Импорт кранов в Россию
Итоги 2014 года

Поставки в Россию подъемной техники из зарубежных стран, как и прочей техники для строительства, в 2014 году значительно упали. Правда, по видам кранов это падение различается.

Андрей Ловков, коммерческий директор ID-Marketing

В связи с обрушившимися на экономику страны проблемами, в 2014 году российский рынок строительной техники также оказался в сложном положении. Не удивительно: условия кредитования под конец минувшего года стали неподъемными при том, что стоимость самих машин увеличилась на 30-50%.

На таком фоне падение показателей ввоза основных позиций подъемной техники в рассматриваемом нами 2014 году (без учета стран таможенного союза) выглядит закономерно. Сильнее всего сократились поставки гусеничных кранов грузоподъемностью свыше 50 т (-28,8%) и автокранов (-30,1%). Короткобазных кранов в Россию было ввезено на 22% меньше. А наименее пострадавшим (если можно так сказать) оказался рынок башенных кранов, импорт которых сократился лишь на 9%.

На традиционно наиболее емком рынке автокранов динамика импорта за последние три года показывает исключительно отрицательную динамику: по итогам 2014 года объемы ввоза откатились к показателям 2011-го. Стоит отметить, что в минувшем году, несмотря на падение поставок, китайские производители за счет меньших темпов снижения импорта смогли довести свою долю в нем до 76%. Это стало возможным благодаря практически двукратному снижению поставок из Германии. Справедливости ради отметим, что немецкие производители везут тяжелые автокраны, стоимость которых и до колебаний курса валют была высокой, а после известных событий конца 2014 года многие поставки пришлось отменять. Китайские же производители, напротив, специализируются в основном на автокранах грузоподъемностью от 25 т. Обобщая сказанное отметим, что среднестатистическая стоимость одного немецкого автокрана, согласно таможенным декларациям, находится на уровне 900 тыс. долларов, а китайского – 70 тыс. долларов. Тройка лидеров по итогам 2014 года выглядит так: XCMG (доля 59,7%), Liebherr (доля 11,7%) и Zoomlion (доля 8,9%).

В поставках башенных кранов произошла смена лидера. По итогам 2014 года им стал французский Potain, и это несмотря на падение примерно на треть по сравнению с 2013 годом. В 2,5 раза сократил импорт башенных кранов прошлогодний лидер Liebherr, что прямым образом отразилось и на его доле, снизившейся с 23 до 10%, и на позиции в рейтинге ведущих марок. Тем не менее, несмотря на значительное сокращение поставок со стороны лидеров, в целом импорт башенных кранов сократился только на 9%. Почему? Ответ кроется в анализе стран их происхождения, который показывает рост поставок китайских кранов сразу на 32,5%. При этом количество производителей из Поднебесной увеличилось до 29 компаний.

Рынок короткобазных и городских кранов по итогам 2014 года также сократился, при этом пятерка лидеров не претерпела изменений: Kato, Kobelco, Tadano, Komatsu и Terex. Среди импортеров немногочисленных гусеничных кранов грузоподъемностью свыше 60 т явный лидер Liebherr с долей более 50%, на второй позиции – Sennebogen, на третьей – SANY.

Сравнительная динамика импорта подъемной техники в Россию за 2012-2014 гг., ед.