

АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО

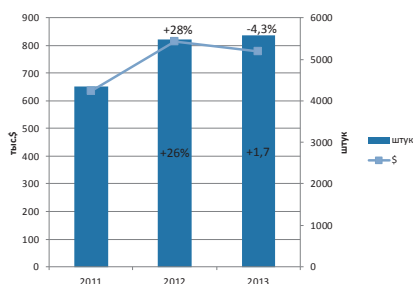
Одним из наиболее актуальных задач для российских производителей автокранов является создание машин, способных беспешинно передвигаться по дорогам без оформления соответствующего платного разрешения на определенное количество километров. Это связано с Постановлением Правительства РФ от 9 января 2014 г. № 12, которым были внесены очередные изменения в Правила перевозки грузов по дорогам РФ, и определен механизм определения размера вреда, причиняемого транспортными средствами при движении по дорогам. Анализ продуктовых портфелей производителей показал, что из всей номенклатуры выпускаемых кранов — только 15 процентов в настоящее время соответствуют правилам перевозки грузов. Основными причинами не соответствия являются превышение полной массы крана, нагрузки по осям и габаритных размеров. Таким образом, сегодня мало купить кран, еще надо регулярно оплачивать право его движения по дорогам. Причем, суммы довольно ощутимые.

Объем рынка автокранов в России, несмотря на поступательную положительную динамику в 2013 году еще не достиг уровня 2008 года, составив около 80% уровня докризисного года. В 2013 году по сравнению с 2012 годом емкость

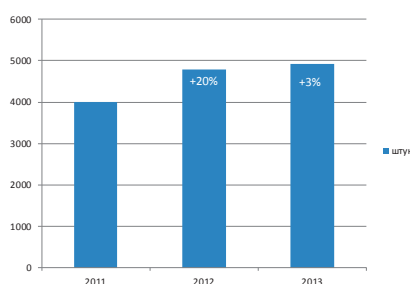
рынка увеличилась на 1,7% в количественном выражении, но сократилась на 4% в стоимостном выражении. На российском рынке автокранов российские производители (в том числе и производство автокранов отечественными предприятиями в виде крупноузловой сборки) по-прежнему держат пальму первенства. Производством стреловых самоходных кранов с гидравлическим приводом и телескопическим стреловым оборудованием в России занимаются разные заводы, которые выпускают более 100 моделей. На их долю в 2013 году пришлось около 80% от общей емкости рынка. Объем производства автокранов в России в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличился на 3% в количественном выражении. Однако, несмотря на наметившуюся положительную тенденцию, итоги первого полугодия 2014 года вызывают опасения. Так по итогам 1-го полугодия 2014 года по сравнению с аналогичным периодом 2013 года объем выпуска автокранов всех типов в России сократился на 27% (пока по предварительным данным). Намечившаяся в экономике стагнация и сложная политическая обстановка в мире вызывают сомнения относительно того, что российские производители смогут в 2014 году преодолеть планку года предыдущего. Бесспорными лидерами в производстве

отечественных кранов являются два холдинга с принадлежащими им заводами: Ивановская марка (заводы Автокран и Газпром-Кран) и Кудесник (галичский ГАЗ и клинцовский КАЗ). На их долю по итогам 2013 года пришлось около 90% от общего выпуска данной спецтехники. Самыми востребованными на рынке остаются краны грузоподъемностью 25 тонн — они пользуются наибольшим спросом. Их доля в российском производстве автокранов составляет более 75%. Большинство производителей имеет в своей линейке краны данной грузоподъемности, поэтому конкуренция в этом сегменте крайне высока. 12% в производстве данного вида спецтехники приходится на краны грузоподъемностью до 25 тонн.

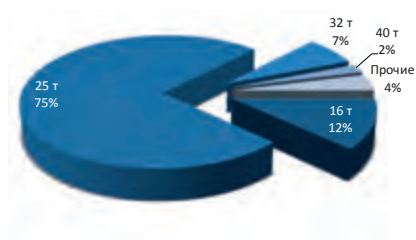
В отличие от российских производителей, выпускающих почти 100% кранов на стандартных автомобильных шасси, импортруемые краны поставляются преимущественно на специальных автомобильных шасси, короткобазовых автомобильных шасси и лишь в незначительном объеме на автомобильных шасси. Объем импорта автокранов в 2013 году по сравнению с 2012 годом сократился в количественном выражении на 6% и на 10% в стоимостном выражении. За январь-апрель 2014 года была ввезена одна треть от общего объема импорта автокранов



Динамика емкости рынка автокранов в России 2011-2013 гг., стоимостное и количественное выражение



Динамика производства автокранов в России, 2011-2013 гг., натуральное выражение



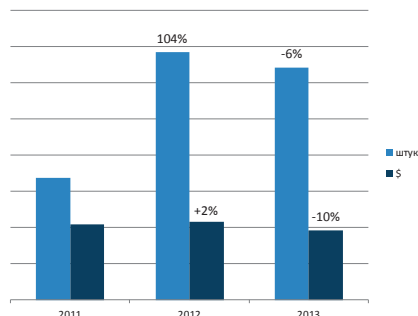
Структура отечественного производства автокранов в разрезе грузоподъемности машин, количественное выражение, 2013 г.

РЫНКА АВТОКРАНОВ

Материал предоставлен компанией Академия-Сервис (www.asmarketing.ru)

за 2013 год, что позволяет сделать выводы о том, что по итогам 2014 года объем импорта будет примерно равен объемам 2013 года. Суммарная доля китайской и немецкой техники на протяжении в 2011–2014 гг. составляла более 80%. При этом на рынке китайская техника вытеснила немецкую: доля импорта из Германии в период 2010–2013 гг. сократилась почти с 50% (2010 г.) до 20% (2012–2013 гг.), а доля китайских кранов увеличилась в импорте за этот период с 20% до 60–70%. Китайские производители вернули себе докризисное положение (2008 г.) на российском рынке, когда почти 70% ввозимых в Россию автокранов были китайского производства. Третьей страной в рейтинге импортеров автокранов выступает Япония, доля которой в российском экспорте на протяжении 2010–2013 гг. находилась в пределах 6–13% в натуральном выражении. В стоимостном выражении около 80% импортируемых кранов в 2010–2011 гг. и около 65% в 2012–2013 гг. приходилось на долю Германии. Доля китайских кранов составила соответственно в эти периоды 3–5% и 13–17% в стоимостном выражении.

По итогам в 2013 года доля кранов XCMG в суммарном импорте снизилась до 28% (в 2012 г. — 44%), позиция ZOOMLION



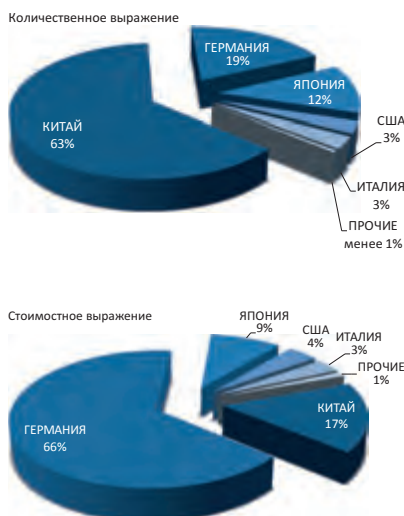
Динамика объемов импорта автокранов в Россию, 2011-2013 гг., количественное и стоимостное выражение

не изменилась — 23%, а краны SANY, занимающие 1% в импорте 2012 г. поднялись на уровень 11%. Немецкий производитель LIEBHERR продолжал сдавать свои позиции в российском импорте: доля компании неуклонно снижается — с 40% в 2011 г. до 12% в 2013 г. В стоимостном выражении лидирующее положение в импорте автокранов на протяжении всего периода 2010–2014 гг. принадлежит Liebherr. В структуре автокранов в разрезе грузоподъемности лидируют краны сегмента от 25 до 50 тонн, на долю которых пришлось около 70% от общего объема поставок в количественном выражении. На долю кранов с грузоподъемностью свыше 90 тонн приходится 12% от общего объема импорта. Стоит отметить, что в этом сегменте отечественных конкурентов у импортной техники нет.

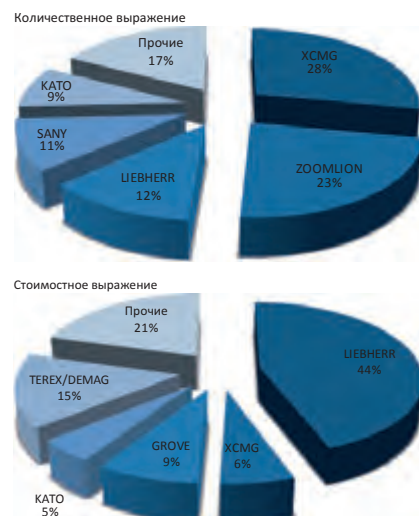
Экспорт российских автокранов незначительный (даже с учетом оценки экспорта в Казахстан составляет около 3% от ежегодного российского производства в 2012–2013 гг.). Объем экспорта автокранов в 2013 году остался

примерно на уровне 2012 года. 57% в структуре экспорта автокранов пришлось на модели грузоподъемностью 25 тонн в натуральном выражении. По 15% в структуре экспорта автокранов из России приходится на сегменты кранов грузоподъемностью 16 и 32 тонн. Оценочно, около 40% автокранов отечественного производства поставляются в Казахстан. Также крупными покупателями отечественной техники являются Украина, Азербайджан, Туркменистан. Основным экспортером российских автокранов является холдинг Ивановская марка, которому принадлежит почти половина российского экспорта автокранов.

На российском рынке новых автокранов по-прежнему преобладают краны на стандартном автомобильном шасси, доля которых составила более 86%, это преимущественно краны российского производства. Сегмент короткобазовых кранов определялся исключительно импортными поставками, его доля составила около 3%. Примерно 1% пришелся на краны на спецшасси.



Структура импорта новых автокранов в Россию, 2013 г., количественное и стоимостное выражение



Структура импорта автокранов в Россию в разрезе компаний-производителей, 2013 г., количественное и стоимостное выражение