



## КАЖДОМУ СВОЕ

### РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЭКСКАВАТОРОВ-ПОГРУЗЧИКОВ

Рынок экскаваторов-погрузчиков является одним из наиболее емких в России. По сравнению с другими видами строительно-дорожной техники ежегодные продажи экскаваторов-погрузчиков составляют весьма значительную величину. Так, в прошлом году было реализовано 2256 машин, относительно 2004 года рост составил 8%.

*Владимир Новоселов*

#### 30-2626 и иже с ними

Основной объем продаж экскаваторов-погрузчиков за отечественными производителями, хотя все большее число потребителей выбирает зарубежную технику. Причем вектор предпочтений склоняется в сторону импортной техники весьма стремительно. Машины типа ЭО-2621 и ЭО-2626\*, выпускаемые на базе сельскохозяйственных тракторов МТЗ-82 и ЮМЗ-6 порядка 35 лет, уходят на второй план. В 2004 году российским произ-

водителям принадлежало 58% рынка, еще 14% выпало на долю белорусского Амкодора, итого 72%. В 2005 году за россиянами уже 46%, за белорусами - 18%, что в сумме составляет 64%. На фоне увеличения поставок зарубежной и белорусской техники отечественной было продано меньше, чем в 2004 году, на 16%. В основном из-за существенного падения производства на саранском заводе - с 675 до 450 единиц.

В России, Белоруссии и на Украине насчитывается добрый десяток предприятий, изготавливающих экскаваторы-погрузчики типа ЭО-2621 и ЭО-

2626. Долгое время основным изготовителем машин данного типа в России был Саранский экскаваторный завод, ныне САРЭКС. В начале 90-х годов

предприятие ежегодно выпускало более 7000 единиц техники. Однако переход на рыночные рельсы усугубил ситуацию, и в 1999 году САРЭКС до-



>>> Новая модель экскаватора-погрузчика САРЭКС

\* Отечественные экскаваторы обратная лопата типа ЭО-2621 и ЭО-2626, оснащенные погрузочным ковшом или бульдозерным отвалом, классифицируются в данной статье как экскаваторы-погрузчики со сменным рабочим оборудованием.

стиг абсолютного минимума в производстве, изготовив 271 экскаватор-погрузчик. В последующие годы положение несколько улучшилось, но, как оказалось, ненадолго. Выпуск опять стал снижаться: с 718 машин в 2003 году до 450 в 2005-м. Но рынок способен был поглотить большее количество. Образовавшуюся брешь стали заполнять другие производители. Увеличивался выпуск на златоустовском заводе «Булат» (ныне - Златэкс), освоили производство экскаваторов-погрузчиков Донецкий экскаватор, Омский завод транспортного машиностроения, Интер-Дон. О последнем стоит сказать особо. Организованная в 1996 году по соседству с заводом «Донецкий экскаватор» фирма «Интер-Дон» довольно долгое время находилась в тени и была мало кому известна. Теперь новичок вышел на уровень производства саранского завода и составляет ему и другим отечественным производителям серьезную конкуренцию. В 2005 году Интер-Дон изготовил 449 экскаваторов-погрузчиков, САРЭКС - 450.

Появление новых производителей экскаваторов-погрузчиков на этом не закончилось. В 2002 году о начале выпуска объявляет московская фирма «Дормашкомплект» (производственная база - Пинский завод средств малой механизации, Белоруссия). В 2005 году аналогичное заявление делает еще одна столичная фирма - «А ЛЭКС технолоджис» (про-

изводственные базы - Амкодор-Пинск, Белоруссия, и Орловский машиностроительный завод). Складывается парадоксальная ситуация: спрос на отечественные экскаваторы-погрузчики на базе сельскохозяйственных тракторов падает, а производители все появляются и появляются.

Процесс зарождения новых изготовителей экскаваторов-погрузчиков присущ не только России, но и нашему ближайшему соседу - Белоруссии. До недавнего времени основным изготовителем был Амкодор, также выпуск был налажен Пинским заводом средств малой механизации. С 2005 года к ним присоединилось предприятие «Дорэлектромаш» из города Смоленевичи.

Из украинских производителей экскаваторов-погрузчиков наиболее крупным является Борэкс. В советскую эпоху завод ежегодно выпускал по 10000 экскаваторов-погрузчиков. Сейчас объемы гораздо скромнее: в прошлом году изготовлено около 400 машин. Причем российский рынок для этого предприятия оказался практически полностью потерянным. Экскаваторов-погрузчиков марки Борэкс к нам поставляются единицы. Единичны продажи у нас и других украинских производителей - киевского экскаваторного завода «АТЕК» и Южного машиностроительного завода.

Что же предлагают строителям и коммунальщикам российские и белорусские производи-

### Продажа экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2004 г.



### Продажа экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2005 г.



тели? Несмотря на, казалось бы, большое число производителей и моделей техники, все в основном сводится к вариациям на тему ЭО-2621 и ЭО-2626. Хотя ряд изготовителей недавно освоили выпуск машин со смещаемой осью копания, основной объем производства пока приходится на машины традиционной конструкции. Видимо, те, кто готовы покупать технику современной конструкции, отдадут предпочтение импортным аналогам.

В производственной программе САРЭКСа долгое время находились две базовые модели машин - экскаватор с бульдозерным отвалом ЭО-2621 В-3 на базе тракторов МТЗ-82, ЮМЗ-6, ТТЗ-80 и ЛТЗ-60 и экскаватор-погрузчик ЭО-2626 на базе трактора МТЗ-82. На основе последней модели создана модификация ЭО-2626А со смещаемой осью копания. Наибольший интерес представляет разработанный в прошлом году экскава-



>>> Экскаватор-погрузчик со смещаемой осью копания фирмы «Дормашкомплект»



>>> Компактный экскаватор-погрузчик ЭО-1624А со смещаемой осью копания на базе трактора ВТЗ-2048А, выпускаемый Донецким экскаватором



Завод «Златэкс» первым в России начал производство экскаваторов-погрузчиков со смещаемой осью копания на базе мощного трактора МТЗ-1221

тор-погрузчик ЭО-2321 на оригинальном шасси. Благодаря применению усиленного переднего моста итальянской фирмы «Саггаго» повышены грузоподъемность и, соответственно, объем погрузочного челюстного ковша по сравнению с ЭО-2626 - с 0,5 до 0,7 м<sup>3</sup>. Новая просторная кабина не только

предоставляет более комфортные условия труда оператору, но и имеет современный дизайн. Все модели саранского завода оснащены землеройным ковшом объемом 0,25 м<sup>3</sup>.

Интер-Дон выпускает четыре базовых модели: ЭО-2202 - экскаватор с бульдозерным отвалом на шасси МТЗ-82 и

ЮМЗ-6, ЭО-2101 - экскаватор-погрузчик на шасси МТЗ-82, а также ЭО-1202 и ЭО-1201 - экскаватор с бульдозерным отвалом и соответственно экскаватор-погрузчик на шасси Т-30. Все «взрослые» модели имеют модификации с импортной гидравликой и смещаемой осью копания, погрузочные ковши - обычные и челюстные объемом 0,63 или 0,8 м<sup>3</sup>, землеройные - 0,28 м<sup>3</sup>. Малая техника компании «Интер-Дон» - скорее дань рыночной моде: чем шире модельный ряд, тем лучше. Реально ЭО-1202 и ЭО-1201 изготавливаются только на заказ.

Третьим в российской «табеле о рангах» значится Златэкс. Основные модели, что и саранского завода, - ЭО-2621 и ЭО-2626, предлагаемые с различным сменным рабочим оборудованием. Большие надежды предприятие возлагает на новую модель экскаватора-погрузчика со смещаемой осью копания - ЭО-3626 на базе трактора МТЗ-1221. Благодаря более мощному шасси челюстной ковш погрузчика имеет объем 1 м<sup>3</sup>, а землеройный - 0,35 м<sup>3</sup>. В октябре прошлого года предприятие получило сертификат соответствия на серийное производство ЭО-3626. До конца 2005 года уже выпущено более 10 таких машин. Во II квартале нынешнего года планируется начать выпуск экскаваторов-погрузчиков со смещаемой осью копания и облегченного варианта фронтального погрузчика (с быстросменным отвалом) на базе МТЗ-82.

Модельный ряд экскаваторов-погрузчиков, выпускаемых ОАО «Донецкий экскаватор», насчитывает две модели: ЭО-2161 на базе трактора МТЗ-82 и ЭО-1624А со смещаемой осью копания на базе трактора ВТЗ-2048А. ЭО-2161 имеет модификации с челюстным погрузочным ковшом и с бульдозерным отвалом. Объем погрузочного ковша - 0,63 м<sup>3</sup>, землеройного - 0,28 м<sup>3</sup>. Аналогичные модификации имеются и у ЭО-1624А, только емкости ковшей меньше - соответственно 0,25 и 0,15 м<sup>3</sup>.

Омский завод транспортного машиностроения изготавливает не только навесное оборудование, но и базовые тракторы ЗТМ-82 и ЗТМ-60, которые служат основой для экскаватора с бульдозерным отвалом ЭО-2621 В2 и экскаватора-погрузчика ЭОП-2621. Машины оснащены землеройным ковшом объемом 0,25 м<sup>3</sup>. Погрузочный ковш - 0,63 м<sup>3</sup>.

Фирма «Дормашкомплект» располагает хорошо известным набором машин на базе трактора МТЗ-82 - ЭО-2621 и ЭО-2626 с дополнительным обозначением ДМК. За индексом ДМК кроется установка итальянских гидрораспределителей Salami и органов управления - джойстиков. Есть модификация со смещаемой осью копания. Погрузочные ковши, как обычные, так и челюстные, объемом 0,65 или 0,75 м<sup>3</sup>. Объем землеройного ковша - 0,25 м<sup>3</sup>.

Фирма «А ЛЭКС технологис» пошла тем же путем, осна-

#### Производство экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2004 г.



#### Производство экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2005 г.





Белорусский Амкодор занимает сильные позиции в России



«« ДЭМ-114 предприятия «Дорэлектромаш» имеет смещаемую ось копания и поворотный отвал, предлагаемый в качестве сменного оборудования

щая свою технику гидрораспределителями Salami и джойстиком. Фирмой созданы две модификации экскаваторов-погрузчиков на шасси трактора МТЗ-82 - с обычной стрелой и имеющей поперечное смещение, а также две модификации на шасси ЛТЗ-60 - экскаватор-погрузчик и экскаватор-бульдозер.

На фоне многочисленных отечественных вариаций на тему ЭО-2621 и ЭО-2626 Муроммашзавод выделяется наиболее интересной машиной - экскаватором-погрузчиком ПК-301 на оригинальном шасси с шарнирно-сочлененной рамой, имеющим высокие рабочие параметры. Остается лишь сожалеть, что предприятие, в течение последних лет мучительно осваивавшее серийное производство ПК-301, так и не смогло его наладить.

Традиционен модельный ряд белорусского Амкодора - экскаваторы с погрузочным и бульдозерным оборудованием

на базе трактора МТЗ-82 (погрузочный ковш - 0,44 м<sup>3</sup>, землеройный - 0,28 м<sup>3</sup>). Есть модификации с обычным и челюстным погрузочным ковшом, а также с быстросменным оборудованием (погрузочный ковш/отвал). К концу нынешнего года предприятие намерено начать серийное производство экскаватора-погрузчика на собственном шасси Амкодор 732.

Экскаватор-погрузчик ДЭМ-114 со смещаемой осью копания другого белорусского изготовителя - СП «Дорэлектромаш» также базируется на МТЗ-82 (либо на Беларусь 920). В качестве переднего навесного оборудования может быть установлен погрузочный ковш 0,8 м<sup>3</sup> или поворотный отвал. Конструкция поддерживает параллельное движение ковша при подъеме и опускании стрелы. Основной землеройный ковш имеет объем 0,25 м<sup>3</sup>. Управление экскаваторным оборудованием - джойстиковое с возможностью одновре-

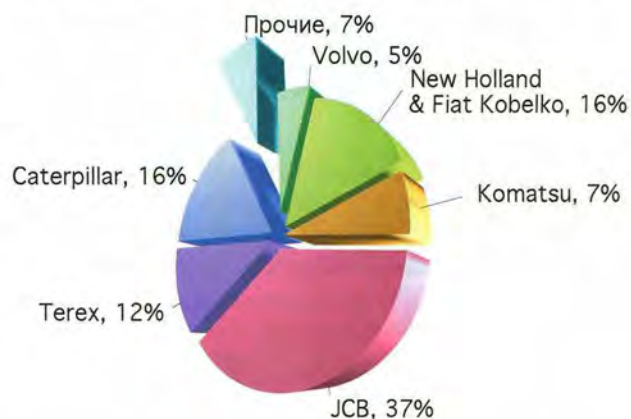
менного выполнения до четырех операций. Гидросистема выполнена на базе комплектующих европейских производителей Brevini, Busak+Shamban, Filtrec, Manull. В базовую комплектацию входит комфортабельная кабина увеличенного объема с панорамным стеклом.

## Отечественное - не значит плохое, и все же...

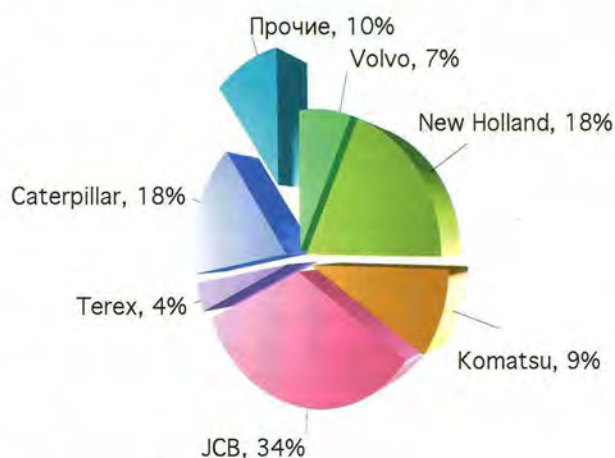
Российские потребители все более склонны к покупке импортной техники. На первый план выходят большая надежность, высокая производительность, отличная эргономика, развитый сервис и привлекательные финансовые схемы. На этом фоне высокая первоначальная цена как бы уходит на второй план. Традиционными в конструкции зарубежных экскаваторов-погрузчиков давно уже стали смещаемая ось копания, а также телескопическая рукоять. Немаловажным показателем, особенно для больших городов с интенсивным транспортным потоком, является транспортная скорость экскаватора-погрузчика. Если из наших машин, как правило, имеющих в качестве базового трактор Беларусь, можно выжать не более 20 км/ч, то зарубежные модели развивают скорость 30-40 км/ч.

В 2005 году импорт новых экскаваторов-погрузчиков составил чуть более 700 единиц. По

### Импорт новых экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2004 г.



### Импорт новых экскаваторов-погрузчиков в РФ в 2005 г.





&gt;&gt;&gt;

Caterpillar и New Holland идут на российском рынке «ноздря в ноздрю»

сравнению с 2004 годом рост 46%, соответственно, рыночная доля новых «иностранцев» увеличилась с 23 до 31%. Мы уже привыкли к тому, что Россия довольствуется бэушной техникой практически во всех отраслях экономики, но к рынку экскаваторов-погрузчиков эту тенденцию можно применить с большой натяжкой. Импорт поддержанных машин почти в шесть раз меньше, чем новых.

Наиболее сильные позиции на российском рынке имеет продукция компаний «JCB», «Caterpillar» и «New Holland». В 2005 году англичане имели треть рынка новых импортных экскаваторов-погрузчиков, поставив в нашу страну 250 машин. Другую треть поровну поделили между собой Caterpillar и New Holland, импортировав по 124 единицы техники. Серьезные виды на Россию имеют Komatsu и Volvo, у которых соответственно 9 и 7%. У всех основных зарубежных игроков объемы продаж в 2005 году существенно выросли: JCB на 42%, Caterpillar на 57%, New Holland на 59%, Komatsu на



Экскаваторы-погрузчики Komatsu становятся все более популярными у отечественных потребителей, о чем говорит почти удвоившийся в прошлом году объем продаж

94%, Volvo на 96%. В свою очередь, более чем вдвое снизились продажи Terex Femec. Продажи экскаваторов-погрузчиков Case, Hidromek, Hyundai, Venieri были единичными.

Чем можно объяснить успех JCB в России? Факторов несколько. Техническое совершенство машин? Да. Но вряд ли можно сказать, что техника других лидеров мирового рынка строительной техники менее совершенна. Удачное сочетание развитой дилерской се-

рвиса, условий продаж? Безусловно. Однако далеко не последнюю роль играет широкий модельный ряд, позволяющий удовлетворить запросы разных категорий потребителей. Базовых моделей - десять, эксплуатационной массой 1,53-8,88 т. Машин могут иметь гидростатическую трансмиссию, гидромеханическую, механическую, управляемые не только передние, но и задние колеса. На самой маленькой модели емкость погрузочного ковша со-

ставляет 0,25 м<sup>3</sup>, на самой большой - 1,3 м<sup>3</sup>. Глубина копания - от 2,55 до 6,14 м. Самыми популярными моделями в России в 2005 году, на которые приходится львиная доля продаж, были 3CX и 3CX Super массой 7,37 и 8,42 т с двигателем 92 л.с. и погрузочным ковшом 1,1 м<sup>3</sup>.

Модельный ряд Caterpillar лишь немногим уступает в массовости: восемь моделей эксплуатационной массой 6,9-8,9 т. Есть машины как со смещаемой осью копания, так и с несмещаемой. Подавляющее большинство проданных у нас в прошлом году машин - это модели со смещаемой осью копания 428D и 432D мощностью соответственно 80 и 90 л.с. У New Holland из четырех предлагаемых моделей эксплуатационной массой 8,34-8,7 т, оснащаемых двигателями 95 и 110 л.с., самыми продаваемыми были наиболее мощные LB 115B и LB 110B. Komatsu поставляет четыре модели массой 7,5-8 т с двигателями 83 и 98 л.с. Из них основной объем продаж пришелся на WB93R и WB97S (7,5 и 8 т, 98 л.с.). У Volvo из двух моделей экскаваторов-погрузчиков самой востребованной оказалась самая мощная модель BL71 массой 8,5 т с двигателем 94 л.с.

По прогнозам аналитиков, в 2006 году ожидается дальнейший рост импорта новых экскаваторов-погрузчиков. По разным оценкам, он составит от 20 до 40%.

*Автор выражает признательность за помощь в подготовке статьи ООО «Академия-Сервис» ([www.ftinform.com](http://www.ftinform.com)).* ■

&gt;&gt;&gt;

Наиболее мощная модель BL71, выпускаемая Volvo, оказалась самой востребованной на российском рынке

