ЗАО «				3
6	ЗАО «				3
7	ООО «				3
8	ЗАО «				9
9	ООО, «				-
10	«ГолАЗ				-
	Всего	0			
	В 200	5			
	тыс. единиц	1			
	динамикой	1			
	аналогичны	1			
	вых автомоби	1			
	мобиля (24	5			
	году), легко	5			

Вместе тем в 2006 году также сохранилась тенденция к постепенной утрате российского рынка отечественными производителями.

Основным фактором, влиявшим все эти годы на рост рынка грузовиков, было стабильное развитие многих секторов российской экономики, в которых активно задействован грузовой транспорт (например – активное развитие строительной отрасли). Рост проса на грузовой автотранспорт отмечался практически во всех российских регионах.

Основные российские производители грузовых автомобилей:

- «АМО ЗИЛ»
- «ГАЗ»
- «ИЖ-Авто»
- «КамАЗ»
- «УАЗ»
- «УралАЗ»
- «УАМЗ»

¹⁴ По данным ABARUS Market Research

¹⁵ По данным ОАО «Автосельхозмаш-Холдинга», опубликованным ПРАЙМ-ТАСС

- «Брянский автомобильный завод»
- «Курганский завод колесных тягачей»
- «ВАЗинтерсервис» (Тольятти)

Основные СП производящие грузовых автомобилей:

- СП ТОО «IVECO-УралАЗ» (Миасс) - производит крупнотоннажные грузовики Ивеко-Урал-6329, Ивеко-Урал-6362, Ивеко-Урал-6529
- «Автомобили и моторы Урала» ОАО (Новоуральск) – производит АМУР 4346 (TATRA 613) г/п 4,0 т
- «БЗКТ» ООО (Брянск)
- «Автотор» ЗАО (Калининград) – производит производит малотоннажные грузовики YUYOINNJ 1020 DF (г/п 1,0 т), YUYOINNJ 1041 DBZ (г/п 2,0 т), Zhong Xing и Admiral
- «ТагАЗ» ООО (Таганрог) - производит малотоннажные грузовики Hyundai Porter
- «ВТС-Зеленоград» ЗАО (Зеленоград) - Компания производит Volvo FH-12, Volvo FM-12

Основные российские производители автобусов

- «АМО ЗИЛ» (Москва)
- «Волжанин» ВАП (Волжский)
- «ГАЗ» АО (Нижний Новгород)
- «ГолАЗ» АО (Голицыно, МО)
- «КАвЗ» АО (Курган)
- «ЛиАЗ» АО (Ликино, МО)
- «МАрЗ» АО (Мичуринск)
- «МЗпА»
- «ОЗТП-Сармат» АО (Орск)
- «НефАЗ» АО (Нефтекамск)
- «ПАЗ» АО (Павлово)
- «Псков-Авто» АО (Псков)
- «СВАРЗ»
- «СемАР» АО (Семенов, Нижегородская обл.)
- «Сибирско – скандинавская автомобильная компания» СП (Омск, Volvo)
- «Скания-Питер» ООО (Санкт-Петербург)
- «СП РУП» ТОО (Ивановская обл.)
- «УАЗ» АО (Ульяновск)
- «УралАЗ» АО (Миасс)
- «Тушино-Авто» АО (Москва)

Основные российские производители тракторов

- «Владимирский тракторный завод» ОАО
- «Челябинский тракторный завод» ОАО (ОАО Уралтрак)
- «Чебоксарский завод промышленных тракторов» ОАО (ОАО «Промтрактор»)
- «Владимирский моторо - тракторный завод» АО
- «Липецкий трактор» ОАО
- «Онежский тракторный завод» ОАО
- «Курганмашзавод» ОАО
- «Петербургский тракторный завод» ЗАО

1.4. Основные иностранные игроки на российском рынке автобусов и грузовых автомобилей

Грузовые автомобили

- Volvo
- Scania
- MAN
- IVECO
- Mercedes-Benz

- Renault
- DAF
- TATRA

Таблица 1.4а

**Динамика импорта подержанных тяжелых грузовиков в Россию
 с 2000 по 2005 год, штук¹⁶**

№	Производитель	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год
1	DAF						200
2	IVECO						644
3	MAN						400
4	Mercedes						400
5	Renault						600
6	Scania						900
7	Volkswagen						660
8	TATRA						28
9	Другие						719
	Наибольшее количество тяжелых грузовиков						Mercedes-Benz
	По количеству грузовиков						IVECO
	На постоянно стояночном парке						IVECO

Данные не предназначены для открытой публикации

была компания Iveco, сейчас - Man.

Автобусы

У производителей автобусов в настоящий момент реальных конкурентов нет, однако в самом ближайшем времени следует ожидать активного проникновения на российский рынок производителей автобусов из Китая и Южной Кореи.

Тракторы и сельскохозяйственная техника

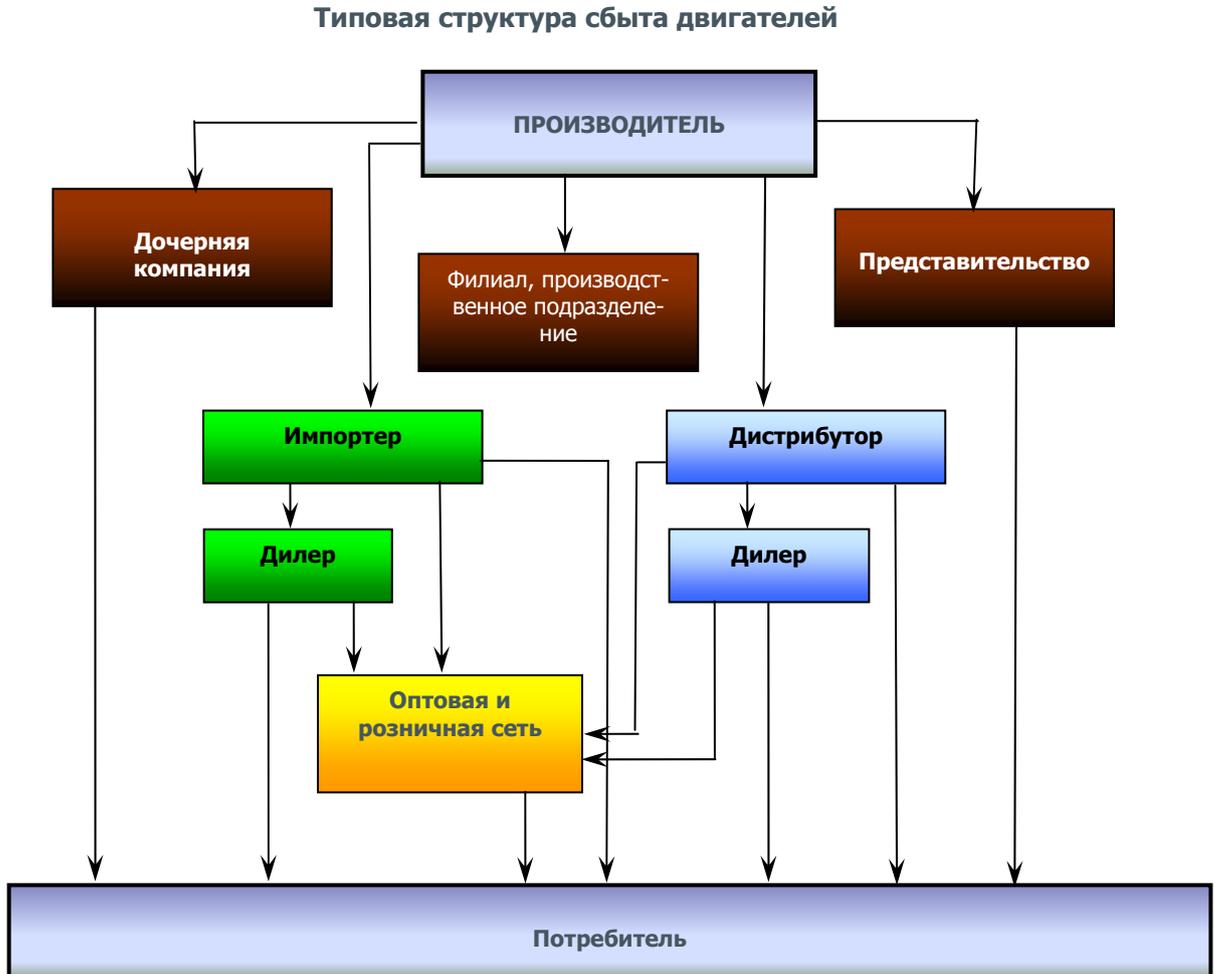
В данном сегменте на российском рынке активно оперируют следующие производители:

- Comatsu (Япония)
- Caterpillar (США)
- Stalowa Wola (Польша)
- Fiat-Allis (Италия)
- Dressta (Германия)
- Liebherr (Германия)

¹⁶ По данным ГТК РФ

1.5. Дистрибуция

Схема 1.5а



В общем виде все возможные каналы сбыта как импортных, так и отечественных автомобилей, двигателей и запасных частей представлены на данной схеме. В действительности, такая многоуровневая система встречается не часто, обычно используются различные сокращенные вариации, так как дополнительные звенья цепи приводят к определенному завышению цены.

Подобная сложная сбытовая цепочка или ее отдельные компоненты позволяют расширить географические рамки региона сбыта; повысить уровень удовлетворения потребностей местных потребителей, организовав сбыт на локальных рынках с учетом специфических запросов; упростить маршруты поставок.

В настоящий момент наиболее распространена схема, при которой в разных концах страны находятся торговые представители, или выносные офисы, основной функцией которых является поиск потенциальных клиентов и оформление бухгалтерских документов, а склады с продукцией размещаются в месте расположения головного офиса. Подобная схема очень удобна и с точки зрения управления, и инвентаризации, и экономии финансовых средств.

Российские производители нередко работают под заказ конкретного производителя или осуществляют сбыт продукции непосредственно, возможно, даже через собственные выставочные салоны-магазины.

1.6. Экспорт-импорт автобусов и грузовых автомобилей

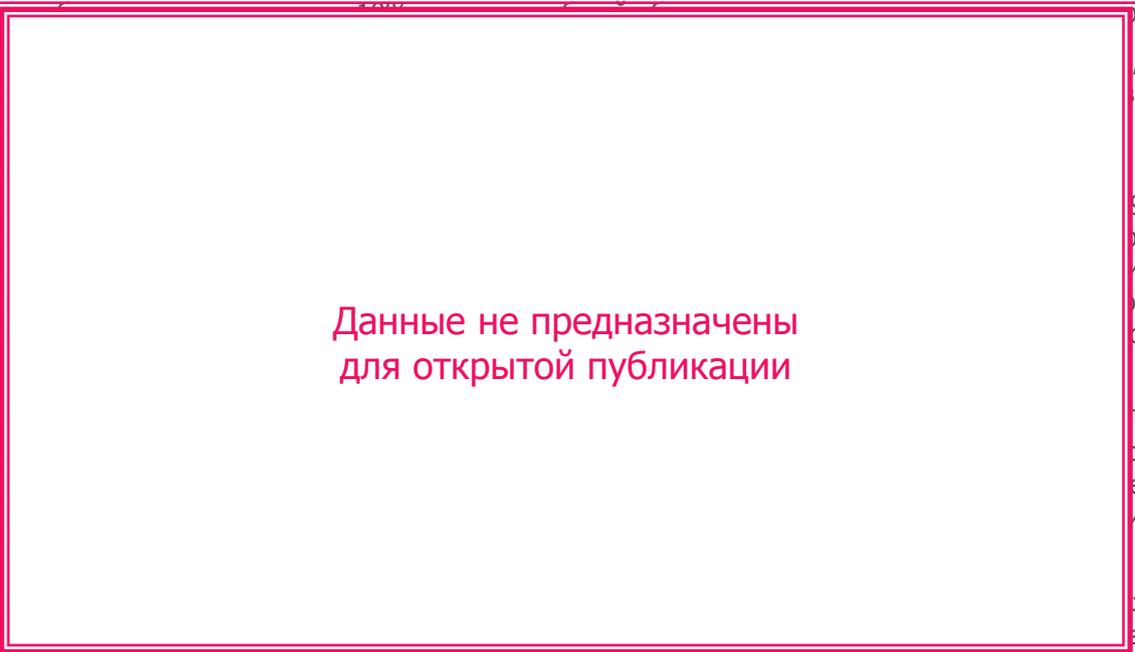
Процесс импорта в Россию грузовиков продолжает интенсивно развиваться, и если в 2000 году в нашу страну было ввезено немногим более четырех тысяч новых и поддержанных грузовиков, то в 2005 г

В
сяч шт
более

В
раза по
из стра
Примен
ства гр
тов), о
тенден

п
80%¹⁹
порта
лицы п
дом со

И
автомоб



ане.
5 ты-
езено
в 1,5
9 тыс.
ов)¹⁸.
звод-
оцен-
овных
ся на
в им-
е таб-
им го-
зовых
в.

По состоянию на конец 2006 года тенденция постепенного прироста парка импортных грузовых автомобилей окончательно стала очевидной.

Таблица 1.6а

**Импорт грузовых автомобилей в Россию
с 2004 по 2006 годы**

	Всего	Дальнее зарубежье	Страны СНГ
2006 год	Данные не предназначены для открытой публикации		
2005 год			
2004 год			

¹⁷ Из отчета ФТС «Импорт-экспорт России в 2004 году»

¹⁸ Из отчетов ФТС России

¹⁹ По данным Федеральной службы государственной статистики и Федеральной таможенной службы

²⁰ Отчет Государственного таможенного комитета РФ «Экспорт и импорт России в 2005 году»

График 1.6а

**Динамика импорта
новых тяжелых грузовиков в Россию, штук²¹**



Таблица 1.6б

**Экспорт грузовых автомобилей из России
с 2004 по 2006 годы, штук**

Год	Количество штук
2006 год	79,6
2005 год	38,3
2004 год	43,9

В 2006 году экспорт грузовых автомобилей из России увеличился на 80% по сравнению с 2005 годом. Это связано с тем, что данные за 2005 год были скорректированы в сторону увеличения на 80% с учетом брака машин в 2005 году. Влияние этого фактора на экспорт в 2006 году не учитывалось.

Грузовые автомобили в Россию импортируются в основном из Китая. В денежном выражении рынок вырос в 1,7 раза и достиг \$630 млн. К концу 2006 года импорт

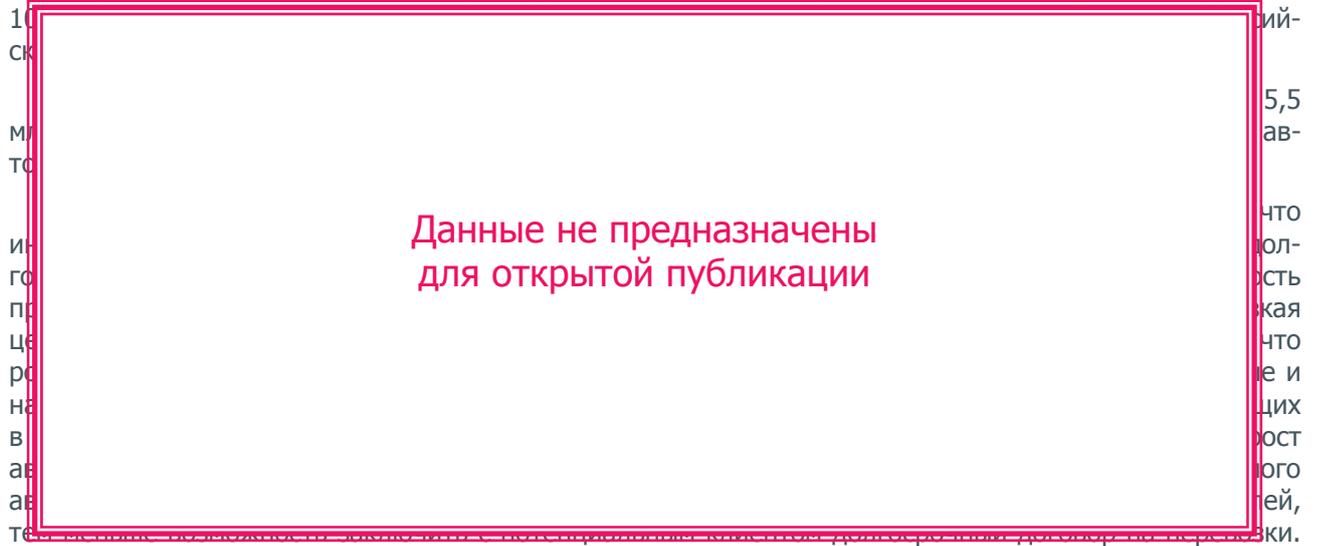
Данные не предназначены для открытой публикации

²¹ По данным ГТК РФ

²² По данным Федеральной таможенной службы России (ФТС РФ)

грузовых автомобилей в Россию составил немногим меньше 50 тыс. автомобилей, что составило почти пятую часть от всех грузовых автомобилей, произведенных в РФ²³.

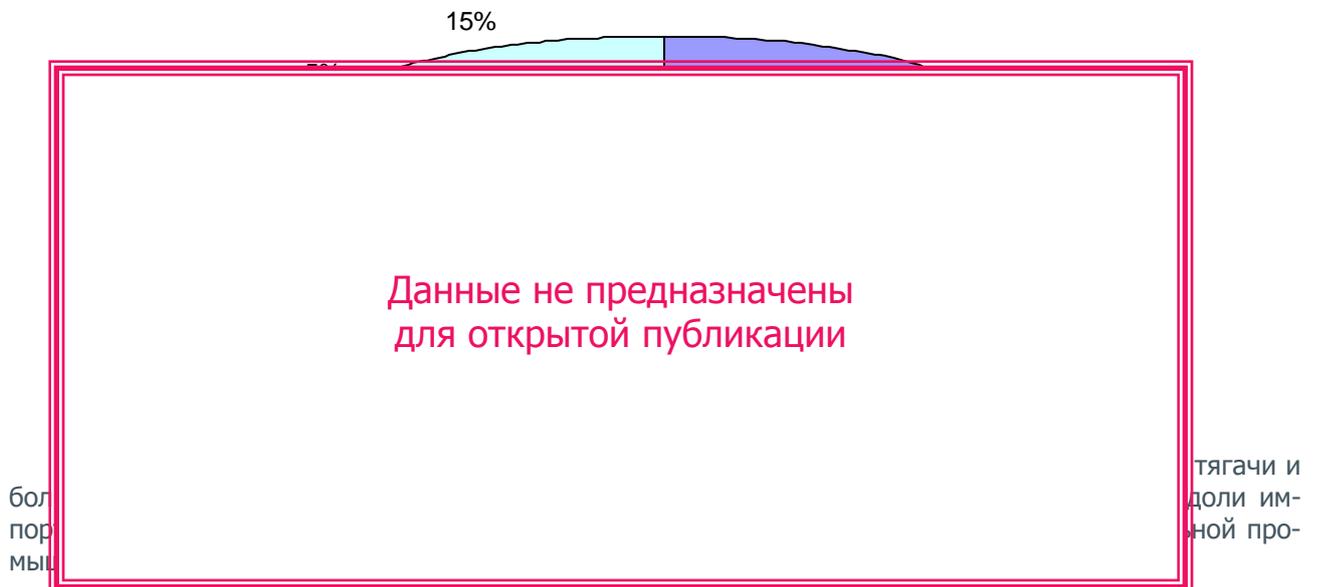
При таких темпах объем импорта грузовых автомобилей уже к концу 2007 года может достичь



По оценкам специалистов, в настоящее время у компании, имеющей пять-десять седельных тягачей, мало шансов на активное развитие на рынке международных грузоперевозок.

Диаграмма 1.66

**Доля автомобилей различных типов,
от общего количества новых грузовиков,
импортированных в 2005 году**



²³ По данным «АСМ-холдинга»

²⁴ Из интервью А. Владимирского, руководителя аналитической группы «Автоинжиниринг»

²⁵ Из интервью Начальника уральского регионального представительства АСМАП Г.Шпрейера ИА "Эксперт-Урал" 4 сентября 2006 года.

1.7. Участие российских властей в регулировании рынка

Меры государственной поддержки, направленные на повышение эффективности производства и конкурентоспособности автомобильной техники.

В целях развития автомобильной промышленности Правительство РФ намерено осуществить меры по созданию условий для ускоренного технического переоснащения предприятий этой отрасли промышленности, содействуя:

- формированию крупных корпораций и компаний в области производства автомобилей и автомобильных компонентов;
- организации межведомственной системы контроля технического уровня, безопасности, ресурса и других потребительских свойств автомобильной техники в процессе эксплуатации;
- совершенствованию стандартизации и сертификации автомобильной техники и ее компонентов;
- созданию базы данных и мониторингу межотраслевых научно-технических разработок, в том числе двойного назначения, для использования в автомобилестроении;
- стимулированию работ в области фундаментальных и прикладных исследований;
- созданию особых экономических зон (например, Калининградская область) для организации новых и модернизации существующих производств автомобилей и автомобильных компонентов;
- оптимизации мобилизационных мощностей предприятий автомобилестроения;
- созданию эффективной инфраструктуры информационного научного обеспечения;
- формированию в отрасли кадрового потенциала, отвечающего потребностям ее развития.

Первоочередными мерами государственной поддержки развития отечественного автомобилестроения являются:

- включение важнейших работ, направленных на создание новых высокоэффективных производств в области изготовления автомобильных компонентов, в действующие и разрабатываемые федеральные целевые программы;
- разработка российско-белорусской программы развития дизельного автомобилестроения на 2003-2008 годы;
- содействие развитию системы финансового лизинга в области производства и реализации автотранспортных средств общественного пользования;
- разработка нормативных актов, определяющих требования к утилизации вышедших из эксплуатации автомобилей и регламентирующих организацию их переработки;
- завершение передачи объектов жилищно-коммунальной сферы из ведения предприятий автомобильной промышленности в ведение органов местного самоуправления;
- содействие в реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на территории Российской Федерации с участием иностранных автомобильных фирм;
- введение системы страхования автомобильного транспорта и гражданской ответственности с учетом возраста автомобилей;
- снижение ставок таможенных пошлин на технологическое оборудование, компоненты, агрегаты, узлы, детали и комплектующие изделия, не производимые в Российской Федерации;
- повышение ввозных таможенных пошлин на автомобили и автобусы с большим сроком эксплуатации;
- выравнивание таможенных платежей для юридических и физических лиц при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации подержанных легковых автомобилей;

- обновление автомобильных колонн войскового типа;
- закупка отечественной автомобильной техники для государственных нужд.

Часть 2

Анализ продукции

2. Анализ продукции

2.1. Дистрибуторы двигателей ЯМЗ и запчастей к ним

Кроме дистрибуторов и региональных представителей, указанных на сайте ОАО «Автодизель», реализацией двигателей ЯМЗ и запасных частей к ним занимаются следующие компании:

Таблица 2.1а

Трейдера двигателей ЯМЗ и запчастей к ним
 (не входящие в число дистрибуторов и региональных представителей ООО «Автодизель»)

Название компании	Род деятельности
«Авт... Ярос... тел/ф... www...	ых час-
«Авт... Моск... (495)... www...	рной
«Авт... Набе... МОТ... (8552)... www...	дстави-
«Авт... 4280... тел... www...	запча-
«Ал... 4563... улиц... (3513)... http://	л» и для
«Аст... 1500... Теле... Факс...	
«Диз... Росси... тел... www...	ЯМЗ и
«Диз... 1092... (495)... (495)... www...	эктроаг-
«Диз... г. Яр... тел (...)	
«Зуб... 4430... www...	лям и
«Кар... МО, г... 772-9... www...	гаран- й ЯМЗ, М,
«Ком... 1991... пом.1... (812)... www...	
«Ком... 1439...	Респуб-

Данные не предназначены
 для открытой публикации

Название компании	Род деятельности
пр-д, д.4 (495) 775 11 34 786 65 49 995 40 39 www.2	
«Комп 150063 (4852) факс (4 www.p	жий
«Мазд 150044 (4852) www.p	РТИ.
«Мазк Москов (495)22 www.p	елям, в
«Маз Санкт- телефо факс (8	Б,
"МАЗс 150003 тел./факс www.p	в, ди-
«Мега 109651 (495) 7 www.p	и ав-
«Пози 143900 д.16/5 (495) 6 www.p	ВКТ, а
«ПРОИ 150044 (4852) www.p	техники; м и тех-
«Прои Телефо www.lc	ИЗ, КПП
«Прои 150001 Тел. (4 http://	я, а
«Прои Россия дом 29 (812) 5 (812) 5 www.p	ания, а
«РемТ 152300 (48533 www.d	
«РОСД Яросла (4852) www.p	к ЭТИМ
«Руст 150049 312. Т/ф (4852) 45 88 41, тел. 45 76 72 www.rustehnika.ru	двига-

Данные не предназначены
для открытой публикации

Название компании	Род деятельности
«Сант г. Ярос (4852) http://	лей
«ТИС г. Ярос тел/фа www.ti	
«ТехА г. Моск (495)90 www.a	произво- 1 запча- а также тей для ых, кон-
«Тран 129323 стр.224 (495) 7 www.tr	запча-
«Урал адрес: тел/фа 22-18,	00
«ЯрАв Адрес: (4852) www.y	
«Яртр Яросла (+7 48 http://	
«ЯрД 150040 Телеф бухгал	и КОМ-
«Ярди г. Ярос (0852) www.y	М.
«Эксп 150044 тел. (0 www.e	
«Энер Адрес: (а/я 66 тел. (4 www.a	ОВ.

Данные не предназначены
для открытой публикации

2.2. Сравнение цен на запчасти и двигатели ЯМЗ конкурентов

Прайс-листы компаний:

- «Автодизель-сервис»
- «АВТОСНАБ К»
- «Автоцентр Камаз»
- «Автоцентр МАЗ»
- «Великан - Рустратор»
- «Дизель Арсенал»
- «Дизель-Транс»
- «Компания Яна»
- «МАЗ сервис»
- «Сибирский региональный центр»
- «ТД Двигатели»
- «Финавтолизинг»

Находятся в прилагаемых к отчету файлах Word и Excel в папке «Прайс-листы».

2.3. Сравнение цен на аналогичную продукцию

Таблица 2.3а

Цены на аналогичную продукцию компаний - конкурентов

Наименование	Обозначение	«Автодизель-сервис»	«АВТОСНАБ К»	«Автоцентр Камаз»	«Автоцентр МАЗ»	«Великан – Рустрактор»	«Дизель Арсенал»	«Дизель-Транс»	«Компания Яна»	«МАЗ сервис»	«Сибирский региональный центр ЯМЗ»	«Дизель парк»	«Финавтолинг»
Двигатель 236 М2-1		-	-	-	30 459**	-	-	205 000	173 000	185 000	150 332	199 951	-
Двигатель 236 М2-2		191 676*	-	-	30 459**	-	-	-	138 000***	192 000	-	-	-
Двигатель 238М2		225 037*	-	-	258 000**	-	-	-	-	208 000	169 684	219 775	-
Двигатель 238М2-2		226 878*	-	-	259 000**	-	-	-	-	210 000	171 100	222 430	-
Двигатель 238М2-4		226 878*	-	-	-	-	-	-	188 000	210 000	188 210	222 430	-
Двигатель 238М2-5		225 037*	-	-	-	-	-	-	187 000	208 000	188 210	221 014	-
Двигатель 238М2-6		226 571*	-	-	-	-	-	-	188 000	210 000	188 210	222 194	-
Двигатель 238Д-1		303 118*	-	-	-	-	-	285 000	284 000	280 000	228 566	233 168	-
Двигатель 238НД3		267 913*	-	-	-	-	-	-	187 000***	248 000	202 016	206 087	-
Двигатель 238НД5		349 905*	-	-	-	-	-	-	240 000***	324 000	263 848	269 158	-
Двигатель 240БМ2-4		437 581*	-	-	-	-	-	-	353 500***	470 000	383 028	390 698	-
Двигатель 240НМ2		541 657*	-	-	-	-	-	-	410 000***	582 000	474 124	483 623	-
Электростанция АД-60С-Т400-1РГТ-01	АД-60ГТ.0010002-01	369 100*	-	-	-	-	-	345 000	-	372 998	-	-	-
Электростанция АД-100С-Т400-1РГТ-01	АД-100ГТ.0010002-01	446 000*	-	-	419 000**	-	-	-	-	455 480	-	-	-
Электростанция АД-200С-Т400-1РГТ-01	АД-200ГТ.0010002-01	725 400*	-	-	-	-	-	-	-	723 399	-	-	-
Блок цилиндров	236-1002012-Г3	-	-	-	-	-	29 700	-	-	-	-	-	-
Блок цилиндров	238-1002012-Г3	-	-	32 600	34 780**	-	-	-	-	-	-	-	-
Блок цилиндров	237Н-1002012-Е3	-	-	-	-	-	-	-	-	32 700	-	-	-
Блок цилиндров	7511-1002012-04	37 999*	-	36 572	36 870**	40 122**	37 500	-	-	33 000	35 759	-	30 963
Блок цилиндров	7511-1002012-14	35 170*	-	36 161	38 640**	39 671**	37 500	-	-	33 800	35 400	-	30 609
Блок цилиндров (840)	840-1002012-50	95 030	-	-	-	-	96 000	-	-	92 000	99 673	-	86 293

Наименование	Обозначение	дизель- «ВИС»	«НАБ К»	«центр «Газ»	«центр «З»	«Кан – «Актор»	«дизель «нал»	«Транс»	«Яна»	«сервис»	«ский ре- «льный «ЯМЗ»	«парк»	«автоли- «нг»
Блок цилиндров (850)													
Блок цилиндров (без турбо)													
Блок цилиндров (с турбо)													
Вал коленчатый (без вкладышей)													
Вал коленчатый (без вкладышей)													
Вал коленчатый (без вкладышей)													
Вал коленчатый (без вкладышей)													
Вал коленчатый (без вкладышей)													
Вал коленчатый с вкладышами													
Вал коленчатый с вкладышами													
Вал распределительный													
Вал распределительный													
Вал распределительный													
Гильза поршень комплект													
Головка блока (раздельная)													
Головка цилиндра (240М2, 240БМ2 вмест.													
Головка цилиндров (клапан)													
Головка цилиндров (нового образц													
Головка цилиндров (нового образц													
Клапан впускной													
Клапан выпускной													
Кольца поршневые комплект													
Маховик													
Маховик													

Данные не предназначены
для открытой публикации

Наименование	Обозначение	дизель- ВИС»	СНАБ К»	центр Газ»	центр АЗ»	иан – актор»	дзель нал»	ь-Транс»	ия Яна»	ервис»	ский ре- льный ЯМЗ»	ь парк»	втоли- нг»
Палец поршневой	<p>Данные не предназначены для открытой публикации</p>												
Палец поршневой													
Шатун													
Шатун													
Шатун													

* временно (примерно с января 2007 года) отсутствует в продаже

** указаны розничные цены

*** стоимость двигателя указана без КПП и сцепления

Часть 3

Анализ спроса

3. Анализ спроса

В базе архива тендеров Информационного Агентства «Trade.Su» за период с 2004 по 2006 г.г найдено 278 заявок, из них:

- по двигателям ЯМЗ – 175;
- по запасным частям ЯМЗ – 79;
- по дизельным электростанциям – 24.

Подробный отчет находится в прилагаемой папке «Архив тендеров». Перед началом работы с заявками пожалуйста ознакомьтесь с инструкцией, расположенной в файле формата Word «Инструкция по пользованию архивом».

Часть 4

Конкурентный анализ

4. Конкурентный анализ

Сбыт продукции – одно из необходимых условий для успешного существования любой торговой организации. Поэтому компании уделяют большое внимание своей маркетинговой деятельности. Очевидно, что в сегодняшней атмосфере постоянно усиливающейся конкуренции, вопросы сбыта продукции и рационального использования инструментов, гарантированно его обеспечивающих, выходят по значимости на первое место.

Существует значительное количество способов увеличения продаж, привлечения новых клиентов, расширения рынков сбыта. В настоящее время одним из основных способов становится активное и широкое задействование возможностей сети Интернет. Разнообразные Интернет-ресурсы (поисковые системы, отраслевые порталы, контекстная реклама, и т.д.) все чаще выбираются как самые доступные и (что не менее важно) гарантирующие широкий охват потенциальной аудитории инструменты.

Целью проведения данного анализа является рассмотрение наиболее активных игроков рынка, методов, которые они используют при продвижении своей продукции и брендов, а также краткая оценка эффективности проводимых ими мероприятий.

Анализ будет проводиться последовательно, для чего будут рассмотрены:

- перечень наиболее популярных запросов на моторно-строительную тематику в поисковых системах Yandex и Rambler
- использование поставщиками наиболее популярных запросов для проведения контекстной рекламы
- состояние корпоративных Интернет-ресурсов и выполнение ими основных функций – представительской, рекламной, информационной, торговой и коммуникативной
- интенсивность размещения информации о компаниях в поисковых системах

Очевидно, что исходными данными для работы будут являться следующие параметры:

- исследуемая продукция – двигатели ЯМЗ
- исследуемый тип организаций – поставщики
- исследуемый регион – Российская Федерация

При оценке корпоративных сайтов будут рассматриваться Интернет-ресурсы следующих компаний: ОАО ПСФ «Автодизель-сервис», ООО «Дизель Парк», ООО Компания «Дизель-Арсенал», ООО «ЯНА», ООО «Автоснаб», ООО «Великан-Рустратор», ЗАО «Красногорский автоцентр КамАЗ», ООО «Финантолизинг», ООО ТПФ «Дизель-Транс», ООО «Сибирский региональный центр ЯМЗ», ООО «Автоцентр МАЗ», ООО «МАЗсервис».

4.1. Статистика запросов по ключевым словам в поисковых системах

Таблица 3.1а

Наиболее популярные запросы по тематике двигателей и запчастей в поисковых системах Yandex и Rambler (по состоянию на начало мая 2007 года)

Запрашиваемая продукция или услуги	Yandex	Rambler
Двигатель	305 316	180 003
Автозапчасти	112 790	68 767
КРАЗ	11 005	4 839
ЯМЗ	8 882	3 506
БЕЛАЗ	5 799	3 060
Запчасти КАМАЗ	4 675	2 591

Запрашиваемая продукция или услуги	Yandex	Rambler
Седелные тягачи	4 599	2 976
Лесовоз	3 060	1 114
ММЗ	3 653	1 190
Запчасти УРАЛ	2 400	1 846
Двигатели ЯМЗ	2 226	1 217
Запчасти МАЗ	2 176	1 510
Компрессорная станция	1 739	1 868
Трактор запчасти	1 410	477
Судовые дизеля	1 020	725
Судовые двигатели	888	802
Запчасти автобусы	705	652
Запчасти экскаватор	577	265

Рекомендуемые для размещения по контекстной рекламе словосочетания*

Таблица 3.2а

Запрашиваемая продукция или услуги	Yandex	Rambler
		635
		870
		677
		524
		278
		433
		516
		17

Данные не предназначены
для открытой публикации

Для оценки контекстной рекламы, используемой рассматриваемыми поставщиками двигателей, целесообразно составить таблицу, отражающую наиболее популярные запросы в поисковых системах, и в ней отметить слова или словосочетания, по которым рассматриваемые компании-конкуренты размещают контекстную рекламу.

Таблица 3.3а

Размещение контекстной рекламы основными конкурентами по наиболее популярным запросам

	ЯМЗ	Запчасти	Запчасти	МАЗ	Автозапчасти	Двигатели
ОАО зел						
ООО «Ди						
ООО «Ди						
ООО «Я						

Данные не предназначены
для открытой публикации

	ЯМЗ	Запчасти	Запчасти	МАЗ	Автозапчасти	Двигатели	
ООО «Ав...	Данные не предназначены для открытой публикации						
ООО Рус...							
ЗАО авт...	Данные не предназначены для открытой публикации						
ООО «Ф...							
ООО ТПФ «Дизель-Тр...	Данные не предназначены для открытой публикации						
ООО «Сибирский региональный ЯМЗ»							
ООО «Автоцентр...	Данные не предназначены для открытой публикации						
ООО «МАЗ...							
Анал...	Данные не предназначены для открытой публикации						мы
■ на							
■ ци	Данные не предназначены для открытой публикации						ук-
Искл...							
МАЗ», «зап...	Данные не предназначены для открытой публикации						сти
тели ЯМЗ»							
Таки...	Данные не предназначены для открытой публикации						ий,
которые б...							
О не...	Данные не предназначены для открытой публикации						из-
кая статис...							
ем эти пок...	Данные не предназначены для открытой публикации						во-
Все з...							
специальн...	Данные не предназначены для открытой публикации						яет
стной рекламы.							

4.3. Состояние корпоративных Интернет-ресурсов и выполнение ими основных функций – представительской, рекламной, информационной, торговой и коммуникативной

Таблица 3.3а

Анализ Интернет-ресурсов основных конкурентов

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ОАО ПФ «Автодизель-сервис» Адрес: 150040, г. Ярославль, Октябрья, 87А E-mail: zaytsev@avdis.ru http://www.avdis.ru/ Статистика посещений 2 814 посетителей за последние 30 дней	Компания напрямую работает с заводами-изготовителями ЯМЗ, КрАЗ, МАЗ, КамАЗ.	Уже при первом взгляде на сайт отмечается высокая информационная наполняемость (большое количество рубрик: новости, акции и т.п.)
<p>Данные не предназначены для открытой публикации</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Дизайн сайта – 4 балла

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ООО «Дизель Парк» Адрес: 150042, г. Ярославль, Ленинский проспект 1а Тел.: +7 (4852) 51-12-32 Факс: +7(4852) 55-12-32 E-mail: box@dieselpark.ru http://www.dieselpark.ru Статистика посещений: 1006 Страницы: 1 Форма обратной связи: открыта		
ООО Компания «Арсенал» Адрес: 150044, г. Ярославль, ул. Пискаревский проспект 1 Телефон: (4852) 12-32 E-mail: info@dizelarsenal.ru http://www.dizelarsenal.ru Статистика посещений: 500 посетителей за последние 30 дней		

Данные не предназначены для открытой публикации

Брянске, Екатеринбурге, Новосибирске.

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
<p>ООО «ЯНА» Адрес: Ярославль, главный водская 73 Б Тел.: +7 (4852) 51-555</p> <p>http://515555.ru/ http://www.diesel.com Статистика посещения сайта крыта</p>	<p>Своими преимуществами компания по-</p>	<p>При небольшом количестве рубрик наблюдается насыщенное текстовое наполнение сайта (подрубрики,</p>
<p>ООО «Автоснаб» Адрес: Россия, г. Москва Тел.: +7 (495) 505 23 4 505 30 78 E-mail: autoradiator@b http://www.autoradiato</p> <p>Статистика посещения посетителя за последн</p>		

Данные не предназначены
для открытой публикации

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ООО «Великан-Рустратор» Россия, 129128, Москва, ул. Бажова, д. Телефон: +7 (495) 777 E-mail: tcm@velikan.ru http://velikan-parts.ru/ Статистика посещения крыта http://www.rustraktor.ru Статистика посещения крыта	Постоянным клиентам компании предос-	На сайте выложена самая актуальная информация о продукции компании: каталог, спецпредложения, скидки,
ЗАО «Красногорский центр КамАЗ» Адрес: 143400, Москва, область, г. Красногорск, ул. Строительная, 4 Россия, 455002, Челябинская обл., г. Магнитогорск, ул. Метизников, 5 Телефон: +7 (495) 995 Факс: +7 (495) 995-01 E-mail: kamaz@tdkamaz.ru http://www.tdkamaz.ru Статистика посещения посетителя за последн		<p>Данные не предназначены для открытой публикации</p>

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ООО «Финавтолизинг» Адрес: 109012, г. Никольская,19-21/1 Тел/факс: +7 (495) 59... E-mail: okd@sibelectro.ru http://www.finavto.yar.ru Статистика посещения сайта крыта	Компания предлагает своим клиентам	Сайт находится на стадии разработки, поэтому часть информации недоступна (например, об истории компа-
ООО ТПФ «Дизель-Транс» Адреса представителей: 150044, г. Ярославль, ул. Промышленная, 24 Телефон: +7 (4852) 57... 400002, г. Волгоград, Промышленни- ционная, 2-а Телефон: +7 (8442) 93... http://dizeltrans.ru/ Статистика посещения сайта крыта		<p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">Данные не предназначены для открытой публикации</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • Дизайн сайта – 3 балла

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ООО «Сибирский региональный центр ЯМЗ» Адрес: 660118, Красноярское шоссе, 11 Тел.: +7 (3912) 66-2810; (3952) 63-03-11, 63-03-12 E-mail: krasnoyarsk@src-ymz.ru http://src-ymz.ru/ Статистика посещения: 1 131 посетитель за последние 30 дней	Компания напрямую работает с российскими клиентами	Информация на сайте размещена таким образом, что потенциальным покупателям не составит труда найти информацию о продукции
ООО «Автоцентр МАТ» Адрес: Пермь, ул. Верейская, 134 Тел./Факс: 35-00-66-00 E-mail: mazcentr@imate.ru http://www.mazperm.ru/ Статистика посещения: скрыта		Информация на сайте размещена таким образом, что потенциальным покупателям не составит труда найти информацию о продукции

Данные не предназначены
для открытой публикации

Название организации	Конкурентные преимущества	Комментарии
ООО «МАЗсервис» Адрес: 150003, г. Ярославль, Лушкина Роща, 5 Тел./факс (4852) 72-12... E-mail: info@mazservice.ru http://www.mazservice.ru Статистика посещения: 1 464 посетителя за 30 дней	«МАЗсервис» является официальным	Любая информация о компании и ее продукции легкодоступна и достаточно удобно сгруппирована (цены, контак-
Таким образом... <ul style="list-style-type: none"> ▪ Практически все необходимые документы лежат в собственном ИТ-отделе. ▪ Реклама выстраивается в печать (фразы типа «МАЗсервис»). ▪ Торговля ведется по акции. ▪ Коммуникационная связь... 	<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">Данные не предназначены для открытой публикации</p>	

4.4. Продвижение в поисковых системах

Информация об «Автодизель-сервисе» встречается на досках объявлений, в электронных

каталогах
(www.ia-trade.ru)

гательных
порталов
внимания

телепорталах
(www.ia-trade.ru)

регулируемых
скачать
в Интернете

локальных
сайтов
(www.ia-trade.ru)

организаций
телепорталах
что в Интернете
новостях

распространенных
низкобюджетных
объявлениях
(www.ia-trade.ru)

телепорталах
львиной доли

есть различные
ссылки
и пр.

Это связано с
жесткой конкуренцией

ссылки на
набранные
страницы
организаций
делятся

Данные не предназначены
для открытой публикации

«Великан-Рустрактор» встречается на порталах услуг, в электронных справочниках, бизнес-

катал
[agrofe](#)
[www.f](#)

источн
сии ж

сурса
ния п
(«дви

15): д
др.).

Интер
слабо
тока в

ятий,
[meche](#)

же ак
колич
каждо

отрас
доват
чать д

личны
[www.f](#)

ский
отобр
прода
вующ

80):
[www.f](#)
[www.f](#)

«МАЗ
Пермь
на то
успеш

(боле
[www.f](#)
др.).

Данные не предназначены
для открытой публикации

Ссылка на сайт компании появляется в начале страниц поиска. «МАЗсервис» проще всего найти по заданному региону (Ярославль). Следовательно, на данный момент организация продвигается с помощью Интернета в рамках своего города.

В качестве рекомендации для компании «**Регионального центра ЯМЗ**» можно отметить, что особую отношение продукции. Это, безничать с

Гра тех комп ную реку

В деляет с Исключе

Со недостат компани web-ресу вающую забывает ния о св

**Данные не предназначены
для открытой публикации**

Пр поиско др.). От кое сред

Та следующ

1. ем ох
2. «В
- 3.
4. ет
5. бо ли до пр кл

Часть 5

Выводы

4. Выводы

Таким образом, говоря о состоянии российском сегменте рынка автотракторных дизельных двигателей производства ОАО «Автодизель» (ЯМЗ) можно сделать следующие выводы:

В
билей
зовики
позици

П
приятн
печива
ставе.
скому
находя
ки амор

П
5,4 млн
нится,
ние 15

М
летвори
теристи
экологи
сийские

Н
телей н
ситуаци
ожидат
китайск
 разрабо
отвоева

В
езные и
реализа
линеек
многих

К
трейде

Данные не предназначены
для открытой публикации