Как чувствует себя отечественный рынок автокранов?

Российский рынок автокранов, как и вся экономика страны, находится сегодня в сложном положении. Отечественные предприятия испытывают серьезные трудности: это и недостаток оборотных средств, и срыв поставок комплектующих, которые раньше закупались в «недружественных» ныне странах, и недостаточное качество отечественных высокопрочных сталей, и многое другое, даже недостаточная информированность покупателей! Как отмечалось на конференции по импортозамещению: «К сожалению, для некоторых наших строительных организаций только после целого ряда выставок и прочих мероприятий стало буквально открытием, что в нашей стране выпускаются автокраны грузоподъемностью 50 и даже 100 т».
С другой стороны, наши бывшие западные «партнеры» постоянно ужесточают санкции, и вот уже из-за опасения вторичных санкций нам перестают поставлять автокраны даже компании из вполне дружественных стран, потому что их машины частично укомплектованы компонентами западного производства.
Но повторим сотни раз уже произнесенную истину: кризис – это и время возможностей. Хотелось бы все же надеяться, что наш рынок автокранов переживет и преодолеет все трудности нынешнего периода и выйдет из него окрепшим и обновленным.

Круглый стол специалистов отрасли

А теперь послушаем специалистов отрасли, которые собрались сегодня за нашим виртуальным круглым столом: Пётр Юрьевич Вагин, генеральный директор Челябинского механического завода; Юрий Иванович Радченко, ведущий специалист по подъемной технике XCMG; Ольга Ласточкина, маркетолог ООО «Камышинский крановый завод».

Охарактеризуйте кратко ситуацию на рынке автокранов по итогам 2022 г.: кто больше выиграл от ухода западных брендов – наши, белорусские или китайские производители?

П. Вагин, ЧМЗ: Если говорить про ёмкость рынка России в 2022 г., то, по нашим данным, она составила более 3300 новых автокранов российского и импортного производства. Потребность в автокранах выросла на 18,5% по сравнению с 2021 г., но рынок сильно изменился, я имею в виду перераспределение долей основных игроков. Если ранее в тройке лидеров были отечественные

«гиганты» (Клинцы, Ивановец и Галич), то теперь в России преобладают автокраны импортного производства с долей порядка 26%. Это производители из Китая – XCMG, Zoomlion и Sany. Они сильно активизировались во втором полугодии прошлого года. Мы, Челябинский механический завод, входим в тройку лидеров с долей рынка 17% по итогам 2022 г.

Но рост спроса на автокраны и изменение конъюнктуры рынка не связаны с уходом европейских брендов, так как их ниша – это тяжелые автокраны грузоподъемностью более 100 т (15–20 единиц ежегодно), которые в России пока не производятся. Вот там хозяином всегда был Liebherr, сейчас китайцы.

Ю. Радченко, XCMG: Ситуация на рынке автокранов коренным образом изменилась. В связи с уходом западных производителей производители из Китая стали доминировать в продажах, обходя российских и белорусских производителей.

О. Ласточкина, ККЗ: 2022 год и текущая ситуация показали, что российские производители спецтехники конкурируют с китайскими за высвободившуюся нишу подпавших под санкции компаний из недружественных стран. Китайские производители – участники рынка – главные выгодополучатели от сложившейся ситуации. Хотя импорт в этом году несколько сократился, а российское производство показало некоторый рост, отечественные компании частично продолжают зависеть от импортных комплектующих, особенностей логистики. В этой связи цены азиатских конкурентов оказывались ниже цен на отечественную продукцию, в основном из-за крепкого рубля и демпинга.

Назвать кого-то победителем в текущей рыночной ситуации сложно. У отечественной техники уже сложился определенный, достаточно широкий круг потребителей, на госконтракты в подавляющем большинстве используется российская техника, а импортная применяется в том случае, когда аналогов просто нет и не появится в ближайшем будущем.

Каково соотношение цен на автокраны аналогичной грузоподъемности вашего завода и китайских, белорусских производителей?

П. Вагин, ЧМЗ: Мы производим широкую гамму автокранов по грузоподъемности – от 16 до 60 т. Такие машины есть и у белорусских производителей, и у китайских. В 2022 г. на фоне девальвации рубля цены на автокраны производителей из Китая и Беларуси стали более интересными для потребителей. Даже несмотря на то, что традиционно наши заказчики предпочитают автокраны на вездеходных шасси, а в модельном ряде китайских производителей преобладают шоссейные шасси с колесными формулами 6х4 и 8х4.

Ю. Радченко, XCMG: По предварительной информации, российские автокраны практически догнали по ценам китайские машины, а на некоторых позициях цена даже выше, чем у иностранной техники. По соотношению цена-качество китайские автокраны получают самые положительные отзывы российских потребителей.

О. Ласточкина, ККЗ: Доступная цена на китайские автокраны объясняется в первую очередь массовостью производства. Объемы производства китайцев несоизмеримо больше всех отечественных производителей вместе взятых, и это способствует снижению себестоимости продукции.

Сколько удалось продать автокранов вашему предприятию в 2022 г., если можно – по классам грузоподъемности?

П. Вагин, ЧМЗ: В прошлом году мы отгрузили заказчикам 594 единицы крановых установок, смонтированных на автомобильные шасси. Что касается классов грузоподъемности, львиную долю отгрузок, как всегда, составили универсальные 25-тонники (примерно 85% от всего объема отгрузки автокранов). Другие сегменты (32–60 т) сильно «просели», но это связано с дефицитом шасси.... Мы и сейчас так работаем: собираем крановые установки на стапелях, а когда приходит шасси из Миасса или Набережных Челнов, то оно прямо с разгрузки «залетает» на конвейер под монтаж надстройки.

Помимо серийных моделей «Челябинский механический завод» выполнил несколько нестандартных заказов. Например, мы отгрузили 16-тонный автокран, адаптированный для транспортировки на внешней подвеске вертолета МИ-26. Такой кран необходим для выполнения грузоподъемных работ на труднодоступном объекте, расположенном в тайге, заболоченной местности и т.д.

Ю. Радченко, XCMG: В 2022 г. в сегменте 25–30-тонных автокранов было продано примерно 750 единиц, в сегменте 55–60 т – около 100, 70–80 т – около 120. И если брать отдельный класс 100-тонных машин на примере модели XCMG XCA100, то было отгружено примерно 30–35 единиц.

О. Ласточкина, ККЗ: Наше предприятие является одним из ключевых краностроительных заводов России. Мы разрабатываем и производим качественные и недорогие автокраны, широкую номенклатуру запасных частей, гидроцилиндры подъе-

ма стрелы, гидроцилиндры телескопирования, гидроцилиндры по спецзаказам, металлоконструкции. За 2022 г. было реализовано порядка двухсот единиц техники производства ООО «ККЗ», рост по сравнению с прошлым годом составил более 40%. Наибольшим спросом пользуются автокраны грузоподъемностью 25 и 32 т с длиной стрелы 31 м.

Планируете ли вывод на рынок новых моделей автокранов, зайти в рыночные ниши, ранее занятые западными брендами?

П. Вагин, ЧМЗ: Как и ранее, мы развиваем три основные линейки: автокраны, гусеничные краны и производим специальную технику по техническим заданиям заказчика. Для сохранения и повышения конкурентоспособного потенциала планируем развивать наши преимущества, такие, как соответствие требованиям ПДД по габаритам машины и по нагрузкам на оси, реализация специфических требований заказчиков по опциям, в том числе по повышению безопасности, по особым климатическим условиям эксплуатации. Планируем модернизировать модели гусеничных кранов и активно развивать наше новое продуктовое направление – краны на шасси трелевочных тракторов. В планах на 2023 г. освоить серийный выпуск целого семейства таких кранов разной грузоподъемности (16, 25 и 32 т) с различной длиной стрел.

Ю. Радченко, XCMG: Да, планируем. Мы хотим вывести на рынок автокран шоссейного типа XCT100 грузоподъемностью 100 т, а в классе вседорожных машин модель XCMG XCA60 грузоподъемностью 60 т. С этими моделями мы попадаем в рыночные ниши класса дорожных машин, которые ранее занимали западные производители: Terex, Liebherr, Tadano.

О. Ласточкина, ККЗ: В настоящий момент завод активно работает по проектам для МО РФ, ведет работы по пересадке крановых установок на шасси гусеничных тракторов. В планах расширение модельного ряда до грузоподъемности 50 т.

Есть ли преимущества у отечественных автокранов по сравнению с импортными (например, развитая сеть дилеров и сервиса)?

П. Вагин, ЧМЗ: Во-первых, российские автокраны – современные, надежные и безопасные машины, которые не уступают импортным аналогам по качеству и техническим характеристикам.

Во-вторых, хотя китайская «оккупация» российского рынка грузоподъемной техники набирает обороты, у нашей техники есть важные преимущества. Запчасти для наших автокранов стоят дешевле, технику проще ремонтировать (например, у ОАО «ЧМЗ» более 100 сервисных центров по всей стране и СНГ), и она хорошо адаптирована к российскому бездорожью. Импортные модели автомобильных кранов часто отличаются большой массой и нестандартными габаритами, что затрудняет их свободное передвижение по дорогам общего пользования (владельцам такой техники приходится оформлять специальное разрешение на негабарит и перевес, чтобы добраться до места проведения работ, или платить немалые штрафы).

Нельзя не отметить и то, что отечественным автокранам не страшны сложные климатические условия. Наши машины исправно работают среди снегов и льдов Антарктиды, где температура опускается до –60 °С, и безотказно трудятся на нефтегазовых объектах, сосредоточенных

в северных регионах, и в морском климате, и в жарких тропиках... Резюмируя, могу сказать, что мы на своих традиционных для нас рынках постоянно взаимодействуем с нашими заказчиками. И на основе тесного контакта (обратной связи) оперативно адаптируем и модернизируем свою технику под их задачи и требования.

Ю. Радченко, XCMG: Китайские машины выше по качеству и техническим данным. Развитая сеть дилеров XCMG по всей России (на сегодняшний день их более 50) дает возможность оказывать качественную поддержку клиентам в вопросах продаж и сервиса.

О. Ласточкина, ККЗ: На данный момент основное преимущество автокранов нашего производства перед китайскими – это КАЧЕСТВО по одной из самых низких цен среди отечественных производителей, наличие комплектующих отечественного производства и наличие шасси от отечественных производителей. У китайских поставщиков нет централизованных сервисных центров и гарантий поставок запчастей, обучения операторов дилерской сети и прочих возможностей, которые предоставляют российские производители.

Как вы считаете, нужны ли какие-нибудь дополнительные меры господдержки отечественных производителей автокранов?

П. Вагин, ЧМЗ: Конечно, такие меры нужны... Ведь почему китайские производители сильно демпингуют? Потому что у них на родине импорт техники лоббируется на государственном уровне, да к тому же производство более массовое – они в месяц производят столько, сколько мы за год.

На сегодняшний день в России все программы Минпромторга работают, и мы понимаем, что у государства сейчас много задач. Уверен, что политика правительства позволит нам и другим машиностроительным компаниям создавать новые модели техники и осваивать их серийный выпуск, накапливать системный задел на долгосрочную перспективу по технологическому развитию компонентной базы.

О. Ласточкина, ККЗ: Ввиду геополитического кризиса и санкционного давления господдержка отечественных производителей, конечно, необходима. Мы считаем, что важно защитить внутренний рынок от импорта за счет введения антидемпинговых мер, требования обязательного сервисного обслуживания и повышения ставок утилизационного сбора для ввозимой техники. Существующих мер поддержки, оказываемых Минпромторгом РФ, в целом достаточно. Самое главное, чтобы программы поддержки продолжали действовать и в дальнейшем.

Ваш прогноз на 2023–24 гг.: кто будет преобладать на рынке, отечественные или иностранные производители?

П. Вагин, ЧМЗ: Экспансия производителей из Китая, по моему мнению, неизбежна в сегменте техники большой грузоподъемности (свыше 100 т), который не представлен в товарной линейке российских производителей. В остальном со 100%-ной вероятностью могу утверждать, что при поддержке Минпромторга в среднесрочной перспективе в категории мало- и среднетонажных автокранов большая часть рынка сохранится за машинами отечественного производства.

Ю. Радченко, XCMG: Мой прогноз на 2023–24 гг. – увеличение поставок автокранов из Китая. Я думаю, что количество импортируемой китайской техники увеличится раза в два по сравнению с прошлым (2022) годом. Отечественные машины будут на рынке, но в меньшем количестве по сравнению с китайскими автокранами.

О. Ласточкина, ККЗ: На данный момент мы уже видим снижение активности продавцов китайской продукции. Будущее покажет. Наши планы – это достичь объема выпуска в 250 единиц по итогам 2023 г.

О чем бы вы еще сами хотели сказать нашим читателям, может быть, мы упустили какой-то важный вопрос по данной теме?

Ю. Радченко, XCMG: Если у читателей возникнут дополнительные вопросы по линейке техники XCMG, то они всегда могут обратиться к нам и нашим дилерам по всей России.