

УДК 621.869.447.43

В. И. Мрочек, Т. В. Мрочек, А. И. Пузиков

АНАЛИЗ РЫНКА ФРОНТАЛЬНЫХ ПОГРУЗЧИКОВ В РОССИИ

UDC 621.869.447.43

V. I. Mrochek, T. V. Mrochek, A. I. Puzikov

ANALYSIS OF FRONT-END LOADER MARKET IN RUSSIA

Аннотация

Рассмотрены тенденции развития рынка фронтальных погрузчиков в России с начала 1990-х гг. по настоящее время. За указанный период рынок дважды испытывал рост и падение, что вызвало изменение спроса почти в 10 раз. После каждого падения восстановление рынка происходило главным образом не за счет роста производства погрузчиков в РФ и РБ, а посредством увеличения импорта. Основным импортером стала КНР. В 2013 г. около 70 % всего рынка приходилось на эту республику. Доля рынка, приходящаяся на РФ и РБ, уменьшилась в 2013 г., по сравнению с 2006 г., более чем в 3 раза.

Ключевые слова:

фронтальный погрузчик, рынок, фирмы-производители, импорт, объемы производства.

Abstract

The paper presents trends in the development of the front-end loader market in Russia during the period beginning in the early 1990s till the present time. Over this period the market experienced the rise and fall twice and was very feverish, when the demand decreased almost 10-fold. After each slump in demand the market recovery was mostly not due to the growth in the production of loaders in Russia and Belarus, but owing to the import increase. China became the main importer. In 2013 China accounted for about 70 % of the market. The market share of Russia and Belarus decreased more than threefold in 2013, compared to 2006.

Key words:

front-end loader, market, manufacturing companies, import, volume of output.

Фронтальные погрузчики относятся к числу наиболее распространенных строительного-дорожных машин. Широкое применение эти машины находят также в коммунальном, сельском, лесном и портовом хозяйствах, при добыче полезных ископаемых и др.

Для многих видов техники, выпускаемой в РБ, основным является рынок России. Это обусловлено рядом причин, главные из которых – наличие между данными странами единого экономического пространства, большие возможности рынка России с точки зрения спроса, наличие (в большинстве случаев) развитой системы технического обслуживания и ремонта, традиционное положительное

отношение к технике, изготовленной в РБ, и др. Таким образом, успешность экономики РБ, ее отдельных отраслей и предприятий во многом зависит от положения дел на рынке России.

Рассмотрим, какие тенденции преобладают в России на рынке фронтальных погрузчиков. Данный рынок интересен потому, что фронтальные погрузчики, наряду с экскаваторами и мобильными кранами, входят в тройку наиболее распространенных типов строительного-дорожных машин. Также фронтальные погрузчики широко применяются в ряде других отраслей: коммунальном, сельском, лесном и портовом хозяйствах, при добыче полезных ископаемых и др.

© Мрочек В. И., Мрочек Т. В., Пузиков А. И., 2017



Наибольшим спросом на рынке пользуются машины грузоподъемностью от 3 до 5 т. Их доля в общем объеме продаж составляет 75...80 %.

Основным производителем фронтальных погрузчиков в РБ является ОАО «Амкодор». Выпуск погрузчиков (в небольших количествах) налажен также на предприятиях ОАО «БелАЗ», ОАО «МоАЗ» и ОАО «МТЗ».

В России до начала 90-х гг. основным производителем фронтальных погрузчиков был Орловский завод погрузчиков (более позднее название – «Орел-Погрузчик»). Этим заводом изготавливалось около 2000 погрузчиков в год, в то время как на предприятии «Амкодор» – около 1500 машин в год.

Начиная с 1990-х гг. экономика России и РБ была охвачена кризисом. При этом производство на Орловском заводе погрузчиков сократилось почти в 10 раз. Некоторое, хотя и не столь значительное, сокращение производства произошло и на ОАО «Амкодор».

С 2003 г. начался устойчивый рост спроса и производства фронтальных погрузчиков.

Однако темпы производства фронтальных погрузчиков на предприятиях РБ и РФ заметно отставали от темпов роста поставок зарубежной техники. В 2007 г. импорт новых фронтальных погрузчиков, по сравнению с 2006 г., увеличился почти в 3 раза. При этом доля рынка (приходящаяся на РБ и Россию) с 65 % упала до 45 %. Предприятия в РБ и РФ изготовили в 2007 г. 4091 погрузчик (ОАО «Амкодор» – 3296 ед., ОАО «МоАЗ» – 40 ед., ОАО «БелАЗ» – 1 ед.) [1]. Остальные 20 % (из 4091) изготовлены предприятиями РФ, основными из которых являются: ЗАО «ЧСДМ» – 401 ед., ЗАО «Орел-Погрузчик» – 203 ед., Чебоксарский завод «Промтрактор» – 4 ед., Челябинский тракторный завод (ЧТЗ-Уралтрак) – 22 ед., Петербургский тракторный завод (ПТЗ) – 18 ед. С января 2006 г. контрольный пакет акций

ЗАО «Орел-Погрузчик» принадлежит орловскому ЗАО «Дормаш».

За 2007 г. российский парк погрузчиков пополнился на 4566 машин импортного производства (сюда не входит РБ). При этом количество ввезенных б/у погрузчиков составило 441 ед. Доля импортных новых погрузчиков в 2007 г. достигла 50 %. Трехкратное увеличение ввоза, по сравнению с 2006 г., произошло прежде всего за счет увеличения поставок погрузчиков китайского производства. Наиболее известными фирмами стран ЕС, США, Японии и Южной Кореи в 2007 г. поставлено погрузчиков в РФ: Volvo – 203 ед., Caterpillar – 109 ед., Dressda – 131 ед., Hitachi – 214 ед., Hyundai – 116 ед., Komatsu – 104 ед., JSB – 57 ед., Liebherr – 52 ед., Doosan – 36 ед. [1].

Поставки погрузчиков на рынок РФ китайскими производителями начались в 2005 г. и были такими стремительными, что в 2007 г. доля погрузчиков китайского производства в структуре импорта увеличилась с 13 % (в 2005 г.) до 75 % (в 2007 г.). В 2007 г. следующими ведущими китайскими фирмами поставлено погрузчиков в РФ: XCMG – 789 ед., SDLG – 660 ед., Longgong – 554 ед., Changlin – 379 ед., LiuGong – 220 ед., SEM – 198 ед., Foton – 242 ед., Yutong – 118 ед. [1].

В 2007 г. на рынок РФ было поставлено всего более 8,6 тыс. погрузчиков (с учетом б/у). Этот год характеризовался наибольшим оживлением рынка. Начиная с 2008 г. в мировой экономике наметился очередной кризис, который в полной мере проявился в 2009 г. Тогда, в 2009 г., импорт новых погрузчиков сократился более чем в 10 раз (по сравнению с 2007 г.). В разы снизились объемы выпуска в РФ. Наименьший (двукратный) спад был только у ОАО «Амкодор».

С 2010 г. началось восстановление рынка. В 2012 г. суммарный объем рынка составил 8139 машин [2]. Кризис 2008...2009 гг. привел к резкому сокра-



шению производства погрузчиков на заводах РФ. Так, по сравнению с 2007 г., производство в 2012 г. сократилось в 7,6 раза. При этом на рынок было поставлено только 96 погрузчиков (ЗАО «Орел-Погрузчик» – 44 %, ЗАО «ЧСДМ» – 38 %, Челябинский тракторный завод (ЧТЗ-Уралтрак) – 18 %). ОАО «Амкодор» также не достигло докризисных результатов. Его объемы выпуска в 2012 г. составили 1389 машин [2]. Важным событием явилось открытие ОАО «Амкодор» в 2009 г. российского филиала «Амкодор»–Брянск. В 2012 г. этим предприятием было выпущено около 200 погрузчиков. Таким образом, в 2012 г. на РБ и РФ приходилось около 21 % рынка погрузчиков. Остальные 79 % рынка – это погрузчики импортного производства (новые и б/у, б/у погрузчиков в 2012 г. ввезено 208 ед.). Предприятиями КНР в 2012 г. поставлено 5538 новых погрузчиков, что составило 68 % всего рынка, а доля КНР в импорте новых погрузчиков – 88,7 %.

В 2013 г. происходил дальнейший рост рынка погрузчиков. За указанный год на рынок РФ было поставлено 9277 машин. При этом наблюдалось снижение производства в РФ. В 2013 г. заводами РФ было изготовлено 88 погрузчиков, т. е. доля рынка у рос-

сийских предприятий стала меньше 1 % (не считая погрузчиков, собранных на предприятии «Амкодор»–Брянск). Доля ОАО «Амкодор» на российском рынке составила 17 %. Выпуск погрузчиков БелАЗ и МоАЗ осуществлялся в небольших количествах. Из КНР в 2013 г. на рынок РФ было поставлено 6268 ед.

По сравнению с 2007 г. на рынке России появились новые китайские фирмы, что свидетельствует о неуклонном стремительном развитии производства погрузчиков в этой стране. КНР превратилась в мирового лидера по производству фронтальных погрузчиков. По некоторым оценкам, в настоящее время ежегодное производство погрузчиков в данной республике превышает 100 000 ед.

Возвращаясь к анализу рынка погрузчиков в России, следует отметить новый тренд, который появился сравнительно недавно. Он связан с тем, что за период с 2007 по 2012 гг. многие ведущие мировые фирмы организовали производство погрузчиков в КНР. При этом преследовалась цель снижения издержек производства и себестоимости.

В табл. 1 показана динамика поставок погрузчиков в РФ ведущими мировыми фирмами, организовавшими производство в КНР [2].

Табл. 1. Поставки погрузчиков в РФ в 2012...2013 гг.

Наименование фирмы	2012 г.		2013 г.	
	Всего поставлено единиц	Изготовлено в КНР	Всего поставлено единиц	Изготовлено в КНР
Caterpillar	107	64	106	101
Doosan	56	7	138	115
Hyundai	203	94	336	236
Komatsu	155	17	108	14
Liebherr	82	26	53	15
John Deere	–	–	73	68



Таким образом, в 2012 г. из 603 погрузчиков в КНР было изготовлено 208 машин (34,5 %), а год спустя (в 2013 г.) из 824 погрузчиков – 549 машин (66,6 %). Следовательно, на рынок РФ все больше поставляется погрузчиков, изготовленных в КНР.

Основными потребительскими качествами погрузчиков в настоящее время являются цена и надежность. Немаловажны и управляемость, устойчивость, проходимость, условия труда оператора и др.

В конце 90-х гг. на погрузчики, изготавливаемые в РБ и РФ, начали устанавливать двигатели, мосты, трансмиссии, гидравлическую аппаратуру западных фирм (Cummins, Deutz, ZF, RABA, Dana, Hydrocontrol, Bosch Rexroth и др.), что привело к повышению надежности погрузчиков. Однако при этом было потеряно главное конкурентное преимущество, связанное с ценой машины. Разработанные позже программы импортозамещения реализуются пока не очень эффективно. Интерес представлял опыт польских производителей строительных погрузчиков (например, Dressta), которые стремились все основные узлы погрузчиков изготавливать в Польше. Однако такой подход тоже не оправдал себя. В 2012 г. контрольный пакет польской фирмы был выкуплен КНР.

С 2014 г. и по настоящее время экономики РБ и РФ находятся под воздействием кризисных явлений, вызванных введением санкционного режима, обострением обстановки на востоке Украины и др., что привело к некоторому падению рынка погрузчиков.

Из проведенного анализа следует, что в течение рассмотренного временного периода наблюдается устойчивая тенденция вытеснения с рынка России российских и белорусских фронтальных погрузчиков. Так, с 2007 по 2013 гг. доля рынка, приходящаяся на РБ, уменьшилась с 39 до 17 %, а доля, приходящаяся на РФ, – с 9 до 1 %.

Падение производства погрузчи-

ков на предприятиях России обусловлено главным образом следующими причинами:

- малыми объемами выпуска, при которых, как известно, возрастают издержки на производство и, как следствие, себестоимость;

- применением большого количества узлов импортного (западного) производства, что привело к потере основного конкурентного преимущества, связанного с ценой машины. Этот недостаток во многом характерен и для машин белорусского производства;

- частой сменой владельцев предприятий и связанными с этим изменениями технической политики. Так, например, если взять такое известное в прошлом предприятие, как Орловский завод погрузчиков, то в течение рассмотренного периода на этом предприятии трижды сменился собственник. Смена собственников постоянно происходила и на других предприятиях РФ. При изменении собственников часто терялись торговые марки и имидж производителя, который нарабатывался многолетней упорной работой. В этом плане интересен опыт китайских производителей. Оказывается, что часто мелкие китайские производители с несвязанными между собой производствами поставляют на международный рынок (в том числе и на рынки РФ и РБ) погрузчики под одной торговой маркой. Покупая такие погрузчики, потребители часто не знают точно, каким производителем они изготовлены;

- отсутствием долгосрочной технической политики на предприятиях, долгосрочного кредитования на льготных условиях и поддержки государства, которые позволили бы обеспечить в перспективе устойчивую работу предприятий и конкурентоспособность выпускаемой продукции.

Для увеличения конкурентоспособности техники белорусского производства необходимо интенсифицировать работы по импортозамещению и созданию совместных белорусско-российских

предприятий по сборке и изготовлению погрузчиков.

Важным направлением повышения надежности выпускаемых погрузчиков могло бы стать создание в РБ совместно с ведущими западными фирмами предприятий по изготовлению отдельных узлов трансмиссий и мостов.

Выводы

1. Как показывает проведенный анализ, начиная примерно с 2005 г. наметилась устойчивая тенденция вытеснения белорусских и российских производителей фронтальных погрузчиков с рынка РФ.

2. Для увеличения конкурентоспособности техники белорусского производства необходимо интенсифицировать работы по импортозамещению.

3. Белорусским производителям фронтальных погрузчиков следует активизировать работы по «заоеванию» рынков других стран, что позволит снизить зависимость от негативных тенденций в развитии рынка РФ, а также обеспечить более устойчивую работу предприятий.

4. Необходимо продолжить работы по созданию совместных предприятий по

сборке и изготовлению погрузчиков, что позволит вовлечь в эти процессы экономические интересы других стран.

5. Представляется исключительно важным создание на территории РБ совместно с известными мировыми производителями предприятий по изготовлению отдельных узлов фронтальных погрузчиков, причем тех узлов, изготовление которых на предприятиях РБ сопряжено с определенными, прежде всего технологическими, трудностями. К таким узлам следует отнести гидромеханические трансмиссии, мосты, гидравлические насосы. Что касается гидравлических насосов (регулируемых и нерегулируемых), то нужно отметить, что, несмотря на предпринимаемые в течение нескольких десятилетий попытки, организовать собственное производство насосов не удалось (при том, что потребность в насосах в РБ составляет десятки тысяч в год).

6. Необходимо в ближайшее время обеспечить возможность покупателю осуществлять выбор комплектующих узлов (отечественного и импортного производства), участвуя тем самым в формировании цены погрузчика.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Новоселов, В. Музыку заказывают... Российский рынок фронтальных погрузчиков / В. Новоселов // Строительная техника и технологии. – 2008. – № 3. – С. 42–56.
2. Новоселов, В. Пациент скорее жив? Российский рынок фронтальных погрузчиков / В. Новоселов // Строительная техника и технологии. – 2014. – № 6. – С. 64–72.

Статья сдана в редакцию 20 июня 2017 года

Владимир Иванович Мрочек, канд. техн. наук, доц., Белорусско-Российский университет.
E-mail: mrovlad@mail.ru.

Татьяна Владимировна Мрочек, канд. техн. наук, доц., Белорусско-Российский университет.
Алексей Игоревич Пузиков, студент, Белорусско-Российский университет.

Vladimir Ivanovich Mrochek, PhD (Engineering), Associate Prof., Belarusian-Russian University.
E-mail: mrovlad@mail.ru.

Tatiana Vladimirovna Mrochek, PhD (Engineering), Associate Prof., Belarusian-Russian University.
Alexey Igorevich Puzikov, student, Belarusian-Russian University.