



СТРУКТУРУ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПОТРЕБИТЕЛЬ

РОССИЙСКИЙ РЫНОК МОБИЛЬНЫХ КРАНОВ

Владимир Новоселов

На общем фоне подъема российской экономики, в первую очередь строительной отрасли, с середины 2000-х годов наблюдается устойчивый рост объемов рынка строительной техники. Идет ежегодный прирост производства практически у всех отечественных изготовителей СДМ, а также поставок зарубежных фирм. Российский рынок мобильных кранов*, являющийся одним из наиболее емких, так же как и другие секторы рынка строительной и дорожной техники, интенсивно развивается, однако его развитие идет вне общих тенденций. За последние пять лет он демонстрирует высокую динамику роста. Прибавка в «весе» произошла за счет существенного увеличения объемов производства у отечественных заводов, поставки импортной техники на этом фоне выглядят незначительными.

* Под термином «мобильные краны» подразумеваются полноповоротные стреловые самоходные краны с телескопической стрелой на шасси автомобилей, на спецшасси автомобильного типа, внедорожные короткобазовые, короткобазовые компакт-краны, а также краны на гусеничном шасси, обладающем более высокой транспортной скоростью по сравнению с монтажными гусеничными кранами (например, на базе тракторов или гусеничных транспортеров).



Отечественное производство

С 2002 по 2006 гг. объем производства мобильных кранов на российских предприятиях вырос почти вдвое. В 2002 году ими было изготовлено 2637 единиц техники, а в 2006-м - 4969. По сравнению с 2005 годом объем вырос на 20%. Выпуск увеличился на всех основных заводах, специализирующихся на производстве мобильных кранов. Наибольший вклад внесен основными игроками - ивановским Автокраном, входящим в Независимую ассоциацию машиностроителей (НАМС), а также двумя предприятиями, подконтрольными фирме «Кудесник», - Галицким и Клинцовским автокрановыми заводами. Так, в 2005 году

Автокран, выпустив 1814 автокранов, имел 44%-ную долю рынка среди отечественных предприятий. ГАЗК изготовил 954 крана, а КАЗ - 627, что в сумме составило 38%. Соответственно, на оставшиеся 11 заводов пришлось 18%. Во вторую тройку по итогам 2005 года вошли Челябинский механический завод (306 кранов), Ульяновский механический завод № 2 (166 кранов) и Юргинский машиностроительный завод (93 крана). Из этой обоймы выпал Угличский машиностроительный завод, переживавший на тот момент не самые лучшие времена. Отметим, что в начале 2000-х годов на этом предприятии выпускалось порядка 200 кранов в год. В 2005 году в связи с ре-



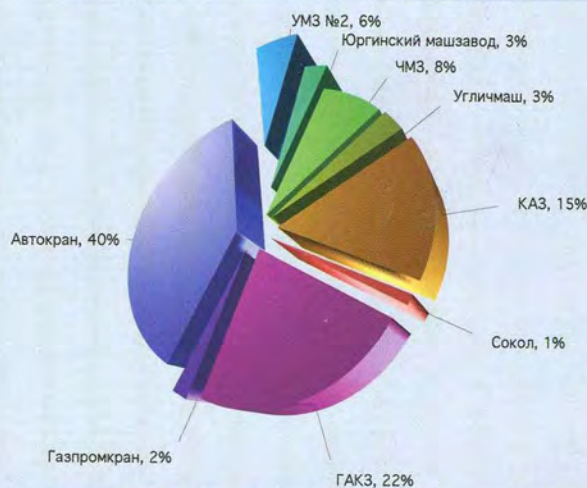
организацией Угличмаша, проводимой новым собственником, объем производства на других предприятиях отрасли был невелик: Газпром-Кран

выпустил 34 крана, Сокол - 28 на Мотовилихинских заводах, Завидовском ЭМЗ, Ивэвергомаше, Абаканском ЭМЗ, КРСТе, ЕлАЗе и кохомской Строммашине (объединение

Производство мобильных кранов в РФ в 2005 г.



Производство мобильных кранов в РФ в 2006 г.





«Машстройиндустрия») автокраны изготовлялись единично.

Заметно поменялась ситуация на рынке в 2006 году. Помимо собственно роста производства на наиболее крупных предприятиях отрасли, произошли другие изменения, повлиявшие на структуру рынка. Главным из них стало приобретение в конце 2005 года камышинского Газпром-Крана одной из структур НАМСа. Завод, принадлежавший до этого Газпрому, был продан в ходе ликвидации непрофильных

активов компании. Таким образом, в 2006 году к 1968 кранам, изготовленным на Автокране, добавилось 111 единицы, произведенных на камышинском заводе. Однако в связи с более высокими темпами роста рынка Автокран и Газпром-Кран владели только 42%-ной долей рынка. ГАЗКЗ, имея в активе 1104 крана, и КАЗ - 760, обладали 37%. Наиболее высокий прирост производства был отмечен на ЧМЗ - 30%, УМЗ № 2 - 67%, Угличмаше - 72%, Юрмаше - 89%. В результате этого каждое из отмечен-

ных предприятий увеличило собственную рыночную долю. Стабильным оставалось производство на самарском Соколе - 32 единицы. Единичным был выпуск на Мотовилихинских заводах, Завидовском ЭМЗ, Строммашине и Ивэнергомаше. На ставропольском КРАСТе в связи с банкротством выпуск кранов был прекращен. ЕЛАЗ в связи с отсутствием спроса выпуск автокранов тоже прекратил. На Абаканском ЭМЗ в минувшем году краны также не выпускались.

За последние 10-15 лет существенно изменилась структура производства мобильных кранов на российских заводах. В первой половине 90-х годов основной объем производства приходился на краны грузо-

подъемностью 14-16 т, а также на краны грузоподъемностью 6,3 т. Сейчас потребители отдают предпочтение кранам большей грузоподъемности. В прошлом году выпуск кранов грузоподъемностью 25 т составил 73%. Вторыми по значимости были 16-тонные краны, на долю которых пришлось 16%. Заметим, что еще совсем недавно - в 2003 году - производство 25-тонников составляло заметно меньшую величину - 47%, а 16-тонников - 30%. Доля выпуска кранов другой грузоподъемности сравнительно мала. Из них можно выделить 20-, 30-, 32- и 50-тонники, выпуск которых сколь-нибудь заметен в общей структуре производства российских мобильных кранов. Краны грузопод-





емностью 5, 7, 8, 10, 14, 17, 35, 36, 40, 55 и 100 т и вовсе относятся к разряду экзотических. Наиболее значительный вклад в «копилку» 25-тонников внесли Автокран и ГАЗ. На ивановском заводе доля 25-тонных кранов составила около 70%, на ГАЗКЗ - 97%. Существ-

венную лепту также внесли КАЗ, ЧМЗ, УМЗ № 2 и Юрмаш, у которых 25-тонники составляли основу производственной программы (от 50 до 100%). Основным изготовителем кранов грузоподъемностью 16 т по-прежнему остается Автокран - 30% выпуска, для

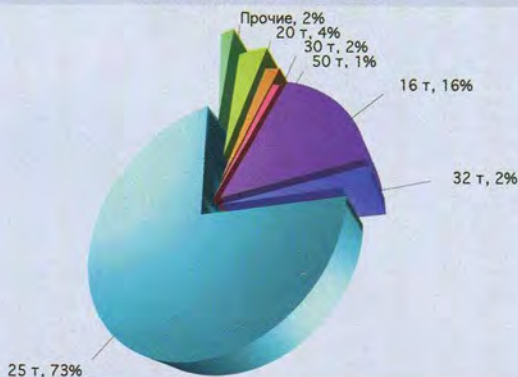
Угличмаша этот показатель равен 76%, для КАЗа - 12%. Краны грузоподъемностью более 50 т отечественные потребители предпочитают покупать за рубежом у известных производителей. Легкие краны постепенно уходят в небытие: процент их производства в России год от года падает. Их функцию все чаще выполняют или краны-манипуляторы, или те же 25-тонники, цена которых зачастую не превышает цены 16-тонных машин.

В целом, как уже было сказано, в России мобильные краны выпускаются грузоподъемностью от 5 до 100 т. Так что при желании потребители смогут выбрать именно тот кран, который их наиболее устраивает не только по максимальной грузоподъемности, указанной в технических данных, но и по другим параметрам - грузовой характеристикам, широте рабочей зоны, типу и мар-

ке шасси, цене, условиям продаж, гарантий, сервиса и т.д.

Сегодня модельный ряд кранов Ивановец включает машины грузоподъемностью 16, 17, 25, 32, 50 и 100 т на шасси МАЗ, КАМАЗ, Урал, БАЗ, МЗКТ. Линейка 25-тонников включает четыре модификации крана КС-45717 на шасси Урал-4320, МАЗ-630303, КАМАЗ-53215 и КАМАЗ-53228 и две модификации КС-54711 на специальном крановом шасси БАЗ-8029. Следует отметить существенный момент: ивановские 25-тонники имеют технологическую возможность и официальные разрешения для работы с ядовитыми и взрывоопасными грузами. В линейку 16-тонных кранов входят модификации на внедорожных шасси Урал-5557 и КАМАЗ-43118, а также на шасси КАМАЗ-53605 и МАЗ-533702 с колесной формулой 4x2. Линейка кранов грузоподъемностью 32 т пред-

Производство мобильных кранов в РФ в 2006 г. (по грузоподъемности)





ставлена моделями КС-5576Б и КС-5576К на шасси МАЗ-630303 и КАМАЗ-53229, выпускаемыми на Газпром-Кране под маркой Ивандев. От выпуска собственных 32-тонников Автокран отказался в пользу камышинских как более технически совершенных. На этапе подготовки к запуску находятся еще две перспективные модели кранов этой грузоподъемности: КС-59712 на специальном внедорожном шасси БАЗ-8027, а также компактный кран КС-59713, имеющий современную кабину управления. 50-тонный сектор представлен моделью КС-6476 на шасси МЗКТ-69234, также выпускаемой в Камышине (от выпуска собственной 50-тонной модели в Иваново отказались по той же причине). Кроме это-

го, Автокран является единственным отечественным предприятием, выпускающим мобильные краны грузоподъемностью 100 т. КС-8973 изготавливается на спецшасси Брянского автозавода КШ-8973.

Модельный ряд ГАЗКЗ представлен восемью модификациями 25-тонного автокрана КС-55713 на дорожных и внедорожных шасси КАМАЗ, а также на шасси МАЗ-630303 и Урал-4320. Из всего спектра наибольшим спросом пользуются краны на шасси КАМАЗ. 30-тонники КС-55715 предлагаются на шасси КАМАЗ и МАЗ соответствующей грузоподъемности. Линейка кранов КС-55729 грузоподъемностью 32 т более обширна - шесть модификаций на шасси КАМАЗ, МАЗ и КраЗ. 36-тонный кран КС-55721 выпускается

на шасси КамАЗ-6540. План на этот год предусматривает освоение производства кранов грузоподъемностью 40 и 50 т.

Номенклатура КАЗ насчитывает пять модификаций автокрана КС-35719 грузоподъемностью 16 т на базе КАМАЗ, МАЗ и Урал. 20-тонников КС-45719 и 25-тонников КС-55713 выпускается по шесть модификаций на шасси тех же марок.

Основное место в производственной программе ЧМЗ принадлежит 25-тонникам КС-45721 на наиболее распространенных шасси КАМАЗ, МАЗ и Урал. Кроме них, усилены предприятия сосредоточены на выпуске автокранов КС-55730 грузоподъемностью 32 т на шасси МАЗ-630303. Новой разработкой является 40-тонник КС-65711 на шасси Урал-63685.

УМЗ № 2 выпускает автокраны МКТ-20, МКТ-25 и МКТБ-30 грузоподъемностью 20, 25 и 30 т соответственно. Основная масса кранов монтируется на шасси КАМАЗ, применяются также шасси МАЗ, Урал и КраЗ. Краны предлагаются с дополнительным навесным легкосъемным оборудованием, позволяющим превратить стандартный автокран в телескопический автоподъемник с высотой подъема рабочей платформы до 25 м. В настоящее время на предприятии проводится масштабная модернизация производства, что позволит в третьем квартале 2007 года выйти на уровень 55-60 автокранов в месяц. Намеченный на 2007 год план предусматривает выпустить 400 автокранов.

Производственная программа Юрмаша представлена тремя типами мобильных кранов грузоподъемностью 25 т: на короткобазовом шасси, на шасси гусеничных тракторов и на автошасси. Автокраны КС-55722 выпускаются пяти модификаций на шасси Урал и КАМАЗ. Гусеничные КС-5671 на шасси тракторов 662-с65 Курганмашзавода и ТТ-4М-01 Рубцовского завода. Короткобазовый кран КС-5871 со всеми ведущими и управляемыми мостами изготавливается на шасси собственного производства.

Уличмаш производит три типоразмера автокранов гру-



зоподъемностью 14, 16 и 20 т. 14-тонник КС-3577-3 на шасси МАЗ-533702, выпускаемый продолжительное время, в представлении не нуждается. 16-тонные машины КС-45722 и КС-3577-3К устанавливаются на шасси МАЗ-533702 и КАМАЗ-43253 соответственно. На этих же шасси предлагаются и 20-тонники КС-45726. В 2007 году завод планирует изготовить 250 кранов: 16-тонных на базе КАМАЗ-43253 и 20-тонных на базе КАМАЗ-53605. К концу года намечено изготовить опытный образец 25-тонного крана на КАМАЗе.

ОАО «Сокол» выделяется среди отечественных предприятий тем, что производит автокраны грузоподъемностью только 40 и 50 т, а также короткобазовые компактные. Самарские 40-тонники СКАТ-40 и 50-тонники СКАТ-50 (КС-6575С) устанавливаются на шасси 4-осного КАМАЗ-6540. Компактные КСТ-2-40 грузоподъемностью 40 т и СТ3.55 грузоподъемностью 55 т выпускаются в небольших количествах по лицензии германской фирмы «Сотраст Truck». Планом предприятия на 2007 год предусмотрено увеличение производства всех типов кранов до 52 единиц.

ОАО «Мотовилихинские заводы» выпускает автокраны серии КС-5579 грузоподъемностью 25, 30 и 35 т. 25-тонные краны предлагаются на шасси автомобилей КАМАЗ и Урал, а также на шасси гусеничного плавающего транспортера Витязь, 30- и 35-тонники - на шас-

си КАМАЗ. Следует отметить, что 35-тонная модель была создана в прошлом году. На протяжении последних лет в Мотовилихе крановая тематика была в загооне: в отдельные годы выпуска автокранов не было вообще. Началом работы предприятия на полную мощность считается вторая половина 2006 года. Именно в это время были заключены договоры с дилерскими центрами практически в каждом регионе РФ. Если в конце 2006 года за три месяца было реализовано только восемь автокранов, то за первый квартал 2007 года - около 40 единиц. Производственные мощности предприятия позволяют выпускать до 100 кранов в год.

Ивановский завод «Ивэнергомаш» единственный в России, кто предлагает краны с башенно-стреловым оборудованием на автомобильном шасси. До недавнего времени у предприятия была единственная модель КСТ-5АМ1 грузоподъемностью 5 т на шасси МАЗ-533702. В 2006 году появилась новая модель КСТ-7 грузоподъемностью 7 т. Особенностью этих кранов является возможность работы гидрооборудования как от двигателя шасси, так и от внешней электросети. Третья модель завода - стреловой дизель-электрический кран грузоподъемностью 14 т.

Для Завидовского ЭМЗ выпуск автокранов на сегодняшний день не является профилирующим: на сегодняшний день ежегодное производство



не превышает пяти единиц. Модельный ряд представлен моделями МТА-160 и МТА-200 грузоподъемностью 21 и 25 т соответственно, выпускаемыми по лицензии ныне не существующей югославской фирмы «Metalna».

Автокраны заявлены также в производственных программах Абаканского ЭМЗ - КС-2568 (8 т) и КС-3573 (10 т) - и Шимановского машиностроительного завода «Кранспецбурмаш» - КС-4574 (16/20 т). Однако на этих предприятиях изготовление автокранов практически не осуществляется за отсутствием спроса.

От производства автокранов в последние годы отошел еще ряд предприятий - туапсинский Машзавод, КРАСТ, кохомский завод «Строммашина», Челябинский кузнечно-прессовый завод, Усольмаш, Ухтагазстроймаш, Новосибирский завод им. Коминтерна, ЕлаЭЗ. Среди перечисленных предприятий специализированными на выпуске автокранов

на протяжении долгих лет являлись только Машзавод и КРАСТ, на остальных выпуск автокранов пытались наладить в ходе диверсификации бизнеса. Отметим также, что с уходом с рынка Ставропольского кранового завода канули в небытие как класс автокраны грузоподъемностью 7 т.

Производители СНГ

Нельзя не отметить производителей автокранов из ближнего зарубежья, в первую очередь из Беларуси и Украины, оказывающих влияние на российский рынок мобильных кранов. На сегодняшний день в этой команде первую скрипку играет белорусский Могилевтрансмаш. Поскольку Беларусь и Россия находятся в едином экономическом пространстве, это предприятие можно расценивать в одном ряду с российскими краностроительными фирмами: краны Машека пересекают белорусско-российскую границу, не облагаясь таможенными пошлинами.



Второй немаловажный момент - производство автокранов на Могилевтрансмаше динамично развивается. Так, в 2000 году здесь было изготовлено 142 крана, а в 2006-м - уже 450. Даже по сравнению с 2005 годом, когда было сделано 304 крана, динамика впечатляет. На 2007 год запланирован ежемесячный выпуск 50-60 машин. Модельный ряд предприятия включает автокраны КС-3579 грузоподъемностью 15 т, КС-45729А грузоподъемностью 16 т и КС-55727-1 грузоподъемностью 25 т. На сегодняшний день все модели кранов производятся исключительно на шасси МАЗов, хотя до недавнего времени использовались и КАМАЗы, и МЗКТ.

На территории Украины наиболее сильные позиции имеет Дрогобычский завод автомобильных кранов (ДАК). На текущий момент это единственный из трех украинских автокрановых заводов, на котором удалось не только сохранить крупномасштабное про-



изводство крановой техники, но и планомерно развивать его. В 2006 году выпуск составил 473 крана, что превысило уровень 2005 года на 38%. С середины 2000-х годов завод активно ищет пути выхода на российский рынок, что уже дало определенные результаты: в минувшем году осуществлены первые поставки автокранов в Россию после длительного перерыва. Напомним, что в советский период дрогобычский завод являлся одним из крупнейших производителей автокранов на территории СССР. ДАК выпускает три типоразмера кранов - грузоподъемностью 18, 25 и 28 т. Каждая



из моделей - КТА-18, КТА-25 и КТА-28 - предлагается на шасси КраЗ, КАМАЗ, МАЗ.

ОАО «Краян», бывший завод им. Январского восстания, в прошлом ведущий изготовитель тяжелых колесных кранов, в настоящее время находится не в лучшей форме. В 2006 году завод изготовил лишь 22 крана, хотя в начале 90-х годов производство превышало 700 единиц в год. Реально сейчас предлагается две модели кранов - 30-тонник КС-557Кр на базе КраЗ и 50-тонник КШТ-50.01 на базе МЗКТ, хотя на интернет-сайте предприятия заявлена масса других моделей, выпускавшихся в советский период.

Еще одно украинское предприятие - ОАО «Краностроительная фирма Стрела» из города Бровары Киевской области. Завод, в прошлом специализировавшийся на ремонте автокранов, впоследствии освоил

выпуск собственных машин. Линейка завода включает краны грузоподъемностью 16 и 25 т на шасси КраЗ и КАМАЗ. Ежегодный выпуск Стрелы не превышает 20 кранов. На российский рынок продукция практически не поставляется.

Кстати, попытка наладить производство автокранов предпринималась и казахстанскими машиностроителями. В 2001-2002 гг. Павлодарский машиностроительный завод выпустил 25-тонники Сункар (Сокол) на шасси КАМАЗа и Урала. В планах предприятия было изготовление широкой гаммы кранов грузоподъемностью от 16 до 25 т, но, похоже, планы так и остались планами. О казахских кранах больше ничего не слышно...

Импорт

Сегмент мобильных кранов, в отличие от других сегментов строительной и дорожной техники, развивается своим осо-



бым путем. Если во многих сегментах техники объемы поставок зарубежных производителей сравнялись с объемами отечественного производства или превысили их, то в сфере мобильных кранов на первых позициях российские фирмы. Импорт мобильных кранов в 2006 году составил 601 единицу, что выше показателя 2005 года на 8%. Как видно, темп роста зарубежных поставок значительно отстает от темпа роста отечественного производства. Заметим, что новых кранов ввозится совсем незначительное количество: в 2005 году импортировано 95 машин, в 2006-м и того меньше - 89.

В категории башенных кранов примерно треть приходится на легкие автокраны грузоподъемностью 5-7 т на шасси японских грузовиков. Причем в таможенной статистике зачастую практически невозможно отделить классические автокраны от кранов-манипуляторов, поскольку в характеристиках крана фигурируют только данные о базовом шас-

си. Немало ввозится кранов средней грузоподъемности 15-25 т, как на автомобильных, так и на самоходных шасси: здесь можно встретить технику японского и европейского происхождения, в том числе производства бывших стран социалистического содружества - Чехословакии, Польши, ГДР, а также продукцию китайской промышленности. Довольно широко представлены краны грузоподъемностью 40-50 т. Доля подержанных кранов грузоподъемностью более 50 т составляет порядка 10%.

В импорте новых зарубежных кранов преобладают тяжелые машины грузоподъемностью от 50 т и выше. В лидерах Liebherr, за ним немногим менее 50% рынка новых импортных мобильных кранов, в абсолютном исчислении это 44 машины в 2005 году и 42 - в 2006-м. У Grove в 2005 году была довольно крупная поставка в 28 единиц, а итогом 2006 года стало уменьшение объема ввоза до 8 машин. В то же время Tadano в прошлом году вез

18 кранов вместо 8 в позапрошлом. Из известных мировых краностроительных фирм отметим также Terex и Kato, чья продукция в период 2005-2006 гг. также поставлялась на российский рынок.

Среди зарубежных производителей гамма мобильных кранов Liebherr наиболее предста-

вительна. Только самоходных кранов на шасси автомобильного типа насчитывается 19 моделей грузоподъемностью от 35 до 1200 т. На шасси этого типа выпускаются краны грузоподъемностью 550 и 750 т с решетчатой стрелой. Имеются и классические автокраны на автомобильных шасси, грузо-



реклама

SOP & G

**УСЛУГИ
МОБИЛЬНЫХ
ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИХ
КРАНОВ**

**УСЛУГИ
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

ООО фирма «СОПиг»

РФ, г. Москва, 109341, а/я 6,
Тел./факс: (495) 654-4082
(499) 722-8994
E-mail: sopig@rambler.ru
www.sopig.ru • www.kran800.ru



TEREX | CRANES

DEMAG

COMEDIL

PEINER

BENDINI



Мобильные краны
30-700 т.



Башенные краны
1-40 т.



Гусеничные краны
50-1600 т.

DVMA GmbH www.dvma.ru

Продажа

Зап.части

Сервис

Обучение

Ваше эксклюзивное представительство в России

Офис Москва:

Тел.: 495-232-14-37

Факс: 495-232-27-57

e-mail: tlr@col.ru

Офис Краснодар:

Тел.: 861-274-62-53

Факс: 861-274-62-54

e-mail: lex8@rambler.ru

АНАЛИТИКА

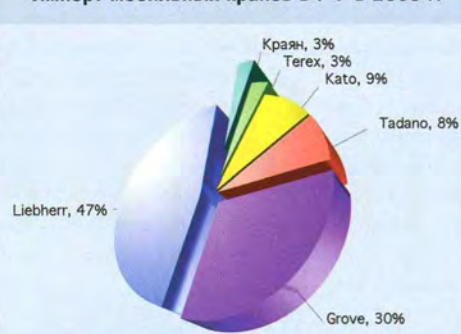
подъемность которых составляет 35 и 45 т. Кроме этого, есть короткобазовый 55-тонный кран, а также четыре модели башенных кранов на шасси автомобильного типа.

Широко представлена у нас линейка кранов Tadano: шоссейные краны грузоподъемностью 30, 55, 70 т на шасси автомобильного типа; внедорожные короткобазовые краны грузоподъемностью 17, 30, 50, 60, 70 т; 7 моделей вседорожных кранов на шасси автомобильного типа грузоподъемностью от 35 до 160 т.

Гrove предлагает в России 10 моделей кранов грузоподъемностью от 35 до 450 т на вездеходных шасси автомобильного типа, а также 7 моделей короткобазовых кранов высокой проходимости грузоподъемностью от 25 до 120 т.

Линейка Terex включает вездеходные краны на спецшасси с телескопической стрелой грузоподъемностью от 35 до

Импорт мобильных кранов в РФ в 2005 г.



Импорт мобильных кранов в РФ в 2006 г.



700 т, вездеходные краны сити-класса грузоподъемностью от 30 до 70 т, краны на спецшасси с решетчатой стрелой грузоподъемностью от 450 до 600 т, короткобазовые краны грузоподъемностью от 14 до 100 т.

Сравнительно недавно российским потребителям стали предлагаться мобильные краны Sennebogen, в частности короткобазовые краны грузоподъемностью 16, 35 и 65 т, а также 35- и 40-тонные автокраны.

Ряд российских фирм выводят на российский рынок продукцию китайских краностроителей. Например, дилером известной китайской компании «XCMG» представлено пять моделей кранов на шасси автомобильного типа грузоподъемностью от 25 до 80 т. На сегодняшний день отмечены реальные поставки новых кранов XCMG.

Оценивая прогнозные планы производства на 2007 год, а также состояние российского парка грузоподъемной техники, можно отметить, что ожидается дальнейший рост рынка мобильных кранов. Как и в предыдущие годы, увеличение будет происходить преимущественно за счет повышения производства на российских предприятиях. С учетом конъюнктуры рынка продолжится дальнейшее увеличение доли автокранов грузоподъемностью 25 т. ■

Автор выражает признательность за помощь в подготовке статьи ООО «Академия-Сервис» (www.ftinform.com).

