

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РЫНКА СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА НАЧАЛО 2023 ГОДА

Ануфриев К.А., Репин С.В.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург

Ключевые слова: строительные и дорожные машины, рынок строительной техники, техника со сроком эксплуатации.

Аннотация. В статье приведен анализ состояния и тенденций развития рынка дорожно-строительной техники в России на начало 2023 года. Анализ выполнен на основе поиска статистических данных и результатов трудов, выполненных в разные годы Институтом Проблем транспорта РАН, «Научно-производственной компанией «НТМТ» и Автомобильно-дорожным факультетом СПбГАСУ, а также при помощи данных из интернет-пространства. Показано, что основной проблемой российской дорожно-строительной отрасли является серьезный физический износ техники размере 50%. Основная причина старения парка машин – низкий процент его обновления.

ANALYSIS OF THE STATE OF THE CONSTRUCTION EQUIPMENT MARKET AT THE BEGINNING OF 2023

Anufriev K.A., Repin S.V.

Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint-Petersburg

Keywords: construction and road vehicles, construction equipment market, equipment with a service life.

Abstract. The article presents the results of research on the state, dynamics and development trends of the road-building equipment market in Russia. The studies were carried out on the basis of the analysis of statistical sources and the results of works carried out in different years by the Institute of Transport Problems of the Russian Academy of Sciences, the Scientific and Production Company NTMT and the Automobile and Road Faculty of St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. It is shown that the main problem of the Russian road-building industry is serious physical wear and tear of equipment at a rate of 50%. The main reason for the aging of the car park is the low percentage of its renewal.

Введение

Значение дорожно-строительного комплекса для экономики любой страны переоценить трудно, а в России, с ее огромными пространствами, суровыми природно-климатическими условиями роль дорожно-строительного комплекса (ДСК) возрастает многократно. Механизация строительной отрасли позволяет обеспечить развитие этой отрасли. Однако стоит отметить, что механизация строительства обеспечивается рынком строительной техники.

Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» [1] предусматривается интенсивное развитие сети автомобильных дорог, особенно в северных районах нашей страны. Однако, осуществлению этих грандиозных планов препятствует низкий количественный и качественный уровень технического оснащения ДСК.

При проведении анализа использованы результаты экспертных оценок, проведенных в разные годы Институтом Проблем транспорта РАН, «Научно-производственной компанией «НТМТ» и Автомобильно-дорожным факультетом СПбГАСУ, в которых участвовали авторы [2-5].

Цель и задачи исследования

Целью исследования является анализ состояния и ближайшая перспектива развития парка новой техники и техники со сроком эксплуатации, в строительной и дорожной области [7].

Состояние рынка

Продажи дорожно-строительной техники (ДСТ) и специальной техники в 2022 г. в количественном выражении снизились на 33,3% по сравнению с 2021 г. (рис. 1). Об этом 16 февраля 2023 года сообщила Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ). За 4-й квартал в России продано 51,8%, а за год на 33,3% машин меньше к уровню 2021 года.

Данные продаж АЕБ включают машины импортеров и российских производителей (например, «Кранекс», ПТЗ, «Четра»), на которых совокупно приходится примерно 80% российского рынка ДСТ и спецтехники.

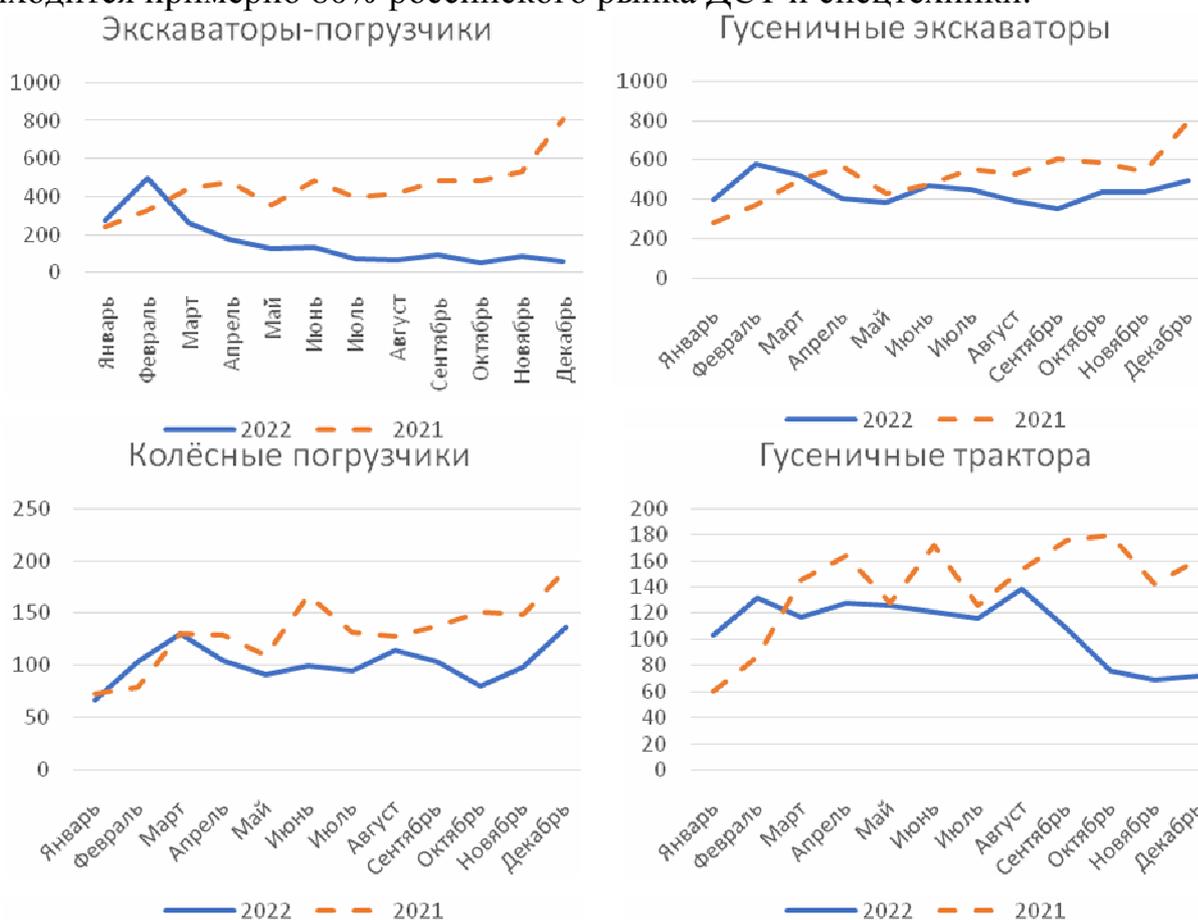


Рис. 1. Данные АЕБ по продажам экскаваторов-погрузчиков, гусеничных экскаваторов, колёсных погрузчиков и гусеничных тракторов в 2022 году

Всего за прошлый год было продано 13 677 единиц техники, попадающей в подсчеты АЕБ, тогда как в 2021 г. продажи составили 20 508 единиц. В итоге, в декабре было реализовано всего 62 экскаватора-погрузчика, тогда как за такой же

период 2021 года это значение составляло 804 единицы. За весь 2022 год было продано 1907 единиц этой техники против 5 448 годом ранее.

В нише гусеничных экскаваторов ситуация не настолько плохая. Несмотря на то, что рост в начале года также сменился отрицательной динамикой, годовое снижение уровня продаж составило всего 16%. Наилучшие показатели наблюдались в феврале – тогда продажи превышали прошлогодние на 55%. В итоге было реализовано 368 единиц.

Динамика продаж колёсных погрузчиков в 2022 году была неровной. В январе продажи уменьшились на 8% к показателям прошлого года. В феврале зафиксирован рост на 30%. В марте было ввезено столько же техники, как и в аналогичном периоде 2021 года, после чего началось падение уровня продаж. Как результат – последний квартал показал снижение на 35,6%, а за весь год продано на 22% меньше колёсных погрузчиков.

Продажи гусеничных тракторов (бульдозеров) тоже продемонстрировали неровную динамику. В январе прошлого года наблюдался обнадёживающий рост в 72%, результат февраля – плюс 52%. Затем, после некоторого спада, в мае показатели отставали от прошлогодних всего на 2% и 2 трактора. Но за 4 квартал продажи упали сразу на 55,1%. По итогам года снижение меньше – минус 23%.

Единственный сегмент в отчёте АЕБ, продемонстрировавший рост продаж по итогам года, – колёсные экскаваторы. Прирост был как по итогам 4 квартала – на 17%, так и по итогам всего 2022 года – на 9%. Лучше всего дела обстояли в ноябре 2022 года – продажи увеличились на 59%. На протяжении 7 месяцев реализация превышала прошлогодний уровень.

Продажи самоходных грейдеров по итогам 12 месяцев незначительно упали. В ноябре отставание от уровня 2021 года по продажам составляло всего 1% и 1 машину. Но общая статистика всё-таки отрицательная: на 7,7% меньше по итогам 4 квартала и на 4% – за весь год.

В феврале прошлого года не было реализовано ни одного трубоукладчика. Март и апрель повторили результаты 2021 года.

В апреле был зафиксирован рост продаж на колёсные бульдозеры, на 111%, в июле – на 42%. В феврале и ноябре были повторены прошлогодние результаты. Суммарно за 12 месяцев продажи упали на 10% к уровню прошлого года, за 4 квартал – почти в два раза (рис. 2).

На рынке погрузчиков с бортовым поворотом прошлый год начался небольшим ростом продаж. В мае было зафиксировано всего 19 поставок, вторая половина года тоже не может похвастаться положительным результатом. Падение уровня продаж за 4 квартал составило 64,6%, а за весь год техники реализовано на 53% меньше, чем в 2021-м.

Наименее востребованными стали дорожные фрезы и гусеничные/колесные перегружатели (по 34 ед.) [13].

Количество СДМ зарубежного производства составляет около 51% из общего количества типов машин. Среднее количество СДМ с истекшим сроком службы (иными словами полностью изношенных) составляет 50%. По сравнению с 1990 годом количество СДМ с истекшим сроком службы утроилось. В возрастной структуре парка преобладают машины интервала 21-30 лет (около

40%), средний возраст строительной техники 20,9 лет. Основная причина старения парка машин – низкий процент его обновления [6, 9, 10, 12].

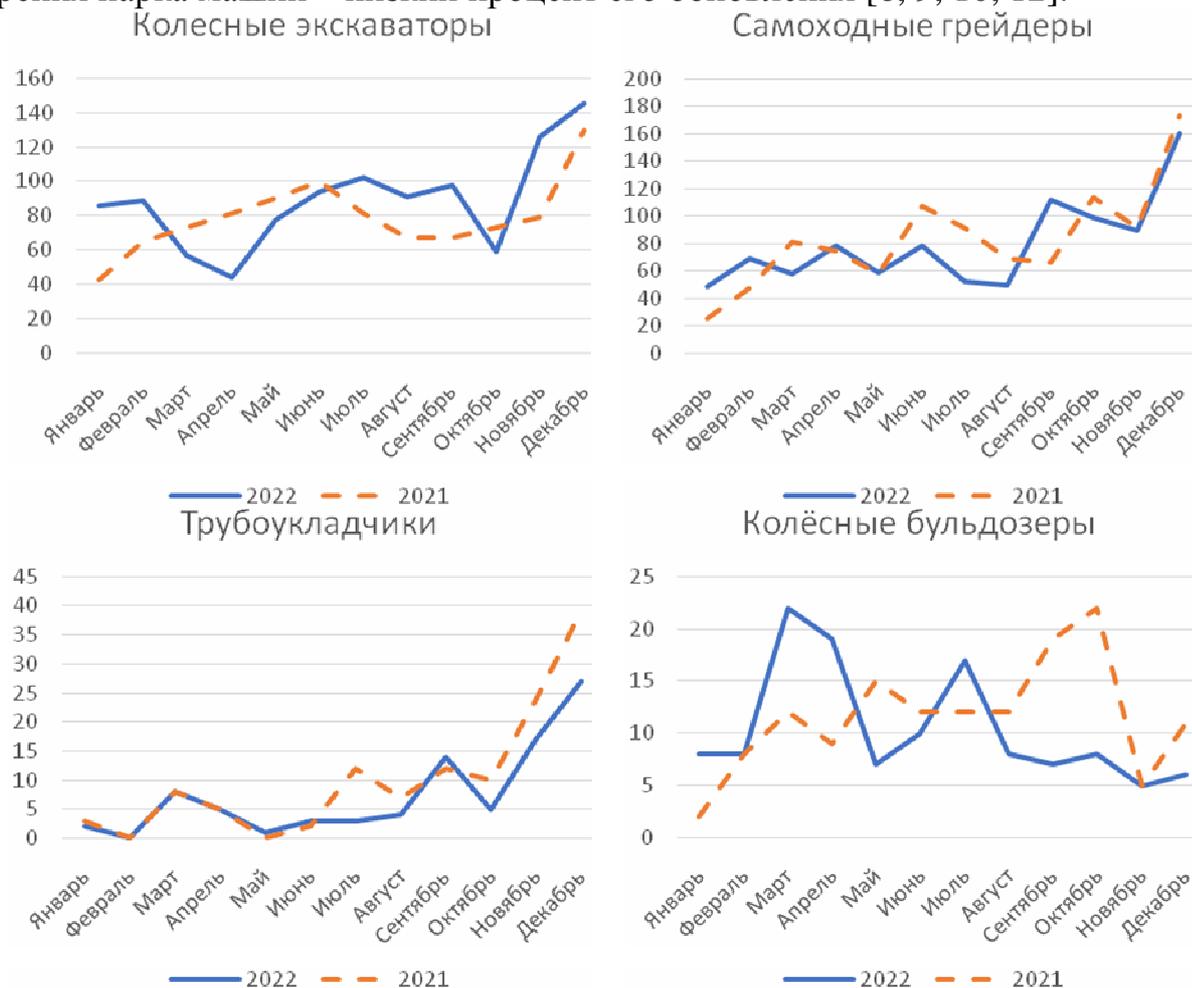


Рис. 2. Продажи колесных экскаваторов, самоходных грейдеров, трубоукладчиков и колесных бульдозеров в 2022 году по данным АЕБ



Рис. 3. Продажи погрузчиков с ботовым поворотом в 2022 году по данным АЕБ

По словам специалистов, в текущих условиях уход с рынка ведущих брендов (таких как CAT, Komatsu и других) приводит к изменению реалий. Российские производители техники, например UMG, ЕлАЗ, столкнулись с отсутствием основных узлов и агрегатов (элементы трансмиссии DANA, Carraro), двигателей иностранного производства (Perkins и запчасти к ним в оригинальном исполнении), основных насосов, распределителей брендов Cassara, Voch rexroth).

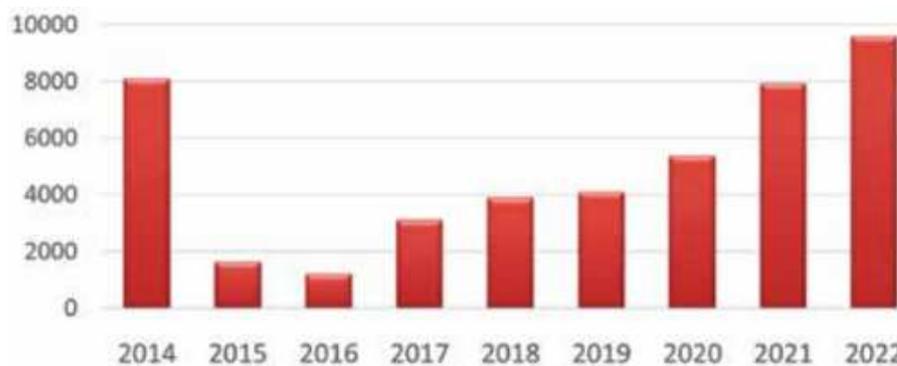


Рис. 3. Сравнительная динамика импорта строительной техники за промежуток 2014-2022 гг., ед.

Заслуживает внимания параллельный импорт, работа через страны, которые не наложили санкции на поставки. За прошлый год, 2022 год были созданы линии параллельного импорта из дружественных стран, что наладило обстановку в дефиците комплектующих для СДМ.

В условиях отсутствия глобальной конкуренции на рынок вышли производители из стран Азии и Турции, у которых при отсутствии дефицита комплектующих прогнозируется кратный рост.

По прогнозам эксперта, произойдет постепенное замещение американских и европейских брендов китайскими. Для сравнения: доля китайской техники с 2019 по 2021 год увеличилась с 10 до 41%. Слабые игроки, не сумевшие перестроиться под новые реалии, уйдут с рынка. Ставки аренды будут повышаться в связи с увеличением стоимости запчастей и ростом банковских ставок.

В течение 2022 года, из-за санкций, продажи отечественной спецтехники на внутреннем рынке увеличились на 39%. Также стоит отметить, что вырос спрос на покупку техники со сроком эксплуатации, т.к. новая техника повысилась в стоимости и не все компании могут теперь ее себе позволить.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года / распоряжение правительства РФ от 22-11-2008 1734-р (2021).
2. Repin S., Zazykin A., Gordienko V. Method of forming a fleet of transport and technological machines for road construction // *Transportation Research Procedia*. 2018, vol. 36, pp. 654-660. doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.131.
3. Repin S., Evtiukov S., Maksimov S. A method for quantitative assessment of vehicle reliability impact on road safety // *Transportation Research Procedia*. 2018, vol. 36, pp. 661-668. doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.128.
4. Repin S., Maksimov S., Zazykin A., Voropaev N. Development of Strategy for Ensuring Operability of Transport and Technological Machines // *E3S Web of Conferences*. 2020, vol. 164, p. 03046.
5. Российский статистический ежегодник [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Ejagodnik_2022.pdf.
6. Максимов С.Е., Репин С.В., Зазыкин А.В., Чечуев В.Е. Анализ рынка дорожно-строительных машин в России и эволюция потребительских качеств этих машин // *Строительные и дорожные машины*. – 2019. – № 7. – С. 3-12.

7. Репин С.В., Евтюков С.А., Зызыкин А.В., Рулис К.В. Надежность и эффективность эксплуатации транспортно-технологических машин. – СПб.: Изд. дом «Петрополис», 2017. – 404 с.
8. Желтая таблица 2019: 50 крупнейших мировых производителей строительной техники [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://exkavator.ru/main/news/inf_news/124217_geltaya_tablitsa_2019_50_krupneyshih_mirovih_proizvoditeley_spetstehniki.html.
9. Жёлтая таблица 2021: 50 крупнейших мировых производителей спецтехники [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://exkavator.ru/main/news/inf_news/124799_gyoltaya_tablitsa_2021_50_krupneyshih_mirovih_proizvoditeley_spetstehniki.html.
10. Данные АЕБ: анализ продаж спецтехники в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://exkavator.ru/main/news/inf_news/124723_dannie_aeb_analiz_prodag_spetstehniki_v_rossii.html.
11. Производство российской спецтехники в 2020 году значительно [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cdminfo.ru/ryinok-spetstehniki/novosti-ryinka-spetstehniki/proizvodstvo-rossiyskoj-spetstehniki-v-2020-godu-znachitelno-vyiroslo.html>.
12. Репин С.В., Евтюков С.А., Чечуев В.Е., Максимов С.Е., Зызыкин А.В. Состояние и тенденции развития рынка дорожно-строительной техники в России // Путь навигатор. – 2021. – №49(75). – С. 26-31.
13. Ловков. А. Рынок спецтехники и санкции // Автомобильные дороги. – 2022. – №6. – С. 37.

Сведения об авторах:

Ануфриев Кирилл Андреевич – студент;

Репин Сергей Васильевич – д.т.н., профессор кафедры «Наземные транспортные технологические машины».