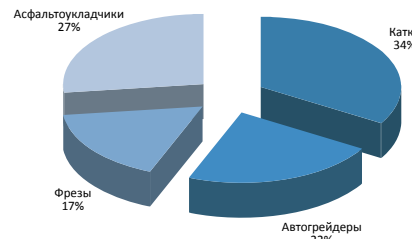


Данные таможенной статистики, если смотреть на кризисный 2009 год, вроде бы и радуют – практически во всех сегментах дорожно-строительной техники объемы импорта за 2010 и 2011 гг. увеличиваются в разы. Однако, это вовсе не показатель увеличения объемов импорта: если сравнить с 2008 г., то в целом рынок дорожно-строительной техники только превысил (или приблизился) к уровню импорта 2008 г. И, следовательно, каким будет реальный темп роста импорта дорожно-строительной техники в Россию, продемонстрирует будущий период - 2012-2013 гг.

Соотношение рассматриваемых сегментов дорожно-строительной техники 2011 г., (стоимостное выражение)



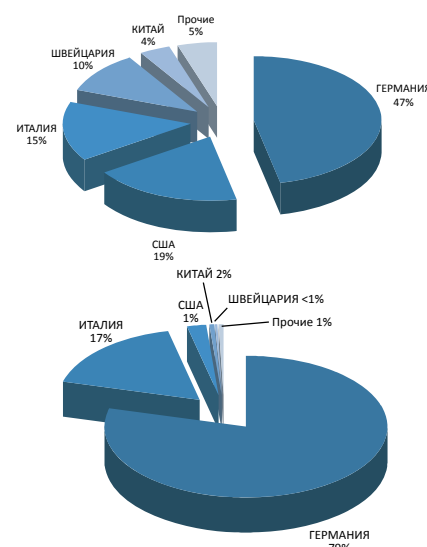
ФРЕЗЫ

В 2011 году по сравнению с 2010 годом сегмент дорожных фрез вырос в 1,6 раз в количественном и более чем в 3 раза в стоимостном выражении. Данные различия объясняются структурой поставок – если в 2010 году закупалось в основном более дешевая, чем самоходная техника, навесное оборудование, то в 2011 году в структуре импортных поставок уже преобладают самостоятельные самоходные дорожные фрезы. Так, на долю самоходных дорожных фрез пришлось свыше 60% импортных поставок в количественном выражении и 97% в стоимостном. Следует отметить, что несколь-

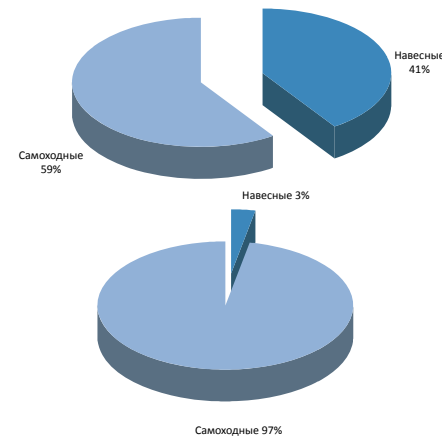
ко снизилась доля ввозимой б/у техники. Так, в 2011 году на нее пришлось немногим более 15% как в количественном, так и в стоимостном выражении. Отсюда и средняя контрактная цена поставки в 2011 году по сравнению с 2010 г. увеличилась в 2 раза. Основные поставки дорожных фрез в 2011 году пришлось на Германию. В количественном выражении доля немецких дорожных фрез составила 47% от всего объема импорта, а в стоимостном (вследствие высокой стоимости техники) – 79%. На долю США в количественном выражении пришлось 19% импорта, но в стоимостном выражении всего лишь 2%. Это связано с тем, что основу импорта американской техники составляет навесное оборудование, а не самоходные машины. На третьем месте стабильные показатели на уровне в 15% держит Италия. Данные объемы примерно одинаковы с поставками 2010 года. А техника из Японии по итогам 2011 года, в отличие от 2010 г. не вошла в TOP-5 стран. В разрезе изготовителей структура импорта в 2011 г. выглядит следующим образом:

- на немецкую компанию WIRTGEN приходится 45% поставок в количественном и 77% в стоимостном выражении;
 - на втором месте в количественном выражении с долей в 18% находится навесное американское оборудование BOBCAT;
 - в стоимостном выражении второе место принадлежит итальянским самоходным фрезам для снятия асфальтового покрытия на гусеничном ходу BOMAG.
- Самая крупная компания-импортер дорожных фрез в Россию по итогам 2011 г. - ВИРТГЕН-ИНТЕРНАЦИОНАЛЬ-СЕРВИС, на долю которой приходится свыше

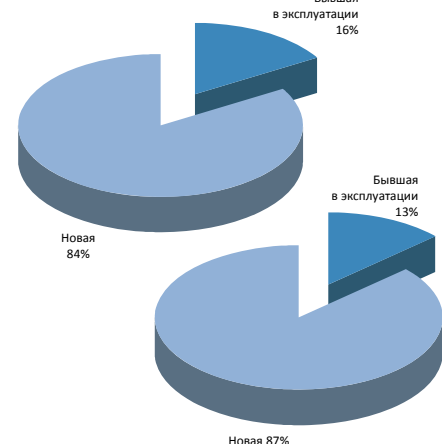
Импорт асфальтных фрез в Россию в разрезе стран, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



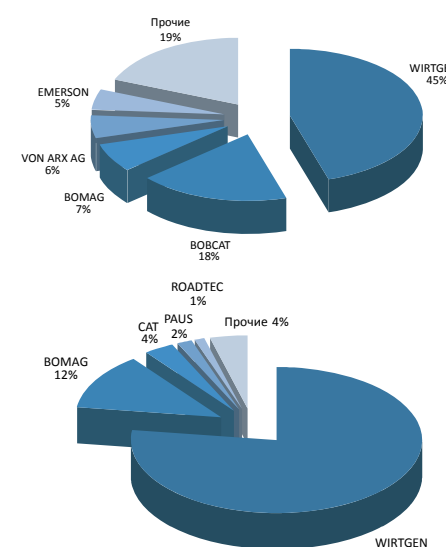
Товарная структура импорта асфальтных фрез, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



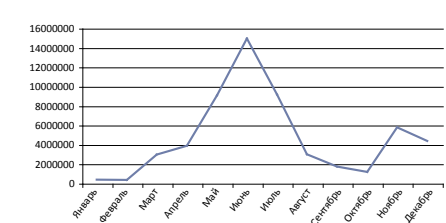
Товарная структура импорта асфальтных фрез, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



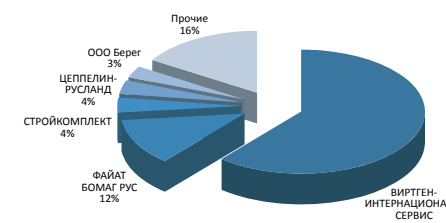
Структура импорта асфальтных фрез в разрезе брендов, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



Сезонность импортных поставок асфальтных фрез, 2011 г., (стоимостное выражение)



Структура импорта асфальтных фрез в разрезе компаний-импортеров, 2011 г., (стоимостное выражение)



60% импортных поставок в стоимостном выражении.

Затем следует российское дочернее предприятие концерна ФАЙАТ - ФАЙАТ БОМАГ РУС, доля которого в стоимостном выражении составляет 12% в структуре импорта.

На третьем месте компания СТРОЙКОМПЛЕКТ с долей в импорте 4%.

Следует отметить, что данный рынок весьма узкий, и на долю

TOP-5 компаний приходится 84% всех импортных поставок в стоимостном выражении. Динамика импортных поставок имеет ярко выраженную сезонность. Так, с наступлением теплой погоды и «горячего» сезона у дорожников растут и объемы импорта, достигая пикового значения в июне-июле.

АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ

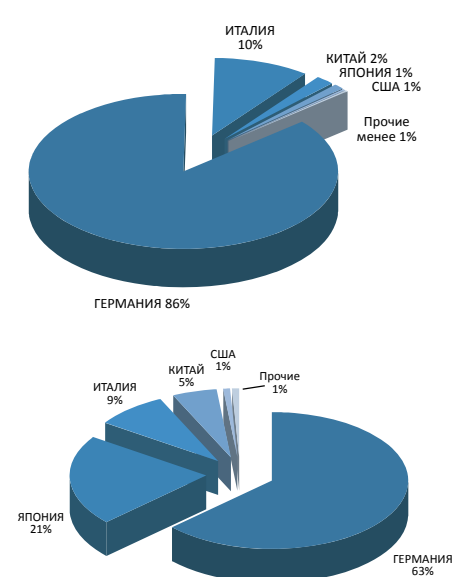
В сегменте асфальтоукладчиков в 2011 году по сравнению с 2010 г. объемы импорта увеличились в 2,2 раза в количественном выражении и в 2,7 раза в стоимостном. Средняя контрактная стоимость при этом возросла в 1,2 раза, что объясняется уменьшением количества ввозимых более дешевых навесных асфальтораспределительных агрегатов. Следует отметить, что в 2011 г. расширилась и география стран-импортеров данного вида техники. Если в 2010 года их количество было всего 5, то в 2011 – стало 8, однако из новых стран (Корея, Финляндия, Швеция) завозилась техника, бывшая в эксплуатации.

Из Германии в 2011 году стали ввозить больше техники бывшей в эксплуатации, за счет чего ее доля в структуре импорта по сравнению с прошлым годом в количественном выражении увеличилась на 20 процентных пунктов, а в стоимостном выражении, наоборот, сократилась до 63%.

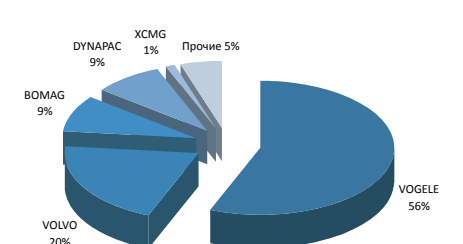
Поставки же из Японии в стоимостном выражении увеличились, несмотря на то, что основная японская техника также не является новой.

Стабильные показатели: 10% в количественном и 9% в стоимостном выражении на протяжении и 2010 и 2011 гг. наблюдаются у импорта техники из Италии, которая занимает третью позицию.

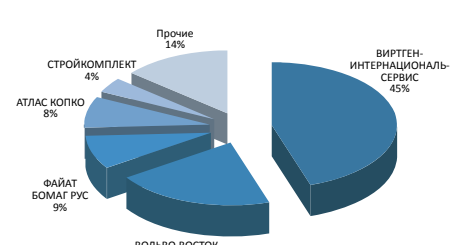
Структура импорта асфальтоукладчиков в Россию, в разрезе стран-импортеров, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



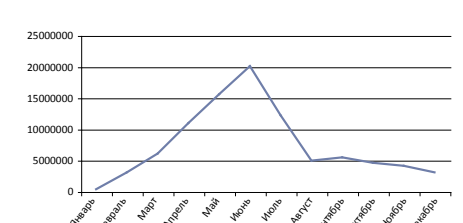
Структура импорта асфальтоукладчиков в Россию в разрезе изготовителей, 2011 г., (стоимостное выражение)



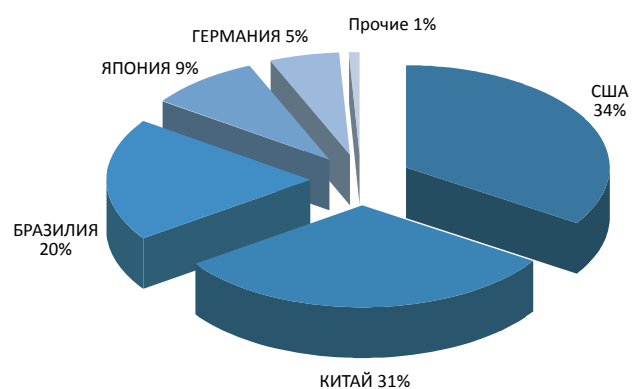
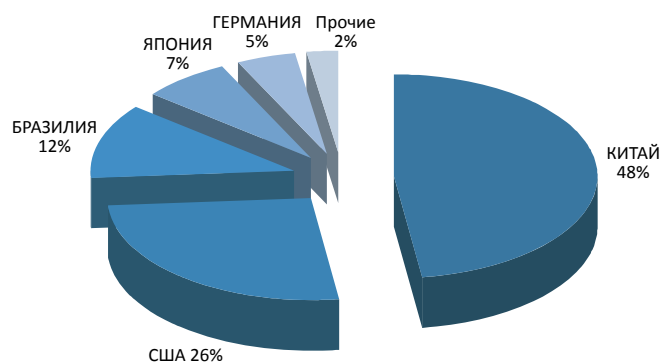
Структура импорта асфальтоукладчиков в Россию в разрезе компаний-импортеров, 2011 г., (стоимостное выражение)



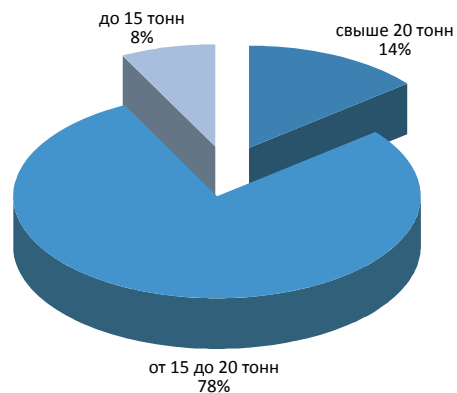
Динамика импортных поставок асфальтоукладчиков по месяцам, 2011 г., (стоимостное выражение)



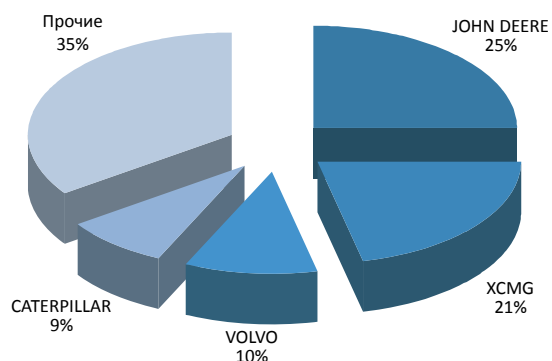
Структура импорта в Россию автогрейдеров в разрезе стран, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



Товарная структура импорта по классу тяжести автогрейдеров, 2011 г., (количественное выражение)



Товарная структура импорта в разрезе производителей автогрейдеров, 2011 г., (количественное выражение)



В структуре импорта в разрезе компаний-производителей абсолютное большинство (56% в стоимостном выражении) принадлежит асфальтоукладчикам VOGELE.

VOLVO с показателем в 20% (в стоимостном выражении) занимает вторую позицию среди крупнейших поставщиков техники на российский рынок.

На асфальтоукладчики компаний BOMAG и DYNAPAC в 2011 г. пришлось по 9% (стоимостном выражении) в структуре импорта.

Структура импорта асфальтоукладчиков в разрезе российских компаний-импортеров созвучна с импортом в Россию дорожных фрез. Лидером в стоимостном выражении с долей в 45% является ВИРТГЕН-ИНТЕРНАЦИОНАЛЬ-СЕРВИС. ВОЛЬВО-ВОСТОК с показателем в 20% занимает вторую строчку среди крупнейших компаний импортеров. На долю третьего крупного поставщика асфальтоукладчиков ФАЙАТ БОМАГ РУС приходится 9% в стоимостном выражении. Сезонность поставок асфальтоукладчиков в Россию идентична с динамикой поставок фрез, где пик поставок приходится на июнь.

АВТОГРЕЙДЕРЫ

Объемы импорта автогрейдеров в Россию в 2011 году увеличились в 2,2 раза в количественном и в 2,5 раза в стоимостном выражении, при этом количество ввозимой техники бывшей в эксплуатации незначительно снизилось по сравнению с 2010 годом. В структуре импорта автогрейдеров в страновом разрезе наблюдаются следующие тенденции:

- в 2011 году приостановился рост объемов техники из Китая - данный показатель в 48% в стоимостном выражении совпадает с уровнем 2010 года;
 - очень серьезный рост – почти в 3 раза наблюдается у импорта техники из Соединенных Штатов Америки: в 2011 году на поставки из этой страны пришлось 26% в количественном и 34% в стоимостном выражении;
 - техника из Бразилии удерживает позиции 2010 года – на долю поставок техники из этой страны приходится 12% в количественном и 20% в стоимостном выражении;
 - несколько утратили свои позиции на отечественном рынке производители из Германии и Японии – суммарно доля поставок автогрейдеров из этих стран составила 9% в количественном и 14% в стоимостном выражении.
- В 2011 году 78% всех импортных машин составляли автогрейдеры среднего класса тяжести, что идентично уровню 2010 года.

Доля машин-тяжеловесов (свыше 20 тонн) увеличилась незначительно (на 2 процентных

пункта) и составила 14%, а доля автогрейдеров легкого класса и мини-автогрейдеров, напротив, сократилась.

Лидером в поставках автогрейдеров по итогам 2011 года стали машины JOHN DEERE, которые занимают четвертую часть от всего объема импорта. Данный показатель на 19 процентных пункта выше уровня 2010 года.

Продукция компании XCMG также увеличила свое присутствие на российском рынке – 21% против 13% в 2010 г.

Третье место по объемам импорта принадлежит VOLVO с долей в 10%.

ДОРОЖНЫЕ КАТКИ

Объемы импорта в Россию дорожных катков в 2011 году по сравнению с 2010 годом увеличились в 2 раза в количественном и в 2,1 раза в стоимостном выражении. Основную долю импортных катков составляют машины среднего веса от 7 до 12 тонн, на их долю приходится 43% всех поставок. На долю тяжелых машин - свыше 12 тонн – 22%. Остальную часть импортных поставок составляют машины легкого веса до 7 тонн.

Основной страной-импортером дорожных катков является Германия. Она усилила в 2011 году свое присутствие на отечественном рынке на 6 процентных пунктов в количественном выражении (49% от всего объема импорта), в стоимостном выражении немецкие дорожные катки составляют 68%.

На второй позиции – техника из Японии (в количественном выражении на нее приходится 21%), на третьей продукция из Китая – 14%. В структуре импорта в разрезе производителей сегмент дорожных катков, равно как и других рассматриваемых в исследовании машин, довольно консолидирован. На 3 самые популярные марки приходится свыше 50% всех импортных поставок. Лидером являются дорожные катки HAMM, доля которых составляет четверть всех поставок в количественном выражении.

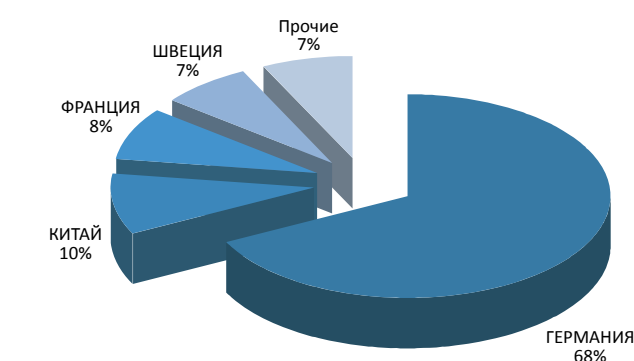
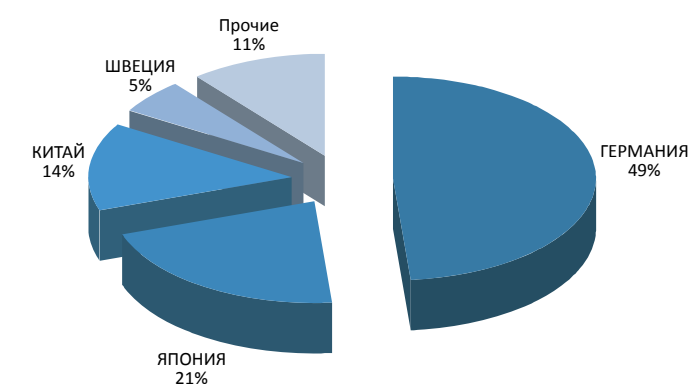
Также крупный сегмент (22%) занимает продукция BOMAG.

Примерно в равных объемах (в количественном выражении) импортируются катки компаний SAKAI – 8% и DYNAPAC – 7%.

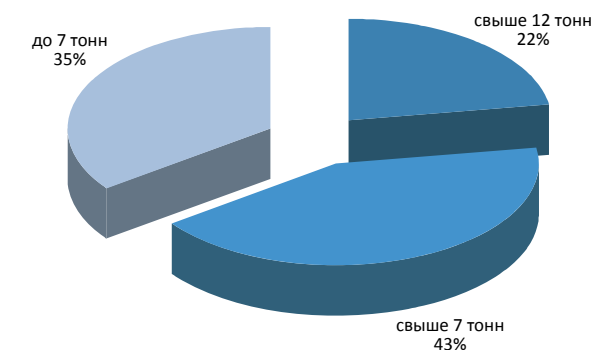
Совокупная стоимость импорта дорожных фрез, асфальтоукладчиков, автогрейдеров и катков в 2011 г. превысила 300 млн. долл. США.

Если сопоставить объемы импорта рассматриваемых сегментов дорожно-строительной техники в стоимостном выражении, то на сегмент дорожных катков приходится 34%, асфальтоукладчиков - 27%, автогрейдеров – 22% и 17% на асфальтные фрезы.

Структура импорта в Россию дорожных катков, 2011 г., (количественное и стоимостное выражение)



Структура импорта по классу тяжести катков, 2011 г., (количественное выражение)



Структура импорта дорожных катков в разрезе компаний-производителей, 2011 г., (количественное выражение)

