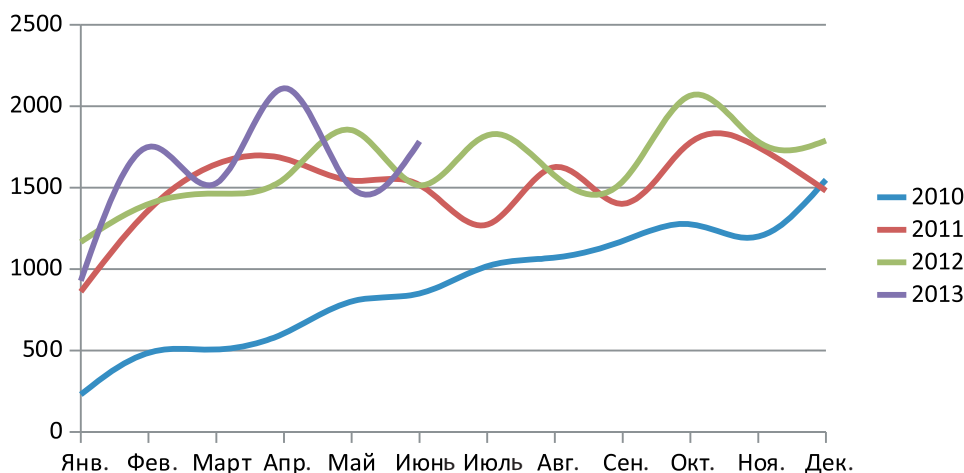


# Импорт вилочных погрузчиков в Россию. Данные за 2010-2013 гг.

Сейчас сложно представить складской комплекс или логистический центр без специальных машин, непрерывно перевозящих различные грузы с помощью вил или другого навесного оборудования. Вилочные погрузчики появились на свет уже более 100 лет назад, и в 2005 году в Бельгии об этом даже написали книгу «100-летняя история вилочных автопогрузчиков».

Не будем углубляться в историю и техническое описание данного вида техники. Тем не менее, отметим, что в отчёт не включены специализированные виды складской техники, такие как: ричтраки, телескопические погрузчики, погрузчики с фронтальной загрузкой, а также штабелёры и тележки.

Производством вилочных погрузчиков с противовесом в России занимаются несколько компаний, среди которых: ОАО «Машиностроительный завод им. Калинина», ОАО «Тверской экскаватор», ОАО «Канашский завод электропогрузчиков», ОАО «Кировский завод» и ООО «Волжский Погрузчик». Однако объёмы выпуска авто- и электропогрузчиков на этих предприятиях несравнимы с показателями импорта, которые в разы превышают суммарный выпуск вилочных погрузчиков в России. К примеру, по итогам первого полугодия 2013 года в нашей стране было выпущено в 70 раз меньше вилочных погрузчиков, чем ввезено за аналогич-



Динамика российского импорта вилочных погрузчиков в 2010 – июне 2013 гг., шт.  
Источник: ID-Marketing по данным ФТС

ный период из других стран. По этой причине более подробный анализ рынка вилочных погрузчиков в России будет посвящен его импортной составляющей.

В результате проведенного специалистами компании ID-Marketing исследования

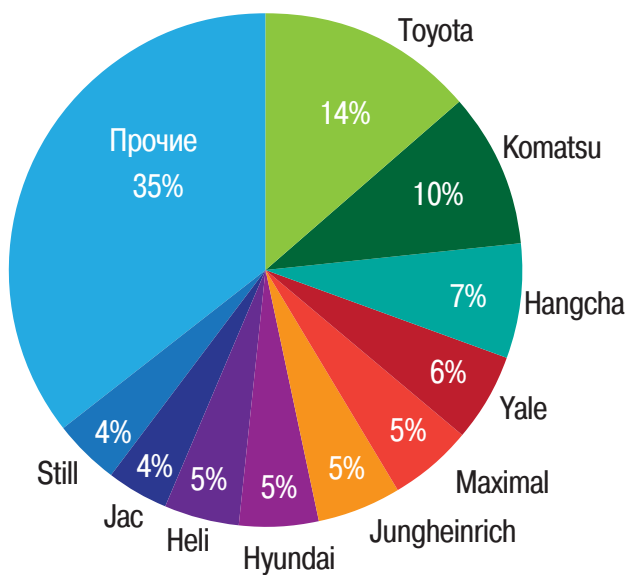
было выявлено, что в первом полугодии 2013 года в Россию было импортировано практически 9,6 тыс. единиц рассматриваемой техники, что на 7,2% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Если включить в анализ более ранние периоды, то посткризисные годы показывают исключительно положительную динамику. Данная тенденция наиболее ярко заметна в 2010 году, когда ежемесячные объёмы импорта росли каждый месяц по отношению к предыдущему (за исключением ноября). В 2011 году ввоз вилочных погрузчиков вырос на 66%, а в 2012 показатели и вовсе стали рекордными, не дотянув всего 500 единиц техники до значения в 20 тысяч.

Структура марок импорта вилочных погрузчиков представлена достаточно большим разнообразием. По итогам января-июня 2013 года в нашу страну было ввезено более 90

различных марок, лидером среди которых является Toyota. Динамика импорта японского производителя отличается сильными колебаниями показателей ввоза, что не мешает ей занимать лидирующие позиции на российском рынке. К примеру, в 2011 году импорт вилочных погрузчиков увеличился сразу в 2,7 раза относительно значеный 2010 года, а в 2012 – сократился на 27%. В январе-июне 2013 года снова отмечен рост в 36,6% относительно аналогичного периода 2012 года, что сравнимо с данными достаточно успешного, в том числе и для производителя из страны восходящего солнца, 2011 года. При этом доля марки Toyota также выросла и в сравниваемых периодах с 10,9% в 2012 до 14% в 2013 году.

Komatsu является прошлогодним лидером ввоза в Россию вилочных погрузчиков. По итогам первого полугодия 2013 года японская марка расположилась





Импорт основных марок вилочных погрузчиков в Россию в первом полугодии 2013 года, %.  
Источник: ID-Marketing по данным ФТС

на второй позиции, сократив объемы поставок рассматриваемой техники более чем на 28%. Несмотря на заявленный в конце 2012 года дебют вилочных погрузчиков Komatsu серии FH, наиболее популярными моделями остаются более легкие погрузчики серии FD грузоподъемностью от полутора до трех тонн. При этом стоит отметить, что более четверти техники данной марки – это подержанные машины, самой старой из которых является погрузчик 1976 года выпуска Komatsu FG20-6.

Hangcha Group Company Ltd. является одним из крупнейших производителей подъемно-транспортного оборудования со штаб-квартирой в провинции Дзедзянг. По итогам рассматриваемого периода вилочные погрузчики Hangcha заняли 7% импортного рынка, что позволило бренду расположиться на третьей позиции. При этом объемы ввоза погрузчиков китайского производителя в первом полугодии 2013 года увеличились сразу на 60% по сравнению с данными аналогичного периода прошлого года, когда марка занимала только седьмую позицию. В целом, импорт вилочных погрузчиков Hangcha в 2012 году оказался в полтора раза меньше значений 2011 года.

На 25% сократились импортные поставки техники марки Yale, что отодвинуло бренд на одну позицию вниз по сравне-

нию с аналогичными показателями первого полугодия 2012 года. Наиболее популярными моделями стали GDP30TK, GDP15AK и GDP25RK.

Zhejiang Maximal Forklift Co.Ltd. – один из лидеров по производству складской и подъемно-транспортной техники в КНР. Активно импорт погрузчиков китайского производителя в Россию начался в 2011 году, когда объемы импорта увеличились сразу в 13,5 раз, однако в 2012 году произошло некоторое снижение поставок, которое сменилось резким ростом в первой половине 2013. По итогам рассматриваемого периода в нашу страну было импортировано более 500 вилочных погрузчиков Maximal. Наиболее популярной является техника грузоподъемностью от полутора до трех тонн.

Что касается марок Jungheinrich, Hyundai и Heli, то их показатели импорта в сравниваемых периодах 2013 и 2012 гг. несколько сократились, а вот бренды JAC и Still сумели увеличить поставки вилочных погрузчиков на 18,4% и 10,3%, соответственно. В итоге вышечисленные 10 брендов вместе занимают 65% рынка, остальные 35% приходятся на другие марки складской техники.

Переходя к анализу стран, где были произведены вилочные погрузчики, впоследствии импортированные в Россию, по итогам первого полугодия 2013

года нельзя не отметить явное лидерство азиатских стран, среди которых Китай и Япония представляют лидирующий тандем. И все же с небольшим перевесом (33 погрузчика) на первом месте расположилась техника китайского происхождения. Кроме ранее упомянутых брендов, вошедших в десятку лидеров (Hangcha, Maximal, Heli и Jac), стоит также отметить такие компании как Liugong и Dalian, импортировавшие по итогам рассматриваемого периода более 100 вилочных погрузчиков.

Немного больше 10 брендов, среди которых присутствуют вилочные погрузчики Yale, Caterpillar и Hyster, собрано в Японии. При этом лидирующий бренд – Komatsu, а Toyota только на второй позиции, так как чуть более 40% продукции данной марки собрано на заводе TIESE, Ancenis (совместное предприятие с Manitou B.F. во Франции), что позволило этой стране выйти на пятое место в текущем рейтинге. Также среди ведущих марок страны восходящего солнца, отметим Nissan и TCM, которые в апреле 2013 года (на год раньше первоначального графика) завершили слияние производств. Новая фирма UniCarriers, по подсчетам специалистов, сможет занять четвертое место по уровню доходов в сегменте производства складской техники. UniCarriers Americas Corp. проводит ре-

брендинг Nissan Forklift и TCM под одной торговой маркой, который планируют завершить в течение ближайших 2-3 лет. Начиная с 1 июня 2013 года на американских производственных линиях погрузчиков Nissan, TCM должна была появиться надпись «by UniCarriers».

Германия, как страна-производитель, представлена в России тремя основными брендами, среди которых на первом месте Jungheinrich. Далее следуют вилочные погрузчики марок Still и Linde. Объемы импорта вилочных погрузчиков Hyundai и Doosan определили четвертую позицию Южной Кореи.

Чуть менее 400 компаний и индивидуальных предпринимателей с российской стороны приняло участие в импорте вилочных погрузчиков в первом полугодии 2013 года. При этом доля первой десятки составила практически половину от всей ввезенной техники. Кроме того, по итогам января-июня текущего года произошла смена лидеров. На первое место вышла компания «Универсал-Спецтехника», и это несмотря на то, что в сравниваемых периодах 2013 и 2012 года компания сократила объемы поставок вилочных погрузчиков практически на 28%. Главной импортируемой маркой стала Yale. Наибольшие, по сравнению с лидером, темпы падения ввоза вилочных погрузчиков в Россию, которые по итогам первого полуго-



Основные страны-производители вилочных погрузчиков, импортированных в Россию в первом полугодии 2013 года, %  
Источник: ID-Marketing по данным ФТС



Основные получатели вилочных погрузчиков в 2012 году, %.  
Источник: ID-Marketing по данным ФТС

дия 2013 года составили 48%, определили вторую позицию ООО «Комацу СНГ» – ещё одного крупного участника рынка дорожно-строительной и складской техники. Напротив, более двукратный рост ввоза вилочных погрузчиков вывел в тройку лидеров ООО «Тойота Тсусё Техника».

Несомненно, более успешными являются показатели импорта вилочных погрузчиков компаниями «НТК Форклифт», которые по итогам рассматриваемого периода превзошли

значения января-июня 2012 года в 8,5 раз. «НТК форклифт» является эксклюзивным дистрибьютором производителей складской техники марок: Atlet, Manitou, Maximal, и Xilin. Стоит отметить, что 92% всей импортируемой техники составили вилочные погрузчики Maximal. В январе 2013 года «НТК-Форклифт» стала лидером по продажам данной марки погрузчиков в мире.

В рассматриваемом периоде отмечаем 55%-й рост импортируемой техники «Еврокара-

плюс», основными направлениями деятельности которой являются продажа китайской погрузочной техники JAC, а также ремонт и обслуживание погрузчиков азиатского и европейского производства.

Из остальных компаний отметим сокращение объёмов импорта у ООО «Юнгхайнрих Подъемно-Погрузочная техника» (падение поставок в сравниваемых периодах 2013 и 2012 гг. составило 4,2%) и ООО «Джак Моторз» (падение поставок в сравниваемых периодах 2013 и 2012 гг. составило 11,8%).

При анализе рынка вилочных погрузчиков нельзя не упомянуть о такой важной составляющей как двигатель. Несмотря на то, что эксплуатационные затраты на погрузчики с электрическим двигателем, по мнению многих технических специалистов, значительно ниже, данные по импорту на протяжении 2010-2012 гг. говорят о росте поставок вилочных погрузчиков с ДВС с 70 до 77%. Данная тенденция сохранилась и в первом полугодии 2013 года. Газовые и дизельные погрузчики по-прежнему популярны, в особенности, если технику планируется эксплуатировать на открытых площадках.

Как одной из возможных причин роста доли погрузчиков с ДВС может быть восстановление данного сегмента, который больше всего пострадал в кри-

зис 2008 года. При этом, в некоторых западноевропейских странах доля погрузчиков с электродвигателем уже превышает 80%.

Среди главных поставщиков вилочных погрузчиков с электрическим двигателем на российский рынок отметим такие компании, как Jungheinrich и Still. Особо выделим марку Nichiyu – одного из ведущих японских производителей электрической техники для склада. Под данной маркой в Россию импортируются только электрические погрузчики. Будем надеяться, что дальнейший рост рынка будет в большей степени происходить за счёт увеличения поставок продукции с электродвигателем, что, несомненно, важно и с точки зрения экологичности, отражая качественный рост российского рынка вилочных погрузчиков.

В заключение, ещё раз подчеркнем общую положительную динамику импорта вилочных погрузчиков в Россию, которая поддерживается достаточно активным спросом со стороны потребителей складской техники. Немаловажную роль при этом играют китайские производители, которые начали активную экспансию на наш рынок. При этом положительные тенденции прослеживаются и в отчётах многих крупнейших участников рынка, которые в достаточно сдержанной форме прогнозируют постепенное увеличение продаж своей продукции, в частности, и рынка России в целом. Это позволяет говорить об ожидаемом стабильном росте импорта вилочных погрузчиков в последующие 3-5 лет на уровне примерно в 20 тысяч единиц погрузчиков в год.



Андрей ЛОВКОВ,  
коммерческий директор ID-Marketing, эксклюзивно для журнала «Складской комплекс»

Итоги 2013 года мы подведём в одном из последующих номеров!

