

СПРОС ПРЕВЫШАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЭКСКАВАТОРОВ

Владимир Новоселов

В последние годы на российском рынке наблюдается значительное увеличение продаж строительной и дорожной техники. Это связано в первую очередь с бурным ростом в области жилищного и гражданского строительства, а также с динамичным развитием нефтегазовой отрасли.

До начала 2000-х годов нужды российских потребителей в основном покрывались за счет отечественных производителей. В настоящее время потребители все чаще отдают предпочтение зарубежным машинам, отличающимся высоким техническим уровнем, надежностью и качеством. Это показывает динамика продаж основных видов строительной и дорожной техники на российском рынке. При этом необходимо отметить, что рост продаж имеется и у многих российских производителей.

Рынок одноковшовых полноповоротных экскаваторов (за исключением мини-экскаваторов и экскаваторов-планировщиков), как один из наиболее емких и динамично развивающихся, в полной мере отражает современные тенденции продаж строительной и дорожной техники в России. За период с 2003 по 2006 гг. производство экскаваторов этого типа на отечественных заводах возросло в 1,57 раза - с 1807 до 2841 единицы, импорт новых экскаваторов (за исключением мини-моделей) увеличился в 4 раза - с 817 до 3241 единицы. Нетрудно заметить, что доля зарубежных машин увеличилась с 31% до 53%.

Отечественное производство

Неоднозначна ситуация, сложившаяся в отечественном производстве экскаваторов. На одних заводах наблюдается планомерное увеличение выпуска продукции, на других -

неуклонное снижение объемов, итогом которого становится прекращение деятельности предприятия.

Тверской экскаватор - лидирующий отечественный производитель экскаваторов, пережив пик падения производства в 2002 году, когда выпуск составил 1149 экскаваторов, к концу 2006 года вышел на объем 1885 единиц. Напомним, что с 2001 года ТВЭКС входит в состав холдинга «РусПромАвто» (с недавних пор именуемого Группа ГАЗ). Чтобы выйти на больший уровень производства, Тверской экскаватор в настоящее время проводит реструктуризацию производственных мощностей, в результате которой он сосредоточится на выпуске только колесных экскаваторов. В 2007 году изготовление гусеничных машин, не являющихся профильными для предприятия, переводится на экскаваторный завод «Ковровец», также входящий в Группу ГАЗ. В этом году рассматривается вопрос по выведению мощностей по выпуску вилочных погрузчиков с основных производственных площа-

дей ТВЭКСа. Таким образом, тверскому заводу удастся значительно повысить выпуск колесных машин (для справки отметим, что в лучшие годы объемы производства находились на уровне 4000 экскаваторов в год). В 2007 году Тверской экскаватор планирует изготовить более 2700 экскаваторов. Основой для амбициозных планов предприятия станет ввод в действие конвейера по сборке экскаваторов, первая очередь которого запущена в феврале, а полномасштабная работа начнется в мае этого года.

Сейчас предприятие выпускает четыре базовых модели колесных экскаваторов - ЕК-8, ЕК-12, ЕК-14 и ЕК-18 массой соответственно 8, 12, 14 и 18 т, 17,5-тонный экскаватор на автомобильном шасси, а также перевалочную модификацию 18-тонника. ЕК-12, ЕК-14 и ЕК-18 составляют основу производственной программы предприятия. Конкуренцию по отечественным колесным экскаваторам ТВЭКСу составляет лишь Уралвагонзавод, объемы которого заметно ниже.

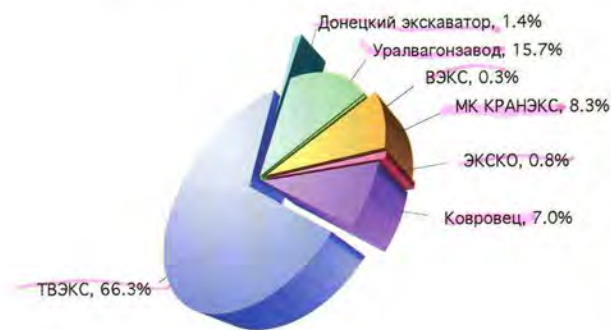
Экскаваторный завод «Ковровец», некогда ведущее предприятие Минстройдормаша, в постсоветский период долгое время



ВЫПУСК ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2005 г. (ПО МАРКАМ)



ВЫПУСК ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2006 г. (ПО МАРКАМ)



пребывал в стагнации. В былые времена в Коврове выпускали по 2000 экскаваторов ежегодно, в 2003 году выпуск составил 66 машин. В прошлом году предприятие вошло в состав Группы ГАЗ. Производство экскаваторной техники по итогам 2006 года составило 200 единиц, что на 65% превысило показатель 2005 года. При этом основное количество - 158 машин - было изготовлено во втором полугодии, после завершения процесса интеграции предприятия в Группу ГАЗ и решения первоочередных задач реструктуризации.

В ходе интеграции экскаваторного завода «Ковровец» в Группу ГАЗ проведено объединение дилерской сети Ковровца с единой дилерской сетью предприятий, входящих в Дивизион «Спецтехника» Группы ГАЗ. За счет этого сеть продаж ковровской техники увеличилась в 3,5 раза. В настоящее время она охватывает большую часть регионов России и ряд зарубежных стран.

В результате объединения конструкторского потенциала тверского и ковровского экскаваторных заводов разработаны

три новые модели на гусеничном ходу. В настоящее время на стадии тестовой эксплуатации и подготовки к серийному производству находится одна из них - КиТ-26 массой 27 т. КиТ-26 станет базовой моделью для производства нового семейства экскаваторов марки КиТ (Ковров и Тверь) с перспективой развития этого бренда в пятой размерной группе, к которой относятся более тяжелые и мощные экскаваторы, чем выпускаемые на сегодняшний день в Твери и Коврове. КиТ-26 будет выпускаться в различных модификациях, в том числе перевалочной, и постепенно вытеснит из производства устаревшую модель ЭО-4225А-07.

В планах 2007 года - дальнейшее инвестирование в производство, приобретение импортного оборудования, а также развитие межзаводской и междивизиональной кооперации. Всего в 2007 году на Ковровце планируется выпустить более 500 единиц различной землеройной и погрузочной техники, включая 14-, 16- и 18-тонные гусеничные экскаваторы, прежде выпускавшиеся в Твери.

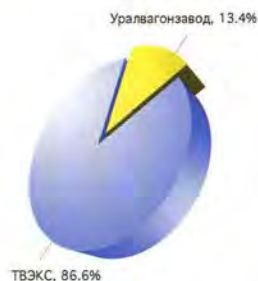


Уралвагонзавод уверенно удерживает вторую строчку среди отечественных производителей экскаваторов. Гигант отечественного машиностроения, долгое время специализировавшийся на выпуске железнодорожной и военной техники, в начале 90-х годов приступил к производству экскаваторов по документации Воронежского экскаваторного завода - гусеничных ЭО-5126 массой 32 т и колесных ЭО-33211 массой 18 т. За сравнительно короткий срок УВЗ обошел ВЭКС по объемам производства, оставив далеко позади своего бывшего партнера. В 2005 году УВЗ изготовил 454 экскаватора, в 2006-м - 446. Некоторое снижение объемов связано с тем, что в настоящее время предприятие стремительно наращивает выпуск основной продукции - железнодорожной техники. В свою очередь, за указанный период вырос выпуск колесных экскаваторов - с 213 до 220 штук. Для справки отметим, что в 2002 году заводом было изготовлено всего 90 колесных экскаваторов. В 2004 году УВЗ расширил модель-

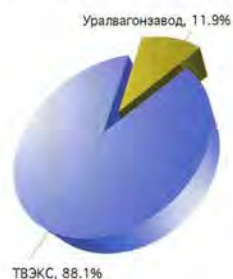
ный ряд землеройной техники, приступив к выпуску 28,5-тонных гусеничных экскаваторов ЭО-4126.

Машиностроительная компания «КРАНЭКС», специализирующаяся на гусеничных экс-

ВЫПУСК КОЛЕСНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2005 г.



ВЫПУСК КОЛЕСНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2006 г.





каваторах, в минувшем году существенно прибавила обороты. Если за предшествующие три года производство находилось на уровне 150 экскаваторов в год, то в 2006 году завод изготовил 237 машин. Соответственно, рыночная доля в общем объеме выпуска отечественных экскаваторов увеличилась с 6 до 8%, а по гусеничным машинам она выросла с 18 до 24%.

Стало уже хорошей традицией, что компания регулярно обновляет и пополняет модельный ряд производимой техники. С февраля 2006 года начал выпуск новых моделей ЕК 230 массой 23 т и ЕК 330 массой 32 т, ставших результатом модернизации предыдущих моделей ЕК 220 и ЕК 300. Новые модели оснащены комплектующими зарубежных фирм «Bosch Rexroth»,



«Deutz», «Hydrauto». Близкие параметры к ЕК 230 имеет экскаватор ЕК 240LC массой 24 т, предназначенный для работы на слабонесущих грунтах. С 2004 года выпускаются модернизированные экскаваторы серии 05 - 28-тонный ЕК 270LC и 40-тонный ЕК 400. Однако главным событием 2007 года стало начало серийного выпуска 45-тонного экскаватора ЕК 450FS с рабочим оборудованием прямой лопата.

С 2007 года Донецкий экскаватор - единственное российское предприятие, на котором сохранился выпуск экскаваторов с тросовой подвеской стрелы. Гусеничный ЭО-4112А массой 23-25 т предлагается с разными видами рабочего оборудования - прямой и обратной лопата, грейфер, драглайн. Выпуск этих экскаваторов невелик: в 2005 году изготовлено 83 штуки, в 2006-м - 41.

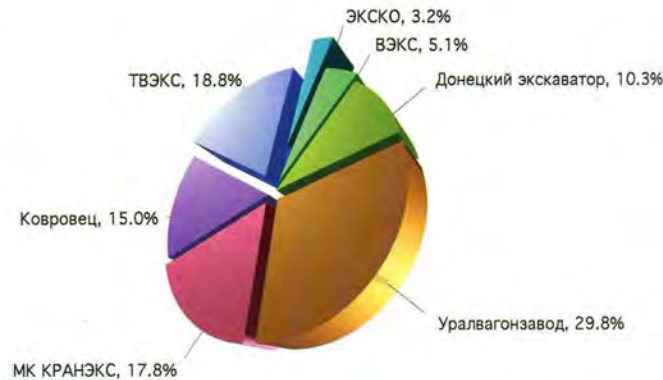
В этом году отечественное машиностроение понесло очередную утрату: костромской завод «ЭКСКО», выпускавший тросовые экскаваторы, прекратил свою работу. Годом раньше остановлен воронежский ВЭКС. Од-

нако, как говорится, свято место пусто не бывает: осиротевшую нишу экскаваторов пятой размерной группы намерены заполнить КРАНЭКС и Ковровец своими новыми моделями более высокой весовой категории.

Весьма любопытна ситуация, наблюдающаяся в секторе отечественных колесных экскаваторов. При том что первую скрипку здесь играет ТВЭКС, оставивший далеко позади и Уралвагонзавод, и зарубежных поставщиков колесных экскаваторов, в ноябре 2005 го-

да в Твери вновь создается ЗАО «ЭКСМАШ», намерившееся выпускать колесные экскаваторы. Новое предприятие располагает производственными площадями более 15000 м². Как сказано в официальной информации предприятия, «коллектив ЗАО «ЭКСМАШ» - руководство, специалисты и основной состав рабочих - это бывшие руководители и работники предприятий машиностроительного комплекса города Твери, с большим опытом работы, обладающие высоким профессиона-

ВЫПУСК ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2005 г.



ВЫПУСК ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В РФ В 2006 г.



ПРОИЗВОДСТВО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЭКСКАВАТОРОВ ПО КЛАССАМ



лизмом и достигшие высоких результатов. Это авторы и создатели более 20 моделей строительной-дорожной техники, подъемно-транспортных и коммунальных машин».

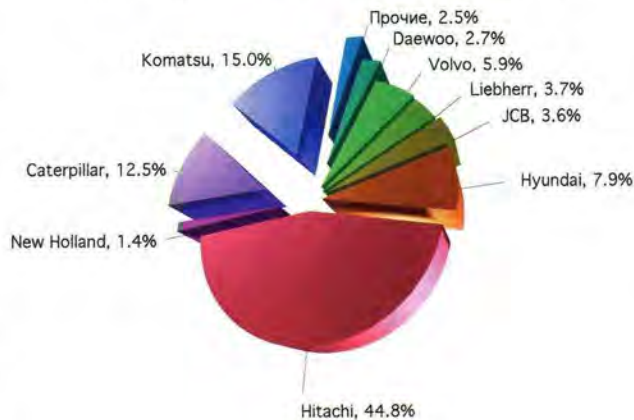
Завод запускает в серийное производство модельный ряд пневмоколесных экскаваторов E130W, E130WLC массой 13 т и E160WLCE массой 16 т. На них применены двигатели Deutz, соответствующие нормам Tier 3, гидравлика Bosch Rexroth, трансмиссия ZF, система выбора рабочих режимов APC, гидросхема LUDV, обеспечивающая неограниченное количество совмещений в цикле, высокую точность выполнения операций, минимальные потери мощности. Начало серийного производства намечено на конец 2007 года.

Рассматривая структуру производства отечественных экскаваторов по типу шасси (колесное и гусеничное), а также по размерным группам (классам), отметим следующие тенденции (см. диаграммы). Основу производства составляют колесные экскаваторы, на долю которых в 2006 году пришлось 65% выпуска (из 1847 единиц - 1627 марки ТВЭКС). Соответственно в размерных группах лидируют экскаваторы массой 12, 14 и 18 т. В целом, собрав экскаваторы всех размерных групп, предлагаемых российскими заводами, отметим, что их выбор достаточно скуден. Модельная гамма экскаваторов, выпускаемых зарубежными фирмами, гораздо шире.

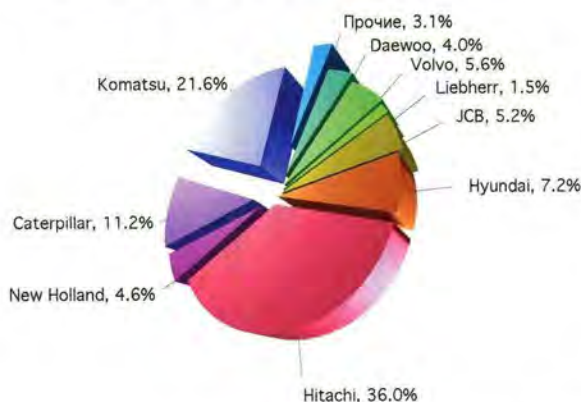
Импорт

Как уже было сказано выше, импорт новых одноковшовых полноповоротных экскаваторов растет впечатляющими темпами. Практически все основные игроки мирового рынка обосновались в России и имеют здесь собственные представительства или дилеров. В лидеры вышли те, кто раньше других сумел организовать разветвленную дилерскую сеть, оперативное обеспечение запчастями и сервисное обслуживание. Конечно, немаловажное значение имеют широта модельного ряда, оптимальное соотношение цена-качество, выгодные финансовые инструменты. Важ-

ИМПОРТ ЭКСКАВАТОРОВ В 2005 г. (ПО МАРКАМ)



ИМПОРТ ЭКСКАВАТОРОВ В 2006 г. (ПО МАРКАМ)



ным конкурентным преимуществом будет создание сборочных производств в России. В настоящее время ведущие мировые производители строительной и дорожной техники ведут активную работу по созданию в нашей стране сборочных предприятий. По имеющейся у журнала информации, новые заводы планируют построить Liebherr, Komatsu, Volvo, Hitachi.

Благодаря многим из перечисленных факторов российскому представителю компании «Hitachi» удалось завоевать лидирующие позиции на рынке. В 2006 году в Россию поставлено 1167 экскаваторов Hitachi, что больше уровня 2005 года в 1,35 раза. При этом доля компании снизилась с 44 до 35%, что связано с более высокой динамикой роста импорта экскаваторов в целом (68%).

На сегодняшний день модельный ряд экскаваторов Hitachi является одним из наиболее широких среди конкурентов: около 40 моделей (не считая мини-экскаваторов). Колесные экскаваторы серии ZX представлены четырьмя моделями массой от 13 до 21 т, гу-

сеничные экскаваторы серии ZX - 11 моделями массой от 5 до 45 т, гусеничные экскаваторы новой серии ZX-3 - пятью моделями массой от 20 до 45 т, карьерные экскаваторы серии ZX - шестью моделями массой от 60 до 85 т, карьерные экскаваторы новой серии ZAXIS-3 - шестью моделями массой от 50 до 87 т, карьерные экскаваторы новой серии EX - шестью моделями массой от 120 до 550 т.

Успех Komatsu на российском рынке не в последнюю очередь связан с историческим фактором: первые экскаваторы в нашей стране появились около 40 лет назад. В 2006

году компания укрепила позиции в России, существенно увеличив поставки техники, по сравнению с 2005 годом они выросли в 2,42 раза и составили 699 единиц. При этом рыночная доля Komatsu выросла с 15 до 22%.

Модельный ряд экскаваторов, представляемых компанией на российском рынке, насчитывает 22 модели. Из них четыре колесных массой от 17 до 22 т, 11 гусеничных обратной лопата (включая карьерные) массой от 20 до 710 т, семь карьерных гусеничных прямой лопата массой от 40 до 700 т.

Как и большинство зарубежных участников российского рынка, Caterpillar адекватно откликнулся на его запросы. Ввоз экскаваторов за рассматриваемый период возрос с 240 до 364 единиц. В 2006 году компании принадлежало 11% рынка.

По широте модельного ряда экскаваторов Caterpillar в лидерах - около 60 моделей массой от 5 до 89 т. Преимущественно это гусеничные машины, колесных - пять моделей массой от 14 до 22 т.

У других зарубежных производителей, поставляющих экскаваторы на российский рынок, доля менее 10%. Среди них в первых рядах Hyundai с 7%-ной долей по итогам 2006 года. При увеличении импорта со 153 до 233 единиц по сравнению с 2005 годом, рыночная доля компании уменьшилась на 0,7%. Компания предлагает довольно широкую гамму гусеничных и колесных экскаваторов в диапазоне наиболее востребованных на рынке размерных групп. В частности, 13 моделей гусеничных экскаваторов массой от 5 до 45 т и пять моделей колесных массой от 5 до 20 т.





Volvo на протяжении последних двух лет стабильно удерживает около 6% рынка импортных экскаваторов. В 2006 году компания ввезла 182 экскаватора, что превысило показатель предыдущего года в 1,6 раза. В производстве экскаваторов Volvo сосредоточила усилия преимущественно в классах, наиболее востребованных рынком. Арсенал компании - 13 базовых моделей массой от 5 до 70 т, из них 10 гусеничных массой от 5 до 70 т и три колесных массой от 14 до 20 т.

Прошедший год для JCB был успешным, компания увеличила поставки экскаваторов на российский рынок в 2,45 раза - с 69 до 169 штук, увеличив тем самым рыночную долю с 3,6 до 5,2%. Конечно, росту спроса на английскую технику в первую очередь способствовало общее увеличение емкости рынка.

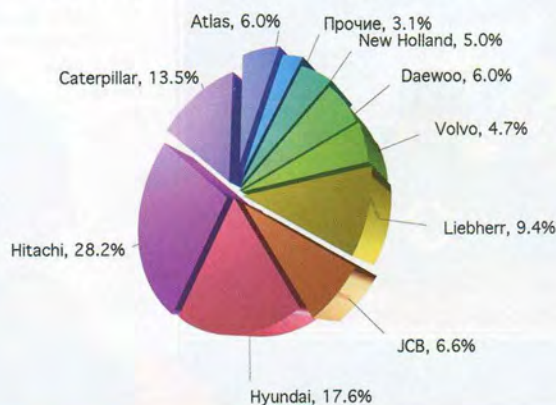
К слову сказать, спрос на строительную дорожную технику в России можно назвать ажиотажным: изготовители сейчас принимают заказы на 2008 и даже на 2009 год. Неспроста основные зарубежные игроки намереваются построить у нас сборочные производства.

Вторая составляющая успеха JCB - активное расширение дилерской сети, а также продуманная рекламная кампания, проведенная в минувшем году. Кроме этого, традиционно качественная сервисная поддержка и практически ежегодное обновление модельного ряда. Номенклатура экскаваторов JCB массой выше 5 т насчитывает 20 моделей, из них 15 гусеничных массой от 5 до 46 т и пять колесных массой от 14 до 20 т.

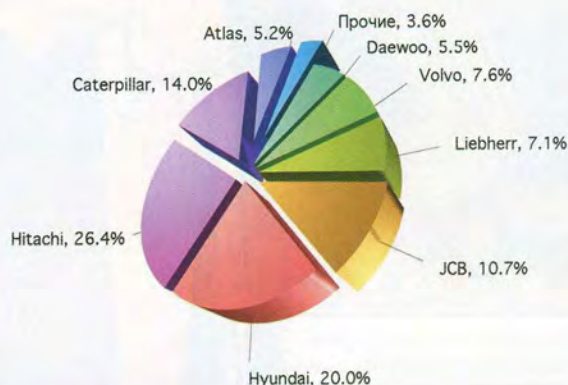
В прошлом году прорыв на российский рынок совершила New Holland (ранее экскаваторы выходили под маркой Kobelco), поставки возросли с 27 единиц в 2005 году до 148 в 2006-м, соответственно доля рынка компании выросла с 1,4 до 4,6%. New Holland предлагает широкий спектр экскаваторов наиболее ходовых размерных групп - 34 модели, из которых 28 - гусеничные массой от 5 до 82 т, шесть - колесные массой от 16 до 21 т.

Импорт экскаваторов Daewoo за рассматриваемый период увеличился в 2,48 раза - с 52 до 129

ИМПОРТ КОЛЕСНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В 2005 г.



ИМПОРТ КОЛЕСНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В 2006 г.



штук, соответственно рыночная доля возросла с 2,7 до 4%. Модельный ряд экскаваторов, предлагаемых в России, достаточно широк, чтобы обеспечить запросы основных категорий потребителей. Из 24 моделей 19 гусеничных массой 5,5-49,5 т и пять колесных массой 5,5-19,8 т.

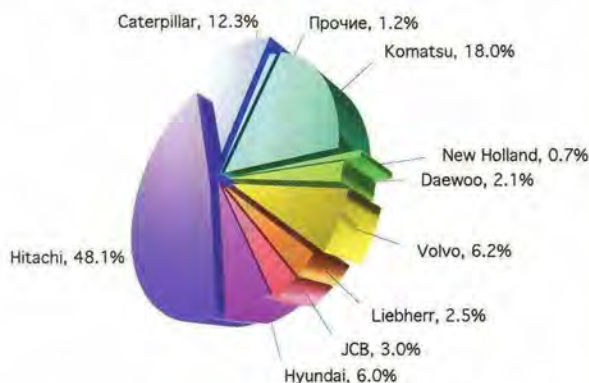
На фоне значительного роста емкости рынка достаточно странным выглядит снижение

импорта экскаваторов Liebherr с 71 до 50 штук. Это при том что модельный ряд компании позволяет удовлетворить потребности заказчиков из самых разных отраслей. В производственной программе 14 моделей колесных экскаваторов массой от 10 до 127 т, включающих широкий спектр перевалочных машин, 15 моделей гусеничных экскаваторов массой от 17 до 665 т, а также пять моделей тросовых гусеничных экскаваторов массой от 67 до 169 т.

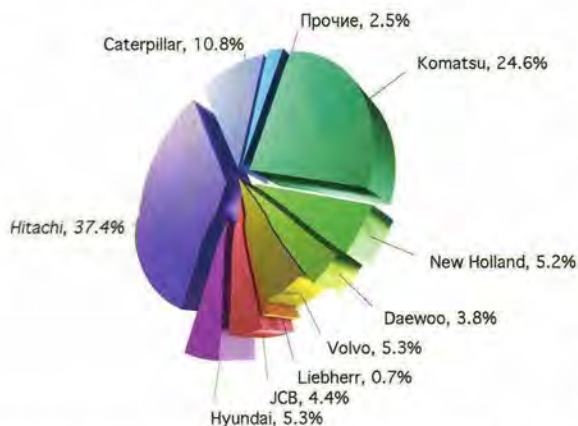
Надо полагать, что строительство собственного завода в Нижегородской области позволит укрепить позиции компании на российском рынке. По



ИМПОРТ ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В 2005 г.



ИМПОРТ ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В 2006 г.



сообщению пресс-службы губернатора Нижегородской области, договоренность о строительстве завода была достигнута в ходе встречи главы концерна Вилли Либхерра с министром инвестиционной политики Дмитрием Сватковским 21 августа прошлого года. Liebherr намерен инвестировать в строительство завода более 250 млн. долларов. Реализация инвестиционного проекта состоит из трех этапов. Первый - строительство завода по производству компонентов для строительных машин, второй - создание сборочного производства строительной техники для российского рынка, третий - строительство завода для производства комплектующих для авиационного строительства. Объем инвестиций на начальной стадии строительства составит 80 млн. долларов. К концу первого года работы завода на производстве будет занято 200 человек. Строительство завода запланировано на первое полугодие 2007 года.

Кроме перечисленных брендов в минувшем году в Россию также было ввезено 22 экскаватора Atlas, 21 - Kato, 15 -

Liugong, 10 - Terex, 9 - Case. Другие зарубежные марки (включая украинский АТЕК) представлены единично.

Доля гусеничных экскаваторов в структуре российского импорта значительно превышает долю колесных (в 2006 году 2820 и 421 штука соответственно). Поэтому расклад сил в категории гусеничных экскаваторов приблизительно такой же, как и в суммарном количестве ввезенных экскаваторов. Лидеры и аутсайдеры те же. В группе колесных экскаваторов расклад

МЕЖДУ ПРОЧИМ

Компания «JCB», ведущий мировой производитель строительной и землеройной техники, представит на международной выставке «Bauma 2007» новую серию гусеничных и колесных экскаваторов JS Auto. Это самые мощные и производительные машины, когда-либо предлагавшиеся компанией. Новая линейка включает 11 моделей гусеничных экскаваторов - JS160/180 Auto, JS190 Auto, JS200/210/220/235 Auto, JZ235/255 Auto и JS240/260 Auto, а также четыре модели колесных экскаваторов - JS145W Auto, JS160W Auto, JS175W Auto и JS200W. По сравнению с предыдущей серией существенно улучшились



технические характеристики: мощность двигателя увеличена на 25%, крутящий момент - на 27%, потребление топлива колесных экскаваторов - JS145W Auto, JS160W Auto, JS175W Auto и JS200W. По сравнению с предыдущей серией существенно улучшились

несколько иной. С 26% лидирует Hitachi, за ней с 20% следует Hyundai, у Caterpillar третья позиция (14%). Интересно, что в этой группе достаточно высока доля у JCB и Liebherr. Также здесь фигурирует Atlas, поскольку в Россию ввозились только колесные экскаваторы этой марки. У Liebherr преимущество в группе колесных экскаваторов оказалось благодаря тому, что компания поставляла в основном колесные экскаваторы-перегрузчики.

Проклассифицировав импортные экскаваторы по размерным группам, получаем довольно любопытную картину. В тех группах, где лидируют отечественные производители, доля иностранцев невелика. Их лидерство наблюдается

в размерных группах, где наши экскаваторы не представлены, в частности, в классах 20, 21, 22, 30 и 33 т.

По мнению экспертов, в 2007 году ожидается дальнейший рост емкости российского рынка экскаваторов. Предполагается, что импорт новых машин составит 5000-6000 единиц. Более высокой будет доля китайских компаний. Ожидается также дальнейший рост в отечественном производстве, ориентировочно до 4000 единиц. ■

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

ИМПОРТ ЭКСКАВАТОРОВ ПО КЛАССАМ (В ПРОЦЕНТАХ)

