

ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ГРУЗОПОДЪЕМНЫХ КРАНОВ РОССИИ

В.О. Недельский, генеральный директор "ОМЗ-КРАН", г. Москва
К.Ф. Вольхин, начальник отдела маркетинга "ОМЗ-КРАН", г. Москва

ТЕМПЫ РОСТА ЭКОНОМИКИ — КАК ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПТО

В настоящее время грузоподъемные краны различных типов, модификаций и грузоподъемностей широко используются во многих отраслях экономики. В последние годы спрос на подъемно-транспортное оборудование в значительной степени определялся динамикой развития таких отраслей, как машиностроение, черная и цветная металлургия, традиционная и атомная энергетика, топливная промышленность, нефтегазовая отрасль, другие сырьевые отрасли, а также темпами развития портов и перегрузочных терминалов. Перспективы формирования спроса на грузоподъемные краны во многом определяются состоянием и темпами развития этих наиболее динамично развивающихся ведущих отраслей экономики Российской Федерации.

Приведем некоторые цифры, дающие представление о ситуации в основных отраслях потребителях грузоподъемного оборудования. По итогам 2003 г. и объем ВВП, и уровень выпуска промышленной продукции в России превысил уровень 2002 г. на 7%. В 2003 г. прирост промышленного выпуска был на три четверти обеспечен подъемом в нефтяной промышленности (9,6%), черной металлургии (8,9%) и машиностроении (9,4%). Наихудшие результаты показали: легкая промышленность (-2,3%) и лесобумажная промышленность (1,5%). Динамика инвестиций в основной капитал составила 12,5%. Грузооборот морских портов увеличился почти на 15%.

Представленная в целом позитивная тенденция ускорения промышленного подъема в 2003 г. была реализована благодаря ряду основных факторов. Во-первых, открылись возможности значительного роста экспорта на сырьевые рынки. С другой стороны, быстро расширялся внутренний конечный спрос. Существенно возросли инвестиции в экономику. Основной движущей силой промышленного подъема в 2003 г. стала внешнеторговая экспансия российских товаропроизводителей сразу по нескольким направлениям: нефтяная промышленность вышла в абсолютные лидеры по темпам роста благодаря значительному увеличению экспорта: его физический объем вырос в 2003 г. почти на 20%. Экспорт продукции черной металлургии в 2003 г. вырос на 16%. Мировая конъюнктура была благоприятной практически по всем видам цветных металлов, но значимый прирост экспорта был зафиксирован в основном в алюминиевой отрасли (16%).

В первом квартале 2004 г., согласно данным Госкомстата РФ, показатели по общему объему прироста промышленного выпуска остаются на достаточно высоком уровне. Сохраняются высокие темпы роста производства в перерабатывающих отраслях. Так, динамика роста в январе — апреле в машиностроении и металлообработке составила 15,3%, в химической и нефтехимической промышленности — 11,2%, в топливной промышленности — 8,6%, в черной металлургии — 6%.

Необходимо, тем не менее, отметить, что рост производства такого важнейшего потребителя подъемно-транспортного оборудования, как машиностроение, в 2003 г. был весьма неоднороден из-за недостаточной конкурентоспособности многих машиностроительных производств. Так, несмотря на интенсивный рост спроса на промышленное технологическое оборудование, его производство снизилось за год на 9%.

В последние два года динамика роста рынка ПТО, усредненная по всем видам подъемно-транспортного оборудования, была существенно ниже ВВП. Однако уже в середине — конце 2003 г. наблюдался существенный рост заказов на крановое оборудование по ТЭК, сырьевым отраслям и металлургии. Сегодня есть существенные основания полагать, что в 2004 г. спрос на грузоподъемные краны будет расти и темпы его производства будут постепенно подтягиваться к средним показателям по машиностроению.

СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПОДЪЕМНЫХ КРАНОВ

В последнее десятилетие производство грузоподъемных кранов, как и экономика России в целом, переживало серьезнейший спад. Так, например, объем производства ПТО по сравнению с 1990 г. упал в 5—10 раз и даже более — по отдельным видам оборудования. Резкое, необдуманное изменение экономической среды, в которой пришлось работать производственным предприятиям, вызвало болезненную перестройку как структуры самих производств, так и ассортимента выпускаемой продукции. Сложившаяся в экономике ситуация по сути поставила отрасль на грань выживания. Объем производства общепромышленных мостовых и козловых кранов начиная с 1990 г. представлен на рис. 1.

Практически все заводы отрасли вынуждены были остановить серийные производства и перейти к производству ПТО исключительно под заказ. Ограниченный платежеспособный спрос на фоне незадействованных производственных мощ-

Объем производства грузоподъемных кранов

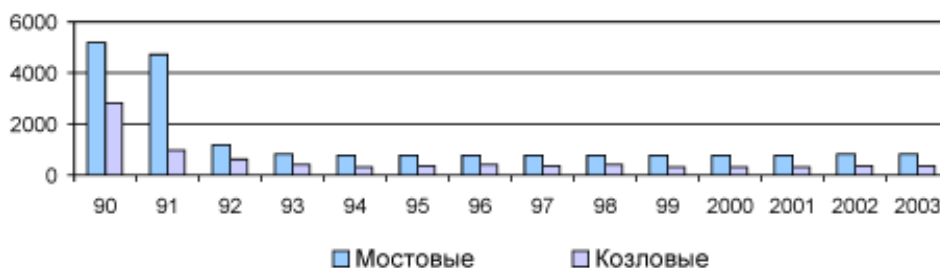


Рис. 1

ностей привел к жесткой конкуренции и демпингу. В поисках экономической стабильности производств предприятия пошли по пути диверсификации в рамках ПТО и существенно расширили ассортимент выпускаемой продукции. Уход от узкой специализации, поиски снижения себестоимости за счет более дешевого сырья и комплектующих, морально и технологически устаревшие проекты крановой техники — все это не могло не сказаться на качестве производимого кранового оборудования.

В настоящее время в Российской Федерации эксплуатируется около 130 тыс. общепромышленных мостовых и специальных мостовых кранов, около 3 тыс. порталных кранов. Однако в связи с тем, что темпы обновления подъемно-транспортного оборудования в последние годы находились на крайне низком уровне, значительная часть парка грузоподъемных кранов выработала свой ресурс и требует замены, капитального ремонта или модернизации. В среднем, нормативный срок службы общепромышленного мостового крана составляет 30 лет. По различным экспертным оценкам, в настоящее время за пределами нормативного срока службы эксплуатируется около 40–60% мостовых кранов, около 80% металлургических кранов и более 90% порталных кранов.

Структура распределения парка общепромышленных мостовых кранов по отраслям промышленности представлена на рис. 2.

Распределение общепромышленных мостовых кранов по отраслям



Рис. 2

Как видно из представленной диаграммы, основное количество кранов, более 50 тыс. ед., сосредоточено в машиностроении (38%), черной металлургии (10%). Значительная часть (41%) распределена между другими отраслями экономики.

На сегодняшний день емкость рынка грузоподъемных кранов различных типов в Российской Федерации, по экспертным оценкам, составляет 180 — 230 млн. долларов США. Причем, около 30% всего объема занимает сектор общепромышленных мостовых электрических кранов от 5 до 50 тонн, которые имеют наиболее широкое применение в различных отраслях экономики.

Крупнейшим сегментом рынка ПТО являются порталные и другие портовые грузоподъемные краны. Объем данного сегмента в денежном эквиваленте составляет более 50 миллионов долларов (26%) и имеет реальные перспективы к дальнейшему росту. Резкое сокращение поступлений новых кранов за последние 10 лет привело к тому, что порты оказались в очень сложном положении. Износ парка порталных кранов достиг критических значений. Средства на приобретение новых кранов сильно ограничены. Увеличиваются расходы на ремонт и техническое обслуживание ус-

таревших типов машин. Нормативный ресурс парка кранов, установленных в крупных морских и речных портах РФ, составляет около 25 лет и в общем уже отработан. Их дальнейшая эксплуатация будет осуществляться уже в условиях сверхнормативного ресурса. Как уже упоминалось выше, более 90% порталного кранового оборудования требует замены и модернизации. Если говорить только о морских портах России, замены требуют более 1000 — 1200 порталных кранов, что требует объемов инвестиций 2 — 3 млрд. долларов. Отложенный спрос в данном сегменте очень велик, и по данным опросов экспертов, будет постепенно реализовываться в ближайшие 5 — 7 лет.

На рис. 3 представлена структура рынка грузоподъемных кранов по типам в денежном эквиваленте.

Структура рынка грузоподъемных кранов по типам

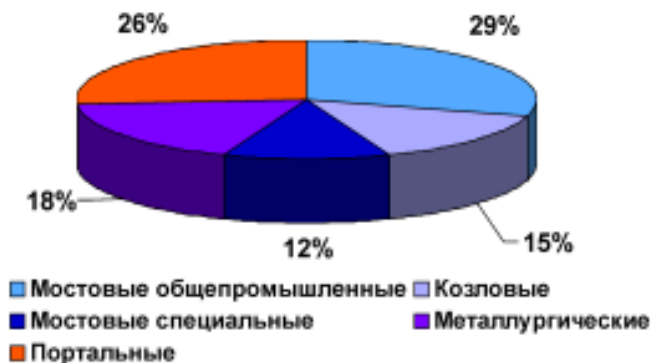


Рис. 3

Важнейшим сегментом рынка ПТО являются мостовые специальные и тяжелые краны (от 50 до более 500 тонн). В этом же сегменте мы рассматриваем специальные металлургические краны для черной и цветной металлургии, а также краны машинных залов электростанций, специальные краны для атомных электростанций и ряд других тяжелых специальных кранов. Емкость данного сектора рынка, включая сегмент порталных кранов, составляет около 100 миллионов долларов. При этом сегмент порталных грузоподъемных кранов остается самым большим, почти 50%.

Краны для металлургии составляют 32% от общего объема всех тяжелых и специальных кранов. В настоящее время это наиболее динамично развивающийся сегмент рынка, поскольку сегодня практически все крупнейшие металлургические компании активно инвестируют в развитие собственной производственной базы. Объем рынка тяжелых и специальных кранов для традиционной энергетики составляет около 5%. В основном это грейферные перегружатели для тепловых электростанций и краны машинных залов. Около 4% составляет доля кранового оборудования для атомной энергетики. В настоящее время наблюдается некоторое оживление спроса в этом секторе рынка. Его емкость колеблется в пределах 3 — 8 миллионов долларов. Основу данного сегмента рынка составляют специальные перегрузочные машины для обогащенного и отработанного топлива, полярные краны реакторных залов, краны эстакад и специальные краны для захоронения радиоактивных отходов. В ближайшие годы в России планируется реконструкция старых, ввод новых блоков (приблизительно блок в год) АЭС. Это энергетические блоки на Калининской АЭС (2004 г.), Курской АЭС (2006 г.), Ростовской АЭС (2007 г.) и Балаковской АЭС (2009 г.). Планируется строительство ряда хранилищ ядерных отходов и расширение мощностей по их переработке (Ленинградская, Курская, Смоленская АЭС). Структура рынка тяжелых и специальных кранов (вместе с сектором порталных кранов) представлена на рис. 4.

Структура рынка тяжелых и специальных кранов



Рис. 4

В настоящее время на территории России работают более 20 заводов, производящих грузоподъемные краны широкого спектра типов и грузоподъемностей. В сегменте тяжелых и специальных кранов наиболее развитой специализированной производственной базой и инженерно-конструкторскими кадрами обладают такие предприятия как: АО "СИБТЯЖМАШ", г. Красноярск; "ОМЗ-КРАН", г. Москва ("Уралмашзавод" г. Екатеринбург); "Сызранский завод тяжелого машиностроения", г. Сызрань. Хорошо известна на российском рынке и продукция производителей ПТО из Украины, которые имеют давние тесные связи с предприятиями РФ и являются крупнейшими экспортерами кранового оборудования в Россию. Среди них такие заводы, как "Новокраматорский завод тяжелого машиностроения", АО "Запорожтяжкран", "Харьковский завод подъемно-транспортного оборудования", "Азовмаш" и ряд других производителей.

В сегменте кранов мостового и козлового типов средней грузоподъемности в РФ есть несколько специализированных предприятий. Среди них такие хорошо известные заводы, как АО "Балткран", г. Калининград; АО "Бурея-кран", Амурская область; АО "КРАН-УМЗ", Тульская область; "Ленинградский крановый завод", г. Санкт-Петербург; "55-Металлообрабатывающий завод", г. Санкт-Петербург; "Комсомольский-на-Амуре завод ПТО", "Магнитогорский крановый завод" и ряд других производителей.

"ОМЗ-КРАН" — НОВЫЙ ИГРОК РЫНКА ПТО

Пользуясь предоставленной возможностью, мы бы хотели познакомить читателей с предприятием, которое начало свою деятельность на рынке ПТО сравнительно недавно, но уже успело себя зарекомендовать как один из крупнейших производителей грузоподъемных кранов в России. Компания "ОМЗ-КРАН" начала свое развитие как структурный дивизион корпорации — "Объединенные машиностроительные заводы" (ОМЗ), в которую входят ведущие промышленные и инженерно-конструкторские предприятия России, специализирующиеся в области тяжелого машиностроения, производящие машины и оборудование для ведущих отраслей экономики: энергетики, нефтегазового комплекса, горной промышленности, морского и речного транспорта, машиностроения и многих других.

"ОМЗ-КРАН" позиционирует себя в сегменте тяжелых, средних и специальных кранов. Компания предлагает комплексные решения в области ПТО, включающие производство, инжиниринг и сервисное обслуживание. Пред-

приятие обладает полным пакетом разрешительной документации для разработки, производства, монтажа и экспертизы всех видов ПТО, в том числе и для АЭС. Научно-технические наработки и опыт производства позволяют поставлять специализированное ПТО практически всех типов и любого уровня сложности, в том числе сейсмостойкое крановое оборудование.

В состав "ОМЗ-КРАН" входит "НПО ВНИИПТМАШ", являющееся головным институтом по проектированию подъемно-транспортного оборудования в России, и его филиалы в г. Санкт-Петербурге и Екатеринбурге, сформированные из ведущих инженерно-конструкторских кадров бывшего ОАО "Подъемтрансмаш им. Кирова". "ВНИИПТМАШ" является разработчиком широкой номенклатуры подъемно-транспортного оборудования, производимого предприятиями России и СНГ, а также является автором (соавтором) большинства нормативных документов (Стандартов, Правил, Методических указаний и других нормативных документов). Уже многие годы основными направлениями деятельности "ВНИИПТМАШ" являются проектирование, монтаж, ремонт, экспертиза и обучение кадров. Тесные контакты с Госгортехнадзором РФ и изготовителями подъемно-транспортной техники позволяют оперативно и на высоком уровне решать все проблемы заказчиков, изготовителей и владельцев кранов.

Основную часть своих заказов "ОМЗ-КРАН" размещает на Уральском заводе тяжелого машиностроения ("Уралмашзавод" г. Екатеринбург). Завод является крупнейшей, наиболее оснащенной производственной базой тяжелого машиностроения и имеет опыт производства подъемно-транспортного оборудования для ведущих отраслей экономики России и других стран.

Сегодня "ОМЗ-КРАН" развивает отношения с крупнейшими мировыми производителями ПТО, узлов, механизмов и комплектующих ("KONECRANES", "NOELL", "SIEMENS" и другими) и стремится разрабатывать и производить крановое оборудование на мировом уровне. За плечами высококвалифицированных специалистов компании богатейший опыт проектирования и производства различных типов подъемно-транспортного оборудования как общего, так и специального назначения для предприятий России и СНГ (космодром "Плесецк", космодром "Байконур", Лебединский ГОК, Удачинский ГОК, Волжская ГЭС, Магнитогорский металлургический комбинат и др.), а также для зарубежных заказчиков: АЭС "Бушер" (Иран), ТЭЦ "Хуанен Пекин" (Китай), ГЭС "Урра-1" (Колумбия), ГЭС "Тишрин" (Сирия), ГЭС "Аль Вахда" (Марокко), ГЭС "Дшар Эль Уэд" (Марокко).

В настоящее время "ОМЗ-КРАН" реализует крупные проекты изготовления полярного крана и кранов эстакад для АЭС "Куданкулам" (Индия), мультисекционных кранов для "Ашинского металлургического комбината", многопролетных кранов для "РСК МИГ", мостовых кранов для ГЭС "Се Сан 3" (Вьетнам), металлургических кранов для "Магнитогорского металлургического комбината" и АО "Северсталь".

Одним из важнейших направлений деятельности "ОМЗ-КРАН" является ПТО для АЭС. Компания сотрудничает с крупнейшими поставщиками оборудования для зарубежных заказчиков (АО "АТОМСТРОЙЭКСПОРТ", АО "СИЛОВЫЕ МАШИНЫ"), а также развивает тесные контакты с "ФГУП РОСЭНЕРГОАТОМ", который определил ОМЗ-КРАН на 2004 — 2006 г. как основного поставщика ПТО для атомной энергетики РФ.