

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Департамент промышленной политики

ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ АНАЛИЗА состояния и развития *производства подъемно-транспортного оборудования* государств-членов Евразийского экономического союза



Москва, 2015 г.

Оглавление

	Вступление	4
1	Мировой рынок подъемно-транспортного оборудования	6
1.1.	Рынок подъемных кранов	10
1.2.	Рынок погрузчиков	10
1.3.	Передовые технологии в портовых терминалах мира	11
1.4.	Рынок лифтостроения	13
1.5.	Оборудование для подъема, перемещения и крепежа груза	15
2.	Анализ внешнеторгового оборота подъемно-транспортного оборудования государств-членов ЕАЭС с третьими странами и во взаимной торговле	17
2.1.	Импорт подъемно-транспортного оборудования из третьих стран	17
2.2.	Экспорт подъемно-транспортного оборудования в третьи страны	21
2.3.	Анализ взаимной торговли подъемно-транспортным оборудованием государств-членов ЕАЭС	23
3.	Анализ национальных стратегий развития производства подъемно-транспортного оборудования государств-членов ЕАЭС	28
3.1.	Республика Беларусь	28
3.2.	Республика Казахстан	30
3.3.	Российская Федерация	32
3.4.	Республика Армения	35
4.	Производство подъемно-транспортного оборудования в государствах-членах ЕАЭС	37
4.1.	Производство подъемно-транспортного оборудования в Республике Беларусь	37
4.2.	Производство подъемно-транспортного оборудования в Республике Казахстан	42
4.3.	Производство подъемно-транспортного оборудования в Российской Федерации	47
5.	Основные проблемы развития производства подъемно-транспортного оборудования в государствах-членах ЕАЭС	68
5.1.	Республика Беларусь	68
5.2.	Республика Казахстан	70
5.3.	Российская Федерация	71
5.4.	Общие проблемы производителей подъемно-транспортного оборудования	72
	Заключение	73
	Использованные материалы	76
	Приложения	
	Приложение 1	79

Приложение 2	80
Приложение 3	81
Приложение 4	83
Приложение 5	85
Приложение 6	87
Приложение 7	89
Приложение 8	91
Приложение 9	93
Приложение 10	95
Приложение 11	97
Приложение 12	98
Приложение 13	100
Приложение 14	101
Приложение 15	103
Приложение 16	105

Вступление

В создании материально-технической базы значительная роль отводится подъемно-транспортному машиностроению, перед которым поставлена задача широкого внедрения во всех областях экономики комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, ликвидации ручных погрузочно-разгрузочных работ и исключения тяжелого ручного труда при выполнении основных и вспомогательных производственных операций.

Современные поточные технологические и автоматизированные линии, межцеховой и внутрицеховой транспорт, возведение строительных объектов, погрузочно-разгрузочные операции и эксплуатация логистических центров неразрывно связаны с применением разнообразных грузоподъемных машин и механизмов, обеспечивающих непрерывность и ритмичность производственных процессов.

За последние годы для механизации подъемно-транспортных и погрузочно-разгрузочных работ создан ряд новых высокопроизводительных, экономичных и удобных в эксплуатации машин, которые позволяют осуществить комплексную механизацию на многих предприятиях черной и цветной металлургии, машиностроительной, угольной, химической промышленности, морских и речных портовых комплексах и в других отраслях.

общероссийском классификаторе кодов ОКВЭД 2015, подъемно-транспортное оборудование входит в раздел «Производство машин и оборудования» (код ОКВЭД 29) и включает следующие машины, механизмы и оборудование:

Код ОКВЭД	Вид оборудования
29.22.1	Производство кранов кроме строительных Эта группа включает: производство кранов мостовых электрических общего назначения и специальных металлургических, порталных, козловых, контейнерных, однобалочных (кран - балок), кранов - штабелеров, консольных, мостовых - ручных <i>Эта группировка не включает:</i> - производство плавучих, железнодорожных и автомобильных кранов, см. код ОКВЭД 34.10.5, код ОКВЭД 35.11.1, код ОКВЭД 35.20.31
29.22.2	Производство оборудования непрерывного транспорта Эта группировка включает: - производство кранов на автомобильном, пневмоколесном и гусеничном ходу, башенных кранов, подъемников мачтовых, погрузчиков строительных и т.д.
29.22.3	Производство оборудования непрерывного транспорта Эта группировка включает: - производство конвейеров ленточных стационарных общего назначения, подвесных грузонесущих, толкающих, тележечных, литейных, пластинчатых, вибрационных, винтовых общего назначения с погрузными скребками - производство элеваторов тоннельных, поэтажных и подвижных дорожек - производство оборудования подвесных

	канатных дорог, подвесных однорельсовых дорог, транспортеров жидкостей и т.д. <i>Эта группировка не включает:</i> - производство подъемников непрерывного действия и конвейеров для подземных работ, см. код ОКВЭД 29.52
29.22.4	Производство лифтов Эта группировка включает: - производство пассажирских, грузовых, больничных специальных лифтов
29.22.5	Производство авто- и электропогрузчиков Эта группировка включает: - производство автопогрузчиков с вилочными захватами - производство напольного производственного транспорта для перевозки грузов с приводом от электродвигателя или двигателя внутреннего сгорания
29.22.6	Производство прочего подъемно-транспортного оборудования Эта группировка включает: - производство талей - производство лебедок шахтных подъемных установок надшахтного размещения, специальных лебедок для работы под землей и прочих лебедок; производство кабестанов - производство домкратов и прочих механизмов, используемых для подъема транспортных средств - производство прочего подъемно-транспортного и погрузочно-разгрузочного оборудования, включая производство механических манипуляторов и промышленных роботов, предназначенных для грузоподъемных и погрузочно-разгрузочных работ <i>Эта группировка не включает:</i> - производство экскаваторов, включая одноковшовые, и ковшовых погрузчиков, см. код ОКВЭД 29.52

Одним из наиболее распространенных средств механизации погрузочно-разгрузочных работ на промышленных предприятиях, строительных площадках, в речных и морских портах, на железнодорожном транспорте и т. д. являются грузоподъемные краны, обеспечивающие подъем груза, перемещение его на незначительное расстояние и опускание с помощью грузозахватного устройства.

Специальные взрывозащищенные краны используются на нефтеперерабатывающих заводах, в сложных системах на бурильных платформах, на заводах по сжижению газа, в атомной энергетике, на гидроэлектро- и гидроаккумулирующих станциях. В литейном производстве востребована специальная крановая техника, которая выдерживает экстремальные температуры, высокий уровень пыли. Специальные краны часто используются на предприятиях, где они должны охватывать большие размеры пролетов. Например, в цехах по производству самолётов или поездов. Наряду со сложной конструкцией именно в машиностроительной отрасли важна высокая надежность и эксплуатационная готовность. Например, в бумажной индустрии и металлургии краны должны работать круглосуточно и надежно, т.к. перерывы в работе проводят к высоким затратам.

По конструктивному исполнению грузоподъемные краны разделяют на краны мостового типа и краны стрелового типа.

Краны мостового типа предназначены для обслуживания в основном площадок прямоугольной формы. В зависимости от назначения их можно разделить на следующие основные группы: общего назначения, специального назначения (с поворотной тележкой, с выдвижной поворотной и неповоротной стрелой и др.), металлургические (литейные, для раздевания слитков, ковочные, колодцевые, с гибким подвесом траверсы, с подхватами, магнитные, грейферные и др.).

Стреловые краны являются наиболее распространенным типом кранов и подразделяются на две основные группы: передвижные (основной тип кранов) и стационарные. По конструктивным особенностям ходовой части и зоне обслуживания стреловые краны делятся на краны, передвигающиеся на большие расстояния - мобильные краны (железнодорожные, пневмоколесные, гусеничные), и краны, передвигающиеся на сравнительно небольшие расстояния в соответствии с фронтом работ на обслуживаемой площадке (башенные, порталные, передвижные, настенные и др.).

Для обслуживания работ в цеховых пролетах и на других сравнительно узких и длинных площадках применяются *передвижные консольные краны*,двигающиеся по рельсам, уложенным вдоль пролета.

В жилищном и промышленном строительстве основным типом кранов является башенные краны.

Стационарные поворотные краны подразделяются на краны с внешними опорами и краны, установленные на фундаменте. Они применяются для обслуживания сравнительно небольших площадей секторной и кольцевой форм. Для погрузочно-разгрузочных работ в морских и речных портах, а также на гидротехнических сооружениях устанавливаются порталные краны, смонтированные на мощных самоходных порталах.

При ремонте и строительстве кораблей, для монтажа буровых установок в море, для устранения последствий аварий, подъема затонувших кораблей и других работ применяют *плавучие краны* (плавучий кран «Витязь» грузоподъемностью 1000/1600 т) с высокими мореходными и техническими параметрами.

Отдельный класс специальных кранов представляют собой краны-вертолеты, для строительных работ в труднодоступных местах.

1. Мировой рынок подъемно-транспортного оборудования

В глобальном масштабе Европейский союз продолжает оставаться крупнейшим мировым центром машиностроения по общему валовому выпуску продукции. За ним уже вплотную идет Китай, который за последние 10 лет вошел в число мировых лидеров в области машиностроения. При этом отмечается, что если в последнее время ЕС все-таки сохранялся среднегодовой прироста выпуска

машиностроительной продукции (около 1,1%), то в США и Японии было отмечено падение на 1,1 и 3,1% соответственно.

Стагнация производства машиностроения также сопровождалась сокращением занятости в отрасли в 2000 – 2012 гг: в США – на 2,6% в год, в Японии – на 3,3%, в ЕС – на 1,5% в год. В то же время в Китае ежегодный пророст занятости в машиностроении составил на 5,8%, которая в целом по отрасли достигла 6 млн. чел., в два раза превысив показатель занятости в странах Евросоюза. Это отражает общий процесс переноса машиностроительных мощностей с Запада на Восток. По оценкам экспертов, причина заключается в удельных трудовых издержках в Китае, которые в два раза ниже, чем в Японии, в три раза ниже, чем в США и почти в пять раз меньше, чем в Европейском союзе.

Конкурентные позиции европейских стран в области машиностроения ослаблены еще и сравнительно более низким общим показателем производительности труда в ЕС, который составляет 54 тыс. долл. (в США – 91 тыс. долл., в Японии – 97 тыс. долл.).

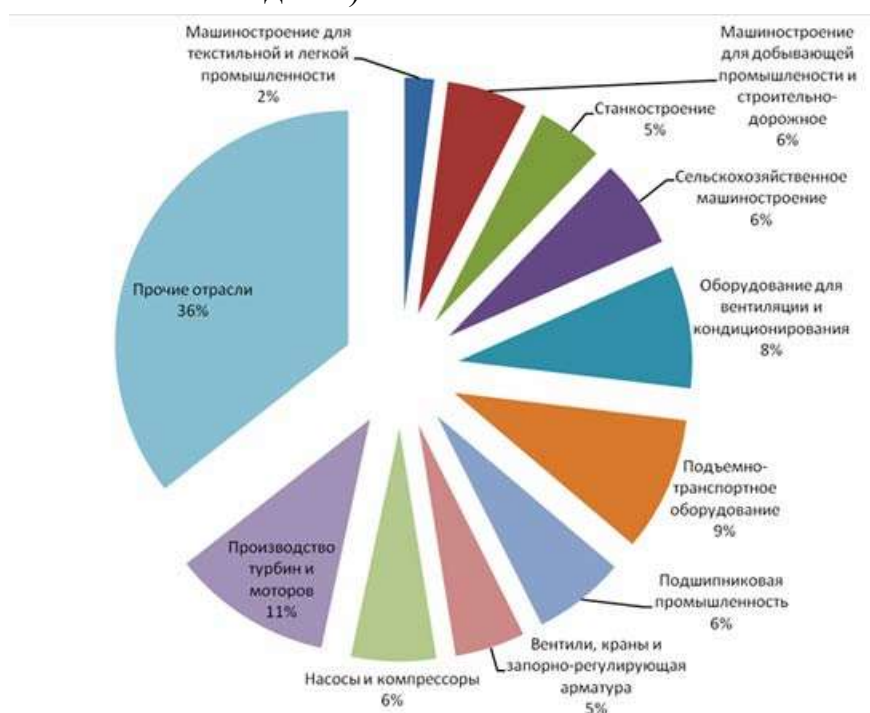


Рис. 1 Отраслевая структура мирового машиностроения в 2014 г.

Это можно объяснить разнородным характером экономик стран, входящих в ЕС. Однако даже в такой ведущей стране Западной Европы, как Германия, производительность труда в машиностроении составляет только 70 тыс. долл.

Усиление позиций Китая в качестве ведущей машиностроительной державы выразилось также и в резком повышении его удельного веса в мировой торговле продукцией данной отрасли. Этот показатель всего за 12 лет вырос с 3% в 2000 г. до 13% в 2012 г. Доля США в мировой торговле за тот же период снизилась с 25

до 17%, а в Японии – с 21 до 16%. И лишь позиции Европейского союза остались достаточно прочными: на него в конце 2000-х годов приходилось 37% глобальной торговли машиностроительной продукцией, что на три процентных пункта выше уровня 2000 г.

Как показано на рис. 1, наиболее крупными сегментами машиностроительной отрасли являются производство турбин и моторов, а также производство **подъемно-транспортного оборудования**. При этом за последние 10 – 15 лет выросли доли подъемно-транспортного оборудования (с 7 до 9%) и производства турбин и моторов (с 10 до 11%).

Обычно машиностроение классифицируют как отрасль со средневысоким уровнем наукоемкости. При этом аналитики основываются на том факте, что доля затрат на НИОКР составляет около 2% стоимости продукции и остается на этом уровне уже более десяти лет. По сравнению с другими инновационными отраслями, например, как фармацевтика, этот показатель выглядит сравнительно низким.

Крупнейшими мировыми центрами машиностроения в настоящее время являются Европейский союз, Китай, США и Япония.

На подъемно-транспортное оборудование в 2014 году приходилось около 10% продукции всего машиностроения (в 1995 г. было 7%, что означает ускоренное развитие этого сегмента отрасли).

Таблица 1

Мировые центры машиностроения

Показатели	ЕС	Китай	США	Япония
Валовой объем выпуска, млрд долл.	более 500	480	220	150
Условно-чистая продукция, млрд долл.	157,5	161,4	100	660
Число занятых, тыс. чел.	2900	6110	1130	685

По оценкам зарубежных экспертов в 2016 г. доли Европы и Северной Америки в общем объеме производства подъемно-транспортного оборудования составят 32,6% и 8,5% соответственно, в то время как Азиатско-Тихоокеанский регион оценивается в 50,9%.

Необходимо отметить, что Азиатско-Тихоокеанский регион остается самым крупным мировым рынком подъемно-транспортного оборудования, который составляет более 40%.

Перспективы увеличения спроса в Азии оцениваются как значительно более благоприятные, чем в Европе, поскольку многие страны этого региона, следуя в русле китайской индустриализации, становятся все более важными рынками для подъемно-транспортного оборудования.

Таблица 2

Глобальная региональная распределение продаж подъемно-транспортного оборудования в 2012 г.

Регион	Доля %	Регион	Доля %
Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР)	42	Западная Европа	28
Северная Америка	15	Восточная Европа	5
Южная Америка	4	Средний Восток	3
Африка	2	Центральная Америка и страны Карибского бассейна	1

Особого внимания заслуживает китайский рынок подъемно-транспортного оборудования с точки зрения развития машиностроения Китая в целом. До конца прошлого столетия большинство китайских машиностроительных компаний являлись государственными предприятиями и, как правило, отставали в технологическом и управленческом отношении от своих международных конкурентов. Во многих секторах у Китая не было собственных прав интеллектуальной собственности, и внутренний спрос удовлетворялся преимущественно за счет импорта. Китайское правительство приняло *стратегию импорта наиболее передового оборудования* для повышения эффективности собственного производства, организуя совместные предприятия, в которых у иностранцев был только миноритарный пакет акций.

В начале нынешнего века, благодаря иностранным инвестициям, в Китае было подготовлено достаточное количество квалифицированной рабочей силы, что позволило существенно улучшить управление компаниями. Правительство страны стало придерживаться политики *«рынок в обмен на технологии»*.

Размеры и темпы роста китайского рынка создавали благоприятные условия для развития крупных компаний, которые смогли лучше использовать *эффект от масштабов производства*, чем их зарубежные конкуренты.

Эксперты отмечают высокую ценовую чувствительность рынка Азиатско-тихоокеанского региона. Высокие импортные пошлины и жесткое законодательство по регистрации в отношении импорта новых кранов привели к широкому применению подержанных кранов в Индии, Пакистане, Малайзии, Индонезии, Таиланде, Тайване и на Филиппинах.

Быстрыми темпами растет потребление подъемно-транспортного оборудования в странах Южной Америки, особенно в Бразилии: за период с 2000 по 2012 год его доля на этом рынке выросла в три раза. Еще быстрее растут

продажи в Турции, которая стала вторым после России восточно-европейским рынком сбыта подъемно-транспортного оборудования.

1.1. Рынок подъемных кранов

Одним из наиболее емких сегментов международного рынка подъемно-транспортного оборудования является рынок кранов. По оценкам экспертов, *общая выручка крупнейших мировых производителей кранов в 2014г. составила более 30 млрд. долл. США, при этом ежегодный прирост оценивается в пределах 3% - 5%.*

В число крупнейших мировых производителей кранов входят такие известные компании, как Liebherr (Германия), Terex Cranes (Германия), Koncranes (Финляндия), Manitowoc Cranes (США), Zoomlion (Китай), Tadano (Япония), Sany (Китай), Kato Works (Япония), Kobelco Cranes (Япония), Hitachi Sumitomo (Япония), Fuwa (Китай) и ряд других производителей (см. Приложение 13)

По мнению экспертов, особого внимания заслуживают автокраны китайского производства, которые за последние годы получили признание во всем мире. Они поставляются в США, Европу, Африку и все страны СНГ. Главное преимущество китайских автокранов – это цена, хотя она уже не является единственным достоинством автокранов из Китая. Самые современные модели автокранов китайских компаний XCMG, Sany, Zoomlion, North Traffic и Sunward в техническом плане мало в чем уступают европейским и американским аналогам. Однако их конкурентоспособность по-прежнему базируется на более доступной компонентной базе и низких производственных издержках.

По оценкам экспертов, сравнение китайских автокранов с российскими не имеет смысла, поскольку все автокраны в Китае производятся на специальном шасси, в то время, как российские крановые установки устанавливаются на стандартные шасси КАМАЗ, УРАЛ и другие модели грузовиков, что делает невозможным производство автокранов высокой грузоподъемности. Что же касается китайских автокранов, представленных в продаже, то их грузоподъемность составляет от 16 до 500 тонн.

1.2. Рынок погрузчиков

Мировой рынок производства вилочных погрузчиков и другой техники для обработки товаров и грузов ежегодно прирастает на 3 - 5%.

Азиатский рынок в целом ежегодно увеличивается на 8%, в то время как Китае - на целых 12%. Весьма значительный рост спроса погрузчиков отмечен в странах Северной Америки – на 11%.

Одним из факторов роста популярности электропогрузчиков является технологическое усовершенствование данной техники.

Наиболее растущим сегментом стали вилочные погрузчики с электродвигателями, что обусловлено ужесточением требований к вредным выбросам в атмосферу на транспортных и логистических предприятиях и стремлением сократить расходы на эксплуатацию складской техники.

Китайские вилочные электропогрузчики стали более надежными, более производительными, что привело к росту потребительского спроса на данную продукцию.

На рынок вилочных погрузчиков в 2012 г. вышли такие китайские компании, как Sino-American-Zhejiang Maximal Forklift, Zhejiang Goodsense Forklift и Chery. Компания Sino-American-Zhejiang Maximal Forklift в этом же году стала одним из трёх лидеров по экспорту вилочных погрузчиков в Китае и наряду с компаниями Liugong и Lonking вошла в двадцатку крупнейших игроков на мировом рынке складской техники (см. Приложение 14).

На мировом рынке погрузчиков «внедорожников» особую активность проявляют такие компании, как Ausa (Испания), Claas (Германия), Dantruck-Heden (Дания), More (Италия), JCB (Великобритания), Xelan (Германия), Sellick (США), Terra (Австрия).

Глобальный рынок вилочных погрузчиков характеризуется некоторыми особенностями. Так, в Европе довольно популярны погрузчики с гидростатическим приводом, которые, в то же время, не пользуются широким спросом в Америке и Азии.

В США широко используются преимущества очень компактных и устойчивых погрузчиков с бандажными шинами, в то время как в Европе тенденции к их использованию только начинают проявляться. Большие различия заметны и в соотношении количества используемых погрузчиков с газовым и дизельным приводом.

В США около 70% погрузчиков с двигателем внутреннего сгорания работает на сжиженном газе, а доля погрузчиков с дизельным приводом очень мала. В Европе преимущество имеют погрузчики с дизельным двигателем.

Следует отметить, что в Китае принята и успешно реализуется «стратегия импорта наиболее передового оборудования», направленная на повышение эффективности собственного производства. Для достижения этой цели организуются совместные предприятия, в которых иностранцам принадлежат только миноритарные пакеты акций.

В настоящее время задачей китайской промышленной политики становится сдвиг от «сделано в Китае» к «разработано в Китае», что означает движение вверх по цепочкам добавленной стоимости.

1.3. Передовые технологии в портовых терминалах мира

В настоящее время портовые контейнерные терминалы чаще всего оснащают следующим транспортным и перегрузочным оборудованием:

- причальными кранами-перегрузчиками (ship to shore container gantry cranes, STS): с их помощью можно укладывать до 22 рядов контейнеров по ширине и в 6 ярусов по высоте над палубой судна, они работают только у причала;
- мобильными портовыми кранами (mobile harbours cranes, MCH);
- козловыми мобильными контейнерными кранами на резиновых пневмошинах (rubber tired gantry cranes, RTG) или на рельсовом ходу (rail mounted gantry cranes, RMG);
- автоконтейнеровозами (staddle carriers, SC);
- погрузчиками для штабелирования порожних контейнеров (empty container handling forklifts trucks, FLT), ричстакерами (reach stackers, RS) со спредерами или мультистакерами со сменными захватами разных типов (спредерными, крановыми, вилочными, грейферными и т. д.);
- тяжелыми вилочными погрузчиками контейнеров, специальными вилочными погрузчиками с низкой строительной высотой для перевалки контейнеров на ролкерных судах (ro-ro forklift trucks), погрузчиками с боковым грузоподъемником и спредером;
- терминальными тягачами (terminal tractor, TT) и тягачами ро-ро (ro-ro tractor).

Портовые причальные и козловые краны, контейнерные погрузчики должны удовлетворять постоянно возрастающие требования по функциональности и надежности. Основной тенденцией в развитии этой техники является более широкое применение автоматизированных или частично автоматизированных решений и создание более универсального оборудования, способного выполнять несколько операций и обеспечить бесперебойную работу порта.

На интеграцию автоматизированных системных решений ориентированы прежде всего морские порты, чтобы смягчить напряженность по перевалке возросших объемов грузов и иметь возможность обрабатывать за кратчайшее время стоянки в порту все более крупные контейнерные суда.

Шведская компания «Kalmar Industries» является одним из признанных авторитетов в оснащении морских портов козловыми контейнерными кранами. Одним из её знаковых проектов является переоснащение контейнерного терминала в порту Гамбург по заданию фирмы Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Реализация этого проекта позволила обеспечить удвоение перевалки контейнеров с 2,6 млн. TEU в 2005 г. до 5,2 млн. TEU в настоящее время.

Компания Gottwald Port Technology (Дюссельдорф). Этот производитель известен своими комплексными решениями в области автоматизации перевалки

контейнеров, а также производством современной крановой техникой с дизель-электрическим приводом, грузоподъемностью до 200 т и вылетом до 56 метров.

Немецкая компания Liebherr сравнительно недавно изготовила *ричстакер LRS 645 грузоподъемностью 45 т.*, который способен штабелировать контейнеры на высоту до шести ярусов. Компания продолжает завоевывать все более сильные позиции в портовых терминалах Европы.

На верфи Peene Wolgast ориентируются на мобильный портовый кран LHM320 фирмы Liebherr. Шасси крана имеет отдельные приводы на каждую колесную пару, включая гидравлические цилиндры, благодаря чему обеспечивается хорошая маневренность и небольшой радиус поворота и одновременно компенсируются неровности дороги.



Кран грузоподъемностью до 104 т может при максимальном вылете 43 м осуществлять обработку 13 рядов контейнеров. При смене грузозахватных органов с помощью этого оборудования можно вести операции с сыпучими материалами и тяжелыми грузами.

С увеличением водоизмещения судов растут грузоподъемность и габариты подъемных кранов, используемых для перевалки контейнеров. Так, на австралийских контейнерных терминалах портов Брисбен, Фримантла, Сиднея и Мельбурна установлены контейнерные краны-перегрузжатели высотой 108 м и грузоподъемность 5 т. Поставщик – шанхайская компания Zhenhua Port Machinery, являющаяся одним из самых крупных производителей кранов-перегрузжателей и козловых контейнерных кранов на пневмошинах. В ZPMC работает свыше 800 инженеров и ее продукция поставляется в 54 страны и региона мира более чем 120 портам. Такие подъемные краны позволят заходить в австралийские порты самым большим из всех существующих сегодня контейнеровозов типа Post Panamax (длина около 300 м., осадка – больше 12 м.).

1.4. Рынок лифтостроения

На глобальном рынке лифтостроения отмечается непрерывный рост парка лифтов при устойчивой тенденции поиска новых конструктивных решений, отражающих требования рынка и научно-технические достижения в различных отраслях промышленности. Жесткая конкуренция, расширяющийся спектр потребностей заказчиков лифтового оборудования служат хорошим стимулом для поиска более эффективных технических решений.

В мировой практике широко распространены специализация и кооперация производства, которые способствуют созданию более совершенной технологической базы и оптимизированной системы организации труда. Последние становятся гарантом качества производства лифтов. Современная производственная база позволяет оперативно реагировать на непрерывно изменяющиеся требования рынка и эффективно удовлетворять различным требованиям заказчиков. Высокоэффективная технология и современные научно-технические достижения служат солидной основой дальнейшего совершенствования конструкции электрических и гидравлических лифтов. Лидирующую роль в развитии лифтовой отрасли продолжают играть фирмы «OTIS» (США), «Thyssen Krupp Elevator» (Германия), «Scindler» (Швейцария) и «Kone» (Финляндия).

При проектировании лифтов большое внимание уделяется вопросам экономии полезного объема зданий при размещении лифтового оборудования. Особенно остро эта проблема стоит для высотных зданий башенного типа с относительно небольшими размерами в плане. На американском континенте и в Юго-Восточной Азии проблему успешно решили за счет размещения скоростных лифтов в проемах наружных стен здания. При этом доля полезного объема высотного здания существенно увеличивается.

Стремление владельцев зданий к экономии полезного объема здания привело к появлению лифтов без машинных отделений. Отсутствие машинного помещения в верхней части шахты оказалось весьма желательным и для архитекторов, которые могли более свободно решать архитектуру верхней части и кровли здания.

Динамично развивается китайский рынок лифтостроения, на который в настоящее время приходится около 10% мировых продаж. По данным еженедельника "Zhongguo Jinglyng Bao, *емкость китайского рынка лифтов оценивается в 30 - 40 тыс. ед. в год, а ежегодные темпы прироста продаж - в 15%.*

Динамичный рост спроса на лифты в стране обусловлен прежде всего бурным ростом жилищного строительства, активным строительством офисных зданий в

Пекине, Шанхае, Гуаньдуне и других экономически развитых районах страны, имеющих приток иностранных инвестиций.

Привлеченные перспективным китайским рынком, все крупнейшие мировые лифтостроительные компании (включая "Otis", "Schindler", "Mitsubishi", "Hitachi", "Toshiba" и "Thyssen") создали в КНР совместные предприятия, которые в настоящее время обеспечивают свыше 60% совокупного местного производства лифтов и практически весь выпуск высококлассных и скоростных лифтов (национальные производители выпускают в основном лифты со скоростью перемещения кабины не более 1,6 м/с). Центром китайского лифтостроения является г. Шанхай, а общепризнанным лидером отрасли - компания "Shanghai Mitsubishi Elevator Co.", - первый в КНР производитель лифтов с объемом производства 7 тыс. шт. в год.

Спрос на пассажирские и грузовые лифты в масштабе мирового рынка продвигается на 5,6 % ежегодно, и к 2014 году эта цифра составила более 545000 единиц. При этом одна треть продаж приходится на рынки Китая, Индии, России и район Персидского залива. Компания OTIS довела уровень годовых продаж до размеров продаж крупнейших мировых лифтовых KONE, Schindler и Thyssen Krupp Elevator. Данные четыре мировые компании обеспечивают больше половины глобальных продаж.

К крупным мировым производителям также относятся такие компании, как ELEX (Италия), Kleeman (Греция), Delman (Китай) и др. (см. Приложение 15)

1.5. Оборудование для подъема, перемещения и крепления груза

Практически все крупные промышленные и торговые предприятия применяют специальное подъемное оборудование. Благодаря его использованию становится возможным быстрое перемещение в пределах рабочей зоны достаточно крупных и тяжелых грузов.

Основными сферами применения грузовых крепежей являются порты, склады, базы и другие места, где осуществляются грузоподъемные работы.

Современное специальное грузоподъемное оборудование представлено на рынке различными типами конструкций, среди которых наиболее востребованными и надежными являются такие грузоподъемные механизмы, как *домкраты, тали, лебедки, кран-балки, блоки монтажные, гидротолкатели.*

Кроме подъемных механизмов и машин, важной составляющей являются грузозахватные цепи, стропы, тросы и прочие подобные элементы, а также различные захваты, крепеж, скобы и прочие подобные приспособления, которые выбираются в зависимости от специфики перемещаемого груза.

Крепление грузов разделяют на две категории:

- приспособления для перемещения грузов (тросы, цепи, стропы и канаты текстильные, стяжные ремни, различные виды захватов (магнитные, клещевые,

вилочные, струбцины, траверсы, коромысловые захваты, захваты для автомобилей, рулонов, барабанов, катушек, для железнодорожной отрасли, для судостроения, захваты грузовые специальные);

- приспособления вспомогательной категории применяются для крепления основного груза (зажимы, крюки, скобы такелажные, карабины, талрепы, зажимы канатные, подвижные петли для подъема, рым-гайки, рым-болты, рым-петли, петли для морских контейнеров рым-болты и т. д.

На мировом рынке производства этих видов подъемно-транспортного оборудования основным лидером являются компания *Yale Industrial Products GmbH (Германия)*, которая производит полный ассортимент талей, лебедок и захватов, цепных и текстильных стропов, ремней для крепления грузов, динамометров и крановых весов, а также широкий спектр гидравлических домкратов, инструмента и складской техники (тележки паллетные, штабелеры, подъемные столы и платформы).

Компания владеет несколькими всемирно известными торговыми марками и занимает лидирующее положение на европейском рынке стандартных ручных талей. Все заводы компании сертифицированы в соответствии со стандартом DIN EN ISO 9001.

Второе место в этом сегменте рынка подъемно-транспортного оборудования занимает ТНК *«Tractel Group» (Франция)*, подразделения которой размещены в 15 странах четырех континентов и представлены более 80 торговыми представительствами и дилерами. Стратегическое развитие ТНК Tractel Group базируется на технологических инновациях, контроле затрат и глобальном маркетинге, а производственная линейка включает: тали ручные шестеренные цепные и рычажные, тали электрические, лебедки с неограниченной длиной каната с электрическим, гидравлически пневматическим приводом, фасадное ПТО (люльки, беседки и т.п.), барабанные канатные лебедки с ручным и электроприводом, монтажно-тяговые механизмы с ручным и гидравлическим приводом, краны, лебедки, крановые электронные весы и динамометры.

Одним из крупнейших производителей грузоподъемных текстильных лент, а также стропов всех грузоподъемностей является немецкая компания *«E.Oppermann Einbeck Mech. Gurt- und Bandweberei GmbH»*, производственные площадки которой расположены в Германии, Словакии, Китае и США.

В настоящее время компания производит более 300 наименований технических лент, применяющихся в различных отраслях производства - автомобилестроении, авиастроении, судостроении, оборонной промышленности.

В производстве подъемных гидравлических столов и платформ ведущее место занимает *шведская компания «Marco»*, предприятия которой выпускают столы подъемные с одинарными ножницами, высокоподъемные столы, длинноразмерные подъемные столы. доковые подъемные столы, низкопрофильные подъемные столы, U-образные подъемные столы с рольгангом, автомобильные столы, столы с наклонной платформой.

Другая шведская компания «TAWI AB» является известным европейским производителем широкой номенклатуры вакуумных подъемников, консольных и потолочных крановых систем, а также гидравлических манипуляторов различного производственного назначения. Подъемники находят самое широкое применение для перемещения легких и средних грузов на конвейерных производствах, складах и т.п.

2. Анализ внешнеторгового оборота подъемно-транспортного оборудования в государствах-членах ЕАЭС

2.1. Импорт подъемно-транспортного оборудования из третьих стран

Внешняя торговля государств-членов ЕАЭС подъемно-транспортным оборудованием (далее – ПТО) с третьими странами характеризуется значительным превышением импорта над экспортом. Так, объем ввезенного из третьих стран подъемно-транспортного оборудования на единую таможенную территорию ЕАЭС в 2014 г. в стоимостном выражении составил 3 123 млн. долл. США, в то время как экспорт соответствующей продукции государств-членов ЕАЭС был зафиксирован только в объеме 165,9 млн. долл. США. Таким образом, объем импортных поставок подъемно-транспортного оборудования в государства-члены ЕАЭС более чем 18 раз превышает суммарный экспорт аналогичной продукции из Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Таблица 4

Импорт государств-членов ЕАЭС подъемно-транспортного оборудования из третьих стран в январе - декабре 2014 года

Код ТН ВЭД ЕАЭС и сокращенное наименование товара	ЕАЭС млн. долл.	Удельный вес в % + стоимостной объем (млн. долл.)		
		РБ	РК	РФ
8425 Подъемники, лебедки, домкраты	312, 2	4,9% 15, 3	8,4% 26,2	86,7% 270,5
8426 Судовые деррик-краны, краны подъемные	681,2	5,6% 38, 1	12,2% 83, 1	82,2% 559,8

8427 Автопогрузчики	587,8	8,0% 47,0	6,0% 35,3	86,0% 504,1
8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	1 541,8	7,1% 109,3	7,8% 120,2	85,1% 1 311,4
Всего	3 123,0	<u>209,7</u> 6,7%	<u>264,8</u> 8,5%	<u>2 645,8</u> 84,7 %

Наибольший стоимостной объем возимого подъемно-транспортного оборудования приходится на товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8428 (Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки), который по итогам 2014 года составил 1541,8 млн. долл. США или 49,3% от общего объема импортируемой продукции подъемно-транспортного машиностроения (в Республику Беларусь – 109,5 млн. долл., Республику Казахстан – 120,3 млн. долл., Российскую Федерацию – 1312,1 млн. долл. (85,1%).

Данная товарная позиция ТН ВЭД ТС охватывает лифты; подъемники скиповые; пневматические подъемники; конвейеры - для сыпучих материалов, для транспортировки текстильных волокон, специально предназначенные для подземных работ, ковшовые, ленточные; конвейеры роликовые для производства моторных транспортных средств; эскалаторы и движущиеся пешеходные дорожки; канатные пассажирские и грузовые дороги; лыжные подъемники; тяговые механизмы для фуникулеров, загрузочные устройства для использования в сельском хозяйстве.

Вторую позицию занимает импорт ПТО, входящего в товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8426 «Судовые деррик краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталные и тележки оснащенные подъемным краном» - 681,2 млн. долл. (в Республику Беларусь – 38,1 млн. долл., Республику Казахстан – 83,1 млн. долл. и в Российскую Федерацию – 559,8 млн. долл.).

Объемы импорта подъемно-транспортного оборудования товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8427 «Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие погрузчики, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием» находятся на третьем месте – 587,8 млн. долл. (в Республику Беларусь – 47 млн. долл., Республику Казахстан – 35,3 млн. долл., в Российскую Федерацию – 504,1 млн. долл.).

Наименьший объем импорта подъемно-транспортного оборудования приходится на товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8425 «Тали подъемные и подъемники, кроме скиповых подъемников; лебедки и кабестаны» - 312,2 млн.

долл. (в Республику Беларусь – 15,3 млн. долл., Республику Казахстан – 26,2 млн. долл., Российская Федерация – 270,5 млн. долл.

Основными поставщиками подъемно-транспортного оборудования на рынок государств-членов ЕАЭС являются:

- ТН ВЭД ЕАЭС 8425: Китай - 122,0 млн. долл., Германия - 41,9 млн. долл., Болгария – 21,8 млн. долл., Италия – 21,0 млн. долл., США – 13,4 млн. долл.

- ТН ВЭД ЕАЭС 8426: Германия – 141,3 млн. долл., Китай – 110,7 млн. долл., Италия – 84,4 млн. долл., Япония – 67,4 млн. долл., Финляндия – 36,2 млн. долл.;

- ТН ВЭД ЕАЭС 8427: Германия – 161,5 млн. долл., Китай – 88,7 млн. долл., Япония – 77,5 млн. долл., Италия – 52,6 млн. долл., Англия – 48,8 млн. долл.;

- ТН ВЭД ЕАЭС 8428: Германия – 352,4 млн. долл., Китай – 238,6 млн. долл., Италия – 149,6 млн. долл., Франция – 94,3 млн. долл., Чехия – 59,1 млн. долл.

Необходимо отметить, что с 2012 г. по 2014 г. включительно наблюдается снижение стоимостных объемов импорта подъемно-транспортного оборудования, которые по итогам 2013 г. составили 99,1% по отношению к 2012 г., а итоги 2014 года (3 123,0 млн. долл.) составили 85,9% против итогов 2013 года (3 637 млн. долл.).

В разрезе государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства, стоимостные объемы ввезенного в 2014 году подъемно-транспортного оборудования составили: в Республику Беларусь – 209,9 млн. долл. (6,7%); в Республику Казахстан – 264,9 млн. долл. (8,5%); в Российскую Федерацию – 2 648,2 млн. долл. (84,7%).

Как показано ниже в Таблице 5, по итогам 2014 г., снижение стоимостных объемов поставок ПТО по импорту на единую таможенную территорию государств-членов Евразийского экономического союза отмечено по всем товарным позициям подъемно-транспортного оборудования ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427 и 8428.

Таблица 5

Динамика импорта государств-членов ЕАЭС подъемно-транспортного оборудования из третьих стран в разрезе товарных позиций ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427 и 8428 (млн. долл. США)

Код ТН ВЭД ЕАЭС	2011 г. % к прошлому году	2012 г. % к прошлому году	2013 г. % к прошлому году	2014 г. % к прошлому году
8425	<u>\$355,7</u>	<u>\$355,6</u>	<u>\$357,7</u>	<u>\$312,3</u>
Подъемники, лебедки, домкраты	117,8%	100,0%	100,6%	87,3%
8426	<u>\$805,3</u>	<u>\$866,0</u>	<u>\$805,5</u>	<u>\$681,2</u>
Судовые деррик краны, Краны	152,9%	107,5%	93,0%	84,6%
8427	<u>\$644,6</u>	<u>\$711,9</u>	<u>\$719,8</u>	<u>\$587,8</u>

Автопогрузчики	156,4%	110,4%	101,1%	81,7%
8228	\$1 478,3	\$1 754,3	\$1 754,1	\$1 541,8
Машины и устройства для подъема и перемещения...	155,8%	118,7%	100,0%	87,9%
Всего	\$3 283,9	\$3 687,8	\$3 637,1	\$3 123,1

Особенно заметное снижение зафиксировано в товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8427, где стоимостной объем поставленной в 2014 г. из третьих стран продукции ПТО снизился до 81,7% от объема, зафиксированного в 2013 году и составил 587,8 млн. долл. против 719,8 млн. долл.

Следующую позицию по динамике снижения стоимостных объемов занимает поставляемая по импорту продукция подъемно-транспортного оборудования, подпадающая под товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8427 (Автопогрузчики) – 587,8 млн. долл. против 719,8 млн. долл. в 2013 году.

Наименьший объем импорта приходится на продукции подъемно-транспортного машиностроения, подпадающих под товарную позицию 8425 (подъемники, лебедки, домкраты) – 312,2 млн. долл., что составляет 9,5 от общего объема импортируемого из третьих стран подъемно-транспортного оборудования.

В целом, в 2014 г. импортные поставки подъемно-транспортного оборудования из третьих стран в Республику Беларусь, Республику Казахстан и Российскую Федерацию уменьшились по отношению к 2013 году на 514 млн. долл. и составили 3123,1 млн. долл. (85,86%) против 3637,1 млн. долл. в 2013 г.

Вывод

Анализ импорта подъемно-транспортного оборудования на единую таможенную территорию государств-членов ЕАЭС показывает следующее. На долю Российской Федерации в 2014 г. по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427 и 8428, в среднем, приходится 85% от общего объема импорта. При этом, процентное соотношение в разрезе указанных товарных позиций отличается незначительно – 86,7%, 82,2%, 86,0% и 85,1%. *В целом, в общем объеме импорта 2014 года (3 123,1) долевое участие государств-членов ЕАЭС сложилось следующим образом:* Российская Федерация - 2 682,7 млн. долл. (85,9%); Республика Казахстан – 264,9 млн. долл. (8,5%), Республика Беларусь – 175,5 млн. долл. (5,5%).

К наиболее чувствительным для государств-членов ЕАЭС относятся следующие виды импортируемого в 2014 г. подъемно-транспортного оборудования:

Республика Беларусь: погрузчики самоходные прочие оборудование прочее для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки, прочее (ТН ВЭД ЕАЭС

842890900) – 32,0 млн. долл.; элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров и материалов прочие (ТН ВЭД ЕАЭС 8428 399009) – 27,3 млн. долл.;

Республика Казахстан: оборудование для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки прочее (ТН ВЭД ЕАЭС 842890900 и 8428102002) – 27,8 млн. долл. и 40,2 млн. долл.;

Российская Федерация: оборудование для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки прочее (ТН ВЭД ЕАЭС 842890900 и 8428102002) - 474,4 млн. долл. и 276,0 млн. долл.; элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов прочие (ТН ВЭД ЕАЭС 8428 330000) – 146,8 млн. долл.)

Примечание: полный перечень чувствительных видов импортируемого подъемно-транспортного оборудования приведен в приложениях 9, 10, 11 и 12.

Ведущими поставщиками являются Германия (22,3%), Китай (17,9%), Италия (9,8%), Япония (5,1%) и Южная Корея (3,8%).

По оценкам экспертов, наиболее динамично растут поставки подъемно-транспортного оборудования из Китая, что во многом обусловлено конкурентным сочетанием цены и качества поставляемой продукции.

На снижение объемов импортных поставок начали влиять интеграционные тенденции в функционировании Евразийского экономического союза, направленные на создание и обеспечение деятельности Евразийского экономического союза, в рамках которого обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

2.2. Экспорт подъемно-транспортного оборудования в третьи страны

Динамика экспорта подъемно-транспортного оборудования Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в третьи страны в период с 2011 по 2013 годы включительно демонстрировала устойчивый рост: 2011 г. – 115, 2 млн. долл., 2012 г. – 122,2 млн. долл., 2013 г. – 187,2 млн. долл.. В то же время по итогам 2014 года *отмечено существенное снижение экспортных поставок ПТО в третьи страны – 165,8 млн. долл. или 88,6% по сравнению с итогами 2013 года.*

Таблица 6

Динамика экспорта подъемно-транспортного оборудования государств-членов ЕАЭС в третьи страны в разрезе товарных позиций ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427 и 8227 (млн. долл. США)

Код ТН ВЭД ЕАЭС	2011 г. % к прошлому году	2012 г. % к прошлому году	2013 г. % к прошлому году	2014 г. % к прошлому году
8425 Подъемники, лебедки,	<u>\$34,7</u> в 2 р.	<u>\$32,5</u> 93,6%	<u>\$26,1</u> 80,4%	<u>\$59,3</u> в 2,3 р.

домкраты				
8426	<u>\$24,7</u>	<u>\$34,3</u>	<u>\$67,7</u>	<u>\$49,9</u>
Судовые деррик краны, краны	63,6%	138,8%	в 2 р.	73,8%
8427	<u>\$5,1</u>	<u>\$4,2</u>	<u>\$4,3</u>	<u>\$2,8</u>
Автопогрузчики	98,0%	82,4%	101,2%	86,4%
8428	<u>\$50,7</u>	<u>\$51,2</u>	<u>\$89,1</u>	<u>\$53,8</u>
Машины и устройства для подъема и перемещения...	90,4%	101,7%	172,9%	60,4%
Всего	\$115,2	\$122,2	\$187,2	\$165,8

В 2014 г. наибольший объем экспорта подъемно-транспортного оборудования приходится на продукцию, подпадающую по товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8425 «Подъемники, лебедки, домкраты» – 59,3 млн долл., что составляет 35,8 % от общего объема экспорта ПТО, классифицируемого товарными позициями ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427, 8428.

Второе место занимает подъемно-транспортное оборудование товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8428 «Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки» - 53,8 млн. долл. США (32,4 %).

На фоне общего снижения экспортных поставок в третьи страны подъемно-транспортного оборудования в 2014 году, объем экспорта продукции, подпадающей под товарную позицию 8425 «Подъемники, лебедки, домкраты» после двухгодичного снижения продемонстрировал резкий рост в 2,3 раза, опередив объем экспорта продукции товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8426 «Судовые деррик краны, краны» почти на 10 млн. долларов.

В целом, наиболее активными потребителями продукции подъемно-транспортного машиностроения Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации по итогам 2014 года определены следующие страны:

- по товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8425 (подъемники, лебедки, домкраты): Финляндия- 41,1 млн. долл., Индия - 3,2 млн. долл., Ирак – 3,2 млн. долл., Украина- 3,0 млн. долл., Туркменистан – 2,9 млн. долл.,

- по товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8426 (судовые деррик краны, краны подъемные): Китай – 25,2 млн. долл., Украина – 5,7 млн. долл., Нидерланды – 4,3 млн. долл., Бельгия – 2,7 млн. долл.;

- по товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8428 (машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки): Узбекистан – 15,3 млн. долл.,

Украина – 6,6 млн. долл., Германия – 3,4 млн. долл., Литва – 3,0 млн. долл., Индия – 2,8 млн. долл., Монголия – 2,6 млн. долл.

Вывод

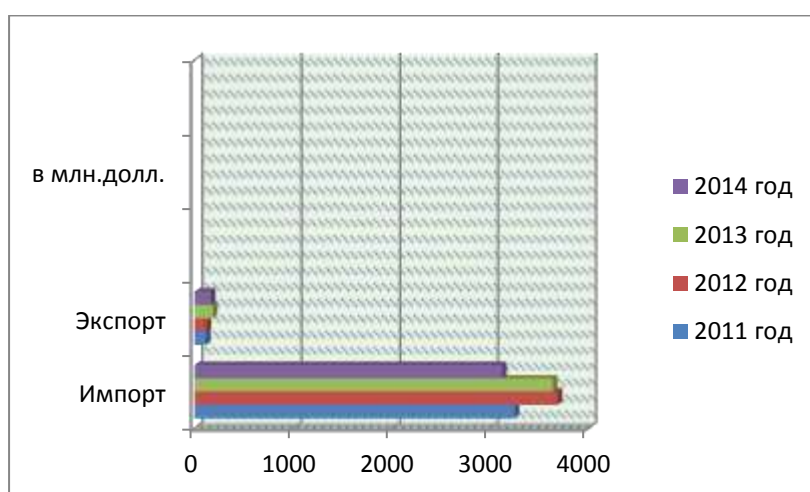
Несмотря на широкий географический охват экспорта ПТО государствами-членами ЕАЭС в третьи страны, его объемы во много раз уступают объемам импорта ПТО из третьих стран, что говорит о низкой конкурентоспособности производимого в государства-членах подъемно-транспортного оборудования.

Для усиления позиций на рынках третьих стран, представляется необходимым усилить государственную поддержку предприятиям-производителям подъемно-транспортного оборудования, осуществляющим активную экспортную политику.

Таблица 7

Товaroоборот государств-членов ЕАЭС в торговле подъемно-транспортным оборудованием с третьими странами (2011 – 2014 гг., в млн. долл. США)

Год	Импорт	Экспорт
2011	3283,9	115,2
2012	3687,8	122,2
2013	3637,1	187,2
2014	3123,1	165,8



2.3. Анализ взаимной торговли подъемно-транспортным оборудованием государств-членов ЕАЭС в период с 2011 г. по 2014 г.

Республика Беларусь

За период с 2011 г. по 2014 г. включительно суммарный белорусский экспорт во взаимной торговле государств-членов ЕАЭС составил 642,4 млн. долл.

По итогам 2014 г. поставки подъемно-транспортного оборудования из Республики Беларусь определены в объеме 162,1 млн. долл., при этом самой значительной статьей экспорта является продукция, подпадающая под товарную

позицию ТН ВЭД ЕАЭС 2428 «Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки» - 135,8млн.долл., из которой на поставки в Российскую Федерацию приходится 129,0 млн. долл. (95,1%). Второе место занимает экспорт продукции товарной позиции ТН ВЭД ЕАЭС 8427 «Автопогрузчики» - 19,0 млн. долл., из которых 18,0 млн. долл.(94,7%) также приходится на поставки в Российскую Федерацию.

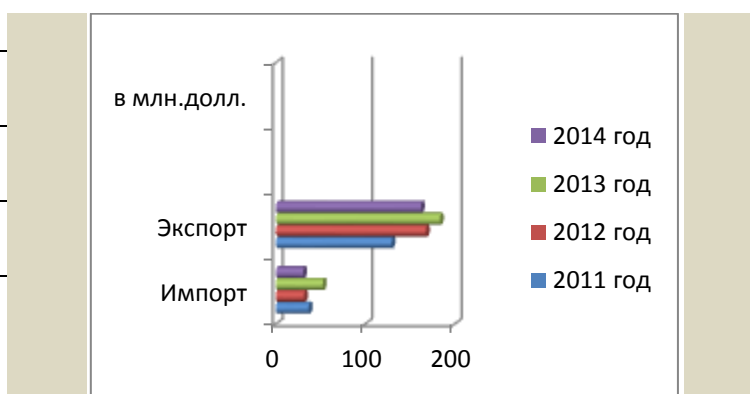
Из всего объема подъемно-транспортного оборудования, поставленного на рынок ЕАЭС в 2014 г. Республикой Беларусь в 2014 году, только 8,0 млн. долл. (4,9%) направлено в Республику Казахстан. При этом, основной объем экспорта приходится на товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8428 «Машины и устройства для подъема, перемещения погрузки или разгрузки» – 6,8 млн. долл.

Объем импортируемой продукции подъемно-транспортного машиностроения также из Республики Казахстан также невелик – всего 56,4 тыс. долл.

Таблица 8.

Импорт-экспорт подъемно-транспортного оборудования Республики Беларусь в рамках взаимной торговли государств-членов ЕАЭС (млн. долл.)

Год	Экспорт	Импорт
2011	129,4	36,6
2012	167,6	31,5
2013	183,3	52,2
2014	162,1	30,7



Анализ внешнеторгового оборота Республики Беларусь с Республикой Казахстан показывает практически *односторонний характер направленности их взаимной торговли подъемно-транспортным оборудованием* - в течение четырех лет доля белорусского импорта подъемно-транспортного оборудования из Республики Казахстан составляла от общего объема импорта этой машиностроительной продукции в рамках взаимной торговли ЕАЭС: 2011 год – 0,05%; 2012 г. – 0%; 2013 г. – 0,11%; 2014 год – 0,19%.

В целом, по итогам четырех лет, с 2011 г. по 2014 г. объем экспортируемого Республикой Беларусь подъемно-транспортного оборудования в рамках товарных позиций ТН ВЭД ЕАЭС 8425, 8426, 8427 и 8428 составил 642,4 млн. долл., а импорт - 151,1 млн. долл.

Основной статьей экспорта Республики Беларусь являются лифты, экспорт которых по итогам 2013 года (по данным ОАО «Могилевлифтомаш») составил в

том числе, в Республику Казахстан – 9,0 млн. долл., и в Российскую Федерацию - 117,8 млн. долл.

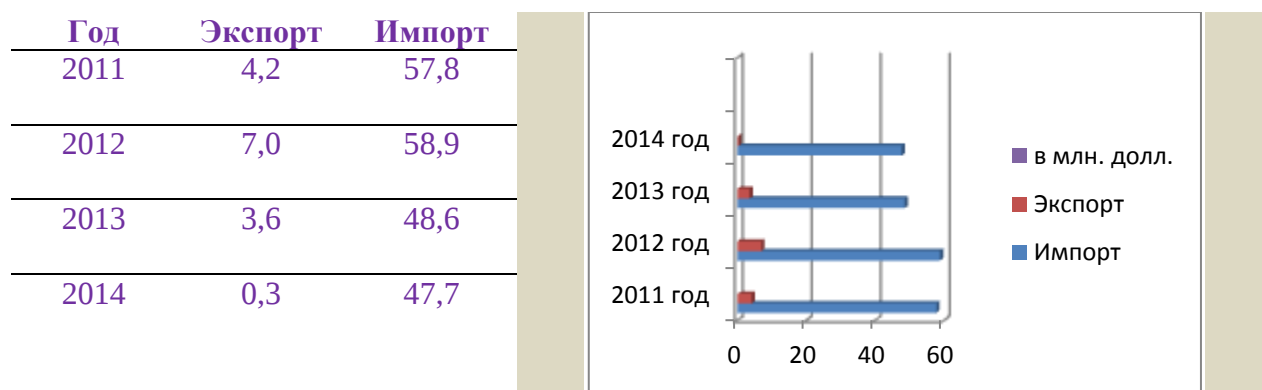
Республика Казахстан

Экспорт подъемно-транспортного оборудования Республики Казахстан в рамках государств-членов ЕАЭС имеет незначительный объем и, в основном, ориентирован на Российскую Федерацию. За период с 2011 г. по 2014 г. его совокупный объем составил 15,1 млн. долл.

По сравнению с объемом экспортных поставок подъемно-транспортного оборудования в 2013 г. – (3,6млн. долл.), в 2014 г. отмечено его резкое снижение (в 12 раз), объем которого составил всего 0,3 млн. долл. При этом необходимо отметить, что в 2013 г и 2014 г. Республика Казахстан практически не экспортировала подъемно-транспортного оборудование в Республику Беларусь.

Таблица 9

Импорт-экспорт Республики Казахстан подъемно-транспортным оборудованием в рамках взаимной торговли ЕАЭС (млн. долл.)



Импорт подъемно-транспортного оборудования за период с 2011 г. по 2014 г. преимущественно осуществлялся из Российской Федерации и его совокупный объем оценивается в 213,0 млн. долл. По итогам 2014 года поставки из России составили 40,2 млн. долл., а из Республики Беларусь - 7,5 млн. долл.

Основной объем импортируемого Республикой Казахстан подъемно-транспортного оборудования приходится на товарную позицию ТН ВЭД ЕАЭС 8428 «Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки» - 29,5 млн. долл., при этом на долю Российской Федерации приходится 23,1 млн. долл., а на Республику Беларусь 6,4 млн. долл.. Поставки из Российской Федерации и Республики Беларусь составляют 84,27% и 15,73% соответственно. В рассматриваемом периоде имеет место постепенное снижение объемов импорта Казахстаном подъемно-транспортного оборудования в рамках торговли с

государствами-членами ЕАЭС. По сравнению с 2011 годом, его объем по итогам 2014 года уменьшился на 10,1 млн. долл. (снижение на 17,47 процентных пункта) и составил 47,7 млн. долл.

Российская Федерация

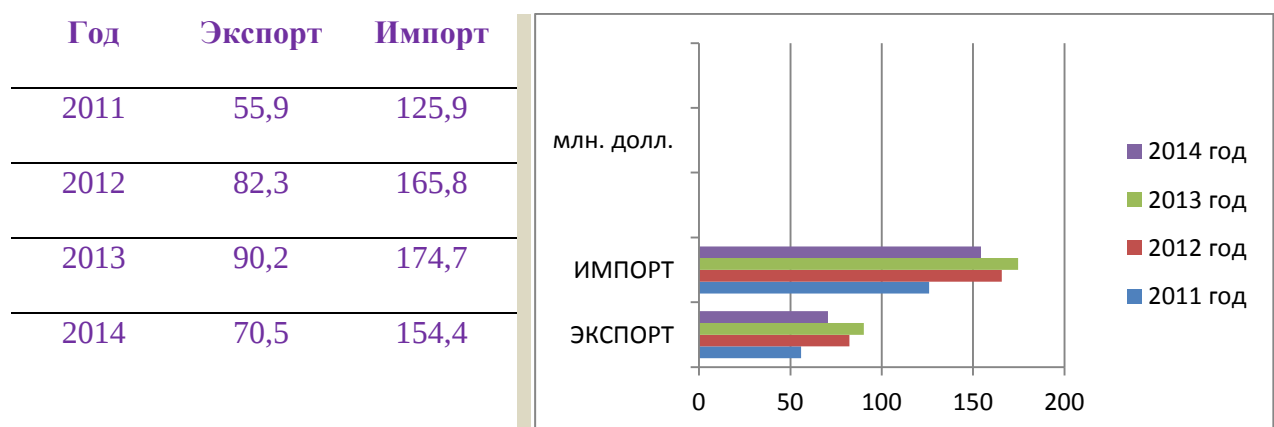
Общий стоимостной объем российского экспорта подъемно-транспортного оборудования в 2014 году составил 70,5 млн. долл. в том числе в Республику Беларусь - 30,3 млн. долл. и в Республику Казахстан – 40,2 млн. долл.

Самыми крупными сегментами экспорта подъемно-транспортного оборудования являются судовые деррик-краны и краны подъемные (ТН ВЭД ЕАЭС 8426) - 21,1 млн. долл.), а также машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки и разгрузки (ТН ВЭД ЕАЭС 8428) – 34, 1 млн. долл. США.

Во взаимной торговле подъемно-транспортным оборудованием с Республикой Беларусь на протяжении четырех лет – с 2011 г. по 2014 г. отмечается наличие значительного отрицательного баланса. За указанный период, из Российской Федерации было поставлено в Республику Беларусь подъемно-транспортного оборудования на 137,0 млн. долл., в то время как импорт из Республики Беларусь составил 606,0 млн. долл. (превышение импорта над экспорта в 4,4 раза).

Таблица 10

Импорт-экспорт Российской Федерации подъемно-транспортного оборудования в рамках взаимной торговли государств-членов ЕАЭС (млн. долл.)



В торговле с Республикой Казахстан ситуация складывается следующим образом: экспорт - 162,2 млн. долл., импорт - 14,8 млн. долл. (превышение экспорта над импортом в 11 раз).

По сравнению с 2013 г. объем экспорта подъемно-транспортного оборудования в 2014 году уменьшился на 19,7 млн. долл.: с 90,2 млн. долл. до 70,5 млн. долл. (снижение на 21,8 процентных пункта).

В целом, у Российской Федерации во взаимной торговле с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан по итогам 2014 года зафиксировано значительное превышение импорта над экспортом 154,4 млн. долл. против 70,5 млн. долл. Основную статью белорусского экспорта составляют лифты. Так, по данным ОАО «Могилевлифтмаш», за 2013 г. общий стоимостной объем экспортируемых лифтов составил 140,4 млн. долл., из которых на долю России и Казахстана пришлось 117,8 млн. долл. и 9,0 млн. долл. соответственно.

Вывод: Результаты анализа взаимной торговли между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерации продукцией подъемно-транспортного машиностроения показывают следующее.

Наиболее положительные результаты во взаимной торговле подъемно-транспортным оборудованием между государствами-членами ЕАЭС складываются для Республики Беларусь. Так, по итогам 2014 года стоимостной объем её экспорта составил 154,1 млн. долл., в то время как экспорт Республики Казахстан и Российской Федерации составил 0,3 млн. долл. и 70,5 млн. долл. соответственно.

Поставки подъемно-транспортного оборудования из Республики Беларусь в большей степени ориентированы на рынок Российской Федерации. Так, суммарный объем белорусского экспорта подъемно-транспортного оборудования в Российскую Федерацию за период с 2011 г. по 2014 г. включительно составил 642,4 млн. долл., экспорт России - 298,9 млн. долл., в то время как в Казахстан было поставлено этой продукции машиностроения на 29,3 млн. долл.

При том экспорт Казахстана в Российскую Федерацию за указанный период составил 14,8 млн. долл., а в Республику Беларусь - всего 63,1 тыс. долл. США. В целом, для торговли Республики Казахстан с Республикой Беларусь в сфере подъемно-транспортного оборудования характерно практически 100 процентное сальдо в пользу Республики Беларусь.

В целом, товарооборот подъемно-транспортного оборудования во взаимной торговле Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в период с 2011 г. по 2014 г. выглядит следующим образом.

Таблица 11

**Товарооборот государств-членов ЕАЭС во взаимной торговле
подъемно-транспортным оборудованием в период с 2011г по 2014 г. (млн. долл.)**

		2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Итого
Республика Беларусь	Экспорт	129,4	167,6	183,3	162,1	642,4
	Импорт	36,6	31,5	52,5	30,4	151,0
Республика Казахстан	Экспорт	4,2	7,0	3,6	0,3	15,1

Казахстан	Импорт	57,8	58,9	48,6	47,7	213,0
Российская Федерация	Экспорт	55,9	82,3	90,2	70,5	298,9
	Импорт	125,9	165,8	174,7	154,4	620,8

Основной объем поставок в Республику Казахстан необходимого подъемно-транспортного оборудования осуществляется из Российской Федерации. Так, за указанный 4-х летний период суммарный импорт Республики Казахстан из Российской Федерации составил 180,7 млн. долл. против 32,2 млн. долл. из Республики Беларусь.

Для Республики Беларусь основным торговым партнером является Российская Федерация, куда с 2011 г. по 2014 г. включительно поставлено подъемно-транспортного оборудования на 604,2 млн. долл., в то время как в Республику Казахстан данной продукции машиностроения было поставлено на сумму 36,5 млн. долл.

Справочно: в указанный раздел не внесены данные о внешней и взаимной торговле Республики Армения, которая стала членом Евразийского экономического союза с 1 января 2015 года.

3. Анализ национальных стратегий развития производства подъемно-транспортного оборудования государств-членов ЕАЭС

3.1. Республика Беларусь

В рамках анализа состояния и перспектив развития подъемно-транспортного оборудования были изучены следующие программные документы Республики Беларусь:

- Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г.;
- Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011- 2015 гг. (Указ Президента РБ от 11 апреля 2011 года №136);
- Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы. (Постановление Совмина РБ от 26 мая 2011 г. №669);
- Программа развития промышленного комплекса Республики Беларусь до 2020 года (Постановление Совмина РБ от 5 июля 2012 года № 622).

По итогам анализа указанных документов состояние развития подъемно-транспортного оборудования в Республике Беларусь может быть охарактеризовано следующим образом.

Состояние и перспективы развития подъемно-транспортного не отражены отдельным блоком в вышеперечисленных документах. Тем не менее необходимо отметить, что промышленный комплекс Республики Беларусь является основой развития национальной экономики и обеспечения экономической безопасности

страны. Он формирует более 30% создаваемого в республике валового внутреннего продукта, более 90% объема экспорта.

В Программе развития промышленного комплекса Республики Беларусь до 2020 г. (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 5 июля 2012 г. № 622) вопросы развития подъемно-транспортного оборудования затрагиваются в главе 4 «Отраслевые направления развития промышленного комплекса» указанной Программы.

Отмечается, что одним из наиболее перспективных направлений развития производства электрооборудования, является создание качественно нового модельного ряда основной лифтовой продукции, расширение номенклатуры производимой продукции (до 25 – 30 процентов от общего объема) путем освоения производства грузоподъемной техники для строительных и лечебных организаций, подъемной техники для перемещения людей с ограниченными возможностями, освоения производства лифтов эконом- и бизнес-классов.

Вопросы развития производства подъемно-транспортного оборудования также затрагиваются в Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы (утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 26 мая 2011 г. № 669).

В рамках подсекции «Производство электрооборудования» (Приложение 1 к Программе) предусмотрены следующие приоритетные направления развития подъемно-транспортного оборудования:

- создание новых видов продукции в области лифтостроения, в том числе: с безредукторным главным приводом; лифтов для учреждений здравоохранения; скоростных лифтов для высотного строительства; панорамных лифтов с гидравлическим приводом; лифтов эконом-класса и лифтов бизнес-класса;*

- расширение производства строительных подъемников и создание на его базе подъемных платформ, освоение производства подъемной техники для перемещения людей с ограниченными возможностями, поэтажных эскалаторов;*

- расширение производства оборудования для автопаркингов, зерносушильных комплексов, оборудования для молочнотоварных ферм.*

В рамках Программы в Перечень инвестиционных проектов, имеющих определяющее значение для развития промышленного комплекса Республики Беларусь, отрасли или региона (Приложение 3 к Программе) включены следующие инвестиционные проекты подъемно-транспортного оборудования:

- освоение производства подъемно-транспортного оборудования (кранов электрических мостовых, козловых, башенных, транспортных систем доставки малогабаритных грузов (2010 – 2015 гг., объем финансирования - 15 млрд. руб.);*

- создание производства по выпуску вилочных погрузчиков и*

электротележек в г. Молодечно (2010 – 2012 гг., объем финансирования -35,4 млрд.).

Раздел «Приоритетные задачи и направления научно-технического, технологического и инновационного развития» Государственной Программы инновационного развития Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы (утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 26 мая 2011 г. № 669 содержит *вопросы организации новых производств подъемно-транспортного оборудования в части производства по выпуску автогидроподъемников (телескопические вышки) из высокопрочной стали.*

Акцент в инвестировании направлен на обновление активной части основных средств, что должно привести к снижению ее износа в 2020 году до 40 %.

Выпуск высокотехнологичной конкурентоспособной продукции будет способствовать росту устойчивости промышленного комплекса к изменению ценовой конъюнктуры на внешних рынках, что позволит увеличить рентабельность продаж до 15 – 16 % (уровень промышленности стран ЕС-17).

К концу 2020 года выработка по валовой добавленной стоимости (ВДС) на одного занятого в промышленности должна составлять до 30 тыс. долларов США (при условии среднегодовых темпов прироста производительности труда в зоне ЕС-27 на 1 – 1,5 %).

Основными факторами роста НДС должны стать *снижение материалоемкости, освоение выпуска наукоемкой продукции, оптимизация производственных процессов и структуры занятых в промышленности.* Снижение материалоемкости продукции должно составить: за 2011 – 2015 годы минус 5 – минус 7 %; за 2016 – 2020 годы минус 5 – минус 6 % при среднегодовых темпах роста объемов продукции 109% и 106 – 107 % соответственно.

Реализация Программы позволит сформировать новый высокотехнологичный сектор в промышленности и интегрированные структуры холдингового типа.

3.2. Республика Казахстан

При анализе состояния и перспектив развития подъемно-транспортного оборудования были изучены следующие программные документы Республики Казахстан:

- Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы (*Указ Президента РК от 17 мая 2003 г. № 1096*);

- Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года (*Указ Президента РК от 1 февраля 2010 г. № 922*);

- Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы (*Указ Президента РК от 19 марта 2010 г. № 958*);

- Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 – 2019 годы (*Указ Президента Республики Казахстан от 1 августа 2014 г. № 874*);

- План мероприятий Правительства РК по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010 – 2014 годы (*Постановление Правительства РК от 14.04 2010 г. № 302*);

- Программа по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014годы (*Постановление Правительства РК от 30.09. 2010 г. № 1002.*);

- Стратегический план Министерства индустрии и новых технологий РК на 2011 – 2015 годы (*Постановление Правительства РК от 08.02. 2011 г. № 102*)

Общий анализ текущего состояния и направления развития промышленности Казахстана отражен в Государственной программе индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 – 2019 годы, которая является логическим продолжением Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы (ГПФИИР) и учитывает опыт ее реализации. Программа является частью промышленной политики Казахстана и сфокусирована на развитии обрабатывающей промышленности с концентрацией усилий и ресурсов на ограниченном числе секторов, региональной специализации с применением кластерного подхода и эффективным отраслевым регулированием.

Одним из наиболее детальных документов по промышленному комплексу Республики Казахстан, является *Программа по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014 годы (Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 г. № 1002).*

В соответствии с Программой, машиностроение Казахстана разделяется на два сегмента.

Сегмент первого приоритета:

- машиностроение для нефтегазовой промышленности;
- машиностроение для горнорудной и металлургической промышленности;
- железнодорожное машиностроение;
- сельскохозяйственное машиностроение;
- производство электрооборудования.

Сегмент второго приоритета:

- автомобильная промышленность;
- строительная техника;

- станкостроение;
- производство бытовой техники;
- компонентная база.

Общая оценка производства подъемно-транспортного оборудования содержится в рамках развития горно-металлургического машиностроения, где в число наиболее перспективных групп национальной продукции включено погрузочно-транспортное оборудование, редукторы и ленточные конвейеры.

В горнорудном машиностроении, где налажено собственное производство специализированного подъемно-транспортного оборудования, к 2014 году объем выпуска продукции намечено увеличить в 2,7 раза в том числе *шахтных гидростоек, гидропередвижек и погрузочно-транспортного оборудования.*

В Карте индустриализации Республики Казахстан на 2010 – 2014 гг. (утверждена Постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 г. № 303) отсутствуют инвестиционные проекты по созданию новых производств подъемно-транспортного оборудования.

3.3. Российская Федерация

При анализе состояния и перспектив развития подъемно-транспортного оборудования использованы следующие программные документы Российской Федерации:

- Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г. (*распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. № 1662-р*);
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (*Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 328*);
- Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года (*Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 9 декабря 2010 г. № 1150*).

Основные направления развития подъемно-транспортного оборудования включены подпрограмму 8 «Тяжелое машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности», которая утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. №328.

В рамках основного мероприятия 8.1 указанной госпрограммы "Реализация приоритетных инновационных проектов тяжелого машиностроения" среди прочих планируется реализация проекта по созданию *оборудования современных портовых перегрузочных комплексов.*

Вопросы развития подъемно-транспортного оборудования более подробно изложены в *Стратегии развития тяжелого машиностроения на период до 2020*

года, которая утверждена Приказом Министерства промышленности и торговли от 9 декабря 2010 года № 1150 (далее – Стратегия).

Стратегией предусмотрены следующие сценарии развития отрасли.

Инерционный сценарий

Инерционный сценарий развития тяжелого машиностроения не предполагает каких-либо специальных действий со стороны государства.

Таблица 12

Прогнозные параметры развития подъемного-транспортного машиностроения по инерционному сценарию (млн. руб.)

	2008	2009	2010	2012	2015	2018	2020
Российский рынок	14514	10895	11697	12337	13229	14741	15302
Всего произведено в России	13022	8320	9069	10199	11298	11012	10830
на внутренний рынок	7425	5200	5181	4619	3611	2485	1530
Экспорт	5597	3120	3888	5580	7628	8729	9300
Импорт	7089	5695	6515	7718	9688	12256	13771
Доля импорта	48,8%	52,3%	55,7%	62,6%	2,9%	83,1%	90,0%

Развитие инерционного сценария, очевидно, приведет к сохранению нынешних негативных тенденций, что приведет к следующим основным последствиям:

- производственный потенциал российского тяжелого машиностроения будет сокращаться, а технологический - стагнировать или деградировать вплоть до полной утраты ключевых российских технологий;

- доля импорта на внутреннем рынке вырастет до 90% в течение 6 - 8 лет, а по отдельным подотраслям - вплоть до полного вытеснения российской продукции;

- объемы производимой продукции будут падать, число занятых в отрасли сокращаться.

Для тяжелого машиностроения развитие инерционного сценария означает наступление коллапса, потери внутреннего рынка, утраты технологического и кадрового потенциала.

Инновационный сценарий:

Инновационный сценарий подразумевает непрерывную поддержку производителей и спроса на российском рынке со стороны государства, проведение мероприятий по поддержке НИОКР, модернизации производственных мощностей, стимулированию иностранных производителей к передаче технологий в области тяжелого машиностроения, осуществление мер по повышению инвестиционной привлекательности отрасли.

Таблица 13

Прогнозные параметры развития подъемного-транспортного машиностроения по инновационному сценарию (млн. руб.)

	2008	2009	2010	2012	2015	2018	2020
Российский рынок	14514	9159	9832	10371	11179	12392	12863
Всего произведено в России	13022	8026	9390	11883	15288	18047	19590
на внутренний рынок	7425	4906	5503	6303	7600	9318	10290
Экспорт	5597	3120	3888	5580	7688	8729	9300
Импорт	7089	4253	4330	4068	3679	3074	2573
Доля импорта	48,8%	46,4%	44,0%	39,2%	32,0%	24,8%	20,0%

Мировой опыт и анализ его возможного применения в России показывает, что в интересах национальной экономики наиболее целесообразно создание совместных предприятий с ведущими мировыми производителями при условии передачи технологий и высокой степени локализации выпускаемой продукции. Такое развитие событий позволит в короткие сроки освоить производство высокотехнологичных комплектующих, повысить уровень выпускаемой продукции до мирового и успешно конкурировать с зарубежными производителями не только на внутреннем, но и на мировом рынке.

Государство при реализации данного направления формирует условия, обеспечивающие привлекательность российской экономики для иностранных инвестиций.

В таких условиях интересам отечественной промышленности будет соответствовать сохранение контроля национального бизнеса над активами отрасли, удержание внутреннего рынка продукции тяжелого машиностроения, развитие технического уровня продукции и технологии производства, экспансия на внешние рынки.

Целевой (отвечающий целям стратегии) сценарий

- предполагает ограниченную поддержку инноваций на первом этапе реализации стратегии, который продлится до 2015 года, и с последующим инерционным развитием отрасли до 2020 года на базе созданного инновационного задела. На втором этапе стратегии подразумевается только реализация общих поддерживающих мер – совершенствование различных институтов развития, таможенно-тарифное регулирование и т.д.

Таблица 14

Прогнозные параметры развития подъемного-транспортного машиностроения по целевому сценарию (млн. руб.)

	2008	2009	2010	2012	2015	2018	2020
Российский рынок	14514	10154	10901	11498	12394	13738	14261
Всего произведено в России	13022	8390	9625	11801	14667	16769	17856
на внутренний рынок	7425	5270	5737	6221	6980	8040	8556
Экспорт	5597	3120	3888	5580	7699	8729	9300
Импорт	7089	4885	5163	5277	5414	5698	5704
Доля импорта	48,8%	48,1%	47,4%	45,9%	43,7%	41,5%	40,0%

Стратегия развития тяжелого машиностроения предусматривает следующие мероприятия системного характера, направленные на повышение инвестиционной привлекательности и развитие внутреннего рынка:

- обеспечение субсидирования процентных ставок по кредитам, направленным предприятиям российского тяжелого машиностроения на техническое перевооружение;

- подготовку предложений по корректировке ставок таможенных пошлин на: узлы и комплектующие для тяжелого машиностроения, не производимые в Российской Федерации; продукцию тяжелого машиностроения, а также узлы и комплектующие, производимые в Российской Федерации; технологическое оборудование для тяжелого машиностроения, не производимое в Российской Федерации;

- подготовку предложений по внесению изменений в Перечень технологического оборудования (в том числе комплектующих и запасных частей к нему), аналоги которого не производятся в Российской Федерации, ввоз которого на таможенную территорию Российской Федерации не подлежит обложению налогом на добавленную стоимость, направленных на техническую модернизацию и развитие высокотехнологичных производств отрасли тяжелого машиностроения;

- внесение дополнения в Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении перечней товаров (работ, услуг), длительность производственного цикла изготовления (выполнения, оказания) которых составляет свыше 6 месяцев" в виде включения в него полного перечня соответствующей продукции тяжелого машиностроения;

- проработку вопроса о расширении практики применения долгосрочных контрактов на производство и поставку машин и оборудования, обеспечивающих не только поставку, но и участие поставщика в техническом сервисном и ремонтном обслуживании поставляемого оборудования;

- обеспечение выделения на условии не менее чем 50%-ной доли финансирования за счет внебюджетных источников бюджетного софинансирования реализации первоочередных стратегических НИОКР в области тяжелого машиностроения за счет средств, предусматриваемых Минпромторгом России на научные исследования и разработки в федеральных законах о бюджетах на соответствующие периоды.

3.4. Республика Армения

В 2011 году Правительством Республики Армения одобрена «Стратегия экспортоориентированной промышленной политики Республики Армения, в

основе которой заложены принципы стимулирования промышленных отраслей имеющих экспортный потенциал, в первую очередь отраслей обрабатывающей промышленности.

В документе обозначены 11 отраслей, имеющих перспективу с точки зрения экспортного потенциала, и отмечена целесообразность их стимулирования с целью дальнейшего развития и расширения объемов и номенклатуры экспорта. В перечень этих отраслей вошли: коньячная и виноделие; фармацевтика и биотехнологии, ювелирная и часовая; обработка алмазов; легкая промышленность; производство консервов, соков и вод, а также точная инженерия.

Удельный вес обрабатывающей промышленности Республики Армения в 2014 г. составил более 65% от общего объема промышленности. Рост производительности труда в промышленности в 2014 году по сравнению с предыдущим годом составил 8,4 % (7,4% в обрабатывающей промышленности).

На заседании Промышленного совета при премьер-министре Республика Армения 6 декабря 2013 г. принята Программа на 2012 – 2015 годы в секторе точного машиностроения, в рамках которой определены следующие стратегические направления:

- создание свободных экономических зон и привлечение иностранных инвестиций;
- привлечение транснациональных корпораций;
- содействие инновациям;
- финансовая поддержка экспорту и инвестициям;
- развитие возможностей;
- стимулирование сбыта;
- усовершенствование правового поля внешнеэкономической деятельности;
- стимулирование сотрудничества местных производителей с транснациональными корпорациями;
- финансирование инвестиционных программ;
- финансирование экспорта.

В рамках данного документа область машиностроения включает в себя предприятия, производящие товары, имеющие потенциал конкурентоспособности на международном уровне из следующих областей:

- производство компьютеров, электронных и оптических оборудования;
- производство электрического оборудования;
- производство техники и оборудования.

Вопросы состояния и развития производства подъемно-транспортного оборудования в Республике Армения указанными документами не рассматриваются.

4. Производство подъемно-транспортного оборудования в государствах-членах ЕАЭС

4.1. Производство подъемно-транспортного оборудования в Республике Беларусь.

Сведения об индексе промышленного производства отдельно для подъемно-транспортного оборудования статистическими службами Республики Беларусь не публикуются, а указывается динамика индекса промышленного производства по выпуску машин и оборудования.

В 2013 г. значение индекса промышленного производства составило в производстве машин и оборудования – 97,4% по отношению к 2012 г. В этот период отмечено увеличение объемов производства насосов для перекачки жидкостей (на 16,4%), а также лифтов (на 5,9%). При этом отмечено снижение объемов производства вакуумных насосов (на 47,3%), а также кранов и клапанов для трубопроводов (на 2,2%).

Значительный сегмент в производстве подъемно-транспортного оборудования занимает лифтостроение. Здесь региональная структура отсутствует и *ОАО «Могилевлифтмаш» является единственным производителем лифтов на территории Республики Беларусь.*

Завод построен и введен в эксплуатацию в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 20 октября 1966 г. № 835. Производственная программа предприятия насчитывает около 120 базовых моделей лифтов, в том числе:

- пассажирские лифты грузоподъемностью 225, 300, 320, 400, 450, 630, 1000 и 1275 кг со скоростью движения до 2 м/с;
- грузовые лифты грузоподъемностью 100, 250, 500, 1000, 2000, 3200, 5000 и 6300 кг;
- больничные лифты грузоподъемностью 500, 630, 1000, 1275 и 1600 кг.;
- подъёмные платформы для инвалидов открытого и закрытого типов с вертикальным и наклонным перемещением;
- запасные части и комплекты модернизации лифтов;
- оборудование для производства мачтовых грузопассажирских подъемников и рабочих платформ;

- широкую номенклатуру запасных частей и оборудования для модернизации морально устаревших и физически изношенных лифтов.

Меры господдержки отсутствуют.

Качество лифтового оборудования ОАО «Могилевлифтмаш» соответствует аналогам импортного оборудования. Могилевские лифты отвечают требованиям технического регламента Таможенного союза 011/2011 «Безопасность лифтов», а также требованиям Директивы Европейского Парламента и Совета 95/16 ЕЭС от 29 июня 1995 г. по сближению законодательств государств-членов, относящихся к лифтам.

Основными преимуществами лифтов ОАО «Могилевлифтмаш» является длительный срок их эксплуатации – не менее 25 лет.

В производственной цепочке отсутствуют лифты со скоростью движения кабины более 2 м/сек. В то же время идет работа по разработке и запуску в производство лифтов со скоростью движения кабины 4 м/сек.

С учетом модернизации производства, *ОАО «Могилевлифтмаш» может производить до 12 000 лифтов в год.*

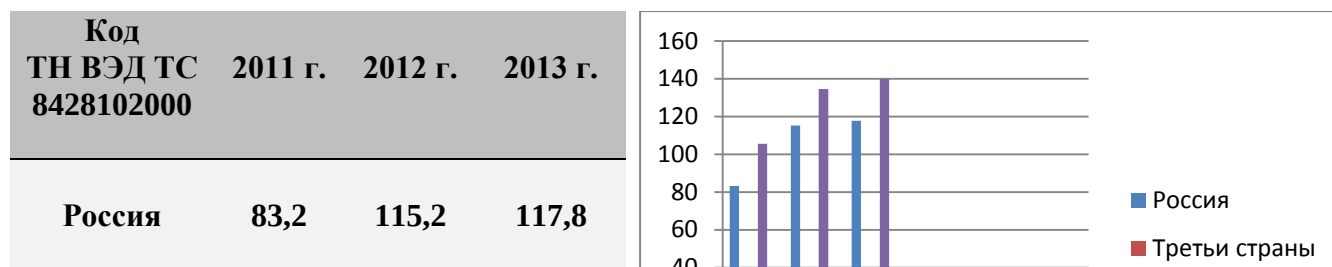
В настоящее время на предприятии реализуются три инвестиционных проекта: «Техническое перевооружение ОАО «Могилевлифтмаш», «Создание конкурентоспособного производства лифтов нового поколения», «Создание эскалаторов поэтажных».

По информации, предоставленной ОАО «Могилевлифтмаш» (исх. от 09.07.2014 № 69/6704 ф), барьеры и проблемы в области развития подъемно-транспортного машиностроения в Республике Беларусь отсутствуют.

Завод входит в тройку основных поставщиков лифтового оборудования в Россию, на которой в настоящее время присутствуют такие мировые производители лифтового оборудования, как «OTIS» (США), «Thyssen Krupp Elevator» (ФРГ), «KONE» (Финляндия), «LG» (Корея). Так, по итогам 2013 г. доля «Могилевлифтмаш» на рынок Российской Федерации составила 16,3%, уступив только ОАО «Карачаровский механический завод» (16,21%) и ОАО «Щербинский лифтостроительный завод» ((28,03%).

Таблица 15

**Динамика экспорта лифтов производства
ОАО «Могилевлифтмаш» (млн. долл.)**



Другие Страны	22,4	19,3	22,6
Всего	105,6	134,5	140,4

Представленные ОАО «Могилевлифтмаш» данные показывают многократное превышение стоимостного объема экспорта лифтов над их импортом. Так, по итогам 2013 г. экспорт лифтов оценивался в 140,4 млн. долл. США, в то время как объем импорта составил только 14,3 млн. долл. США. При этом основной объем поставок приходится на Российскую Федерацию – 117,8 млн. долл. США за 2013 год или 83,9% от общего объема экспорта белорусских лифтов. В то же время за указанный период российские поставки лифтов в Республику Беларусь составили только 2,4 млн. долл. США.

Развитая сбытовая сеть позволяет ОАО «Могилевлифтмаш» успешно реализовывать подавляющую часть своей продукции на рынках Российской Федерации и Казахстана. Торгово-сервисные центры компании действуют в таких городах России, как Волгоград, Вологда, Воронеж, Барнаул, Белгород, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Калуга, Кемерово, Кострома, Краснодар, Красноярск, Курск, Москва, Новосибирск, Омск, Пенза, Пермь, Рязань, Самара, Саратов, Смоленск, Сочи, Ставрополь, Сургут, Тула, Ульяновск, Уфа, Хабаровск, Челябинск, Энгельс, Ярославль.

ОАО «Могилевлифтмаш» успешно сотрудничает с предприятиями Российской Федерации в сфере сборочного производства лифтов, которые расположены в таких городах, как Брянск, Воронеж, Казань, Кемерово, Краснодар, Кстово, Нижний Новгород, Пенза, Тула, Тюмень, Санкт-Петербург, а также с казахстанским предприятием «Иртыш-Лифт» (г. Павлодар).

В Республике Казахстан представительства ОАО «Могилевлифтмаш» открыты в городах Актобе, Алматы, Астана, Кокшетау, Костанай, Павлодар, Уральск, Усть-Каменогорск, Шымкент.

По состоянию на 29 января 2014 г. в системе сертификации Российской Федерации сертифицированы следующие типы лифтов производства «Могилевлифтмаш».

Сертификаты. Российская Федерация (По состоянию на 29.01.2015)

Поз	№ сертификата	Продукция	Срок действия
1	С-ВУ.МБ04.В.00063 с Приложением на 4 л.	<u>Лифты электрические пассажирские грузоподъемностью от 225 до 400 кг (вкл.), со скоростью от 0,63 м/с до 1,6 м/с (вкл.).</u>	05.02.2013- 23.12.2015

2	С-ВУ.МБ04.В.00064 с Приложением на 8 л.	<u>Лифты электрические пассажирские грузоподъемностью от 450 до 630 кг (вкл.), со скоростью от 0,63 м/с до 1,0 м/с (вкл.).</u>	06.02.2013 - 23.12.2015
3	С-ВУ.МБ04.В.00065 с Приложением на 1 л.	<u>Лифты электрические пассажирские для лечебно-профилактических зданий (больничные лифты) грузоподъемностью 500 кг со скоростью 0,5 м/с и грузоподъемностью 630 кг со скоростью 0,63 м/с.</u>	06.02.2013 - 23.12.2015
4	С-ВУ.МБ04.В.00066 С Приложением на 3 л.	<u>Лифты электрические пассажирские грузоподъемностью 1000 кг и 1275 кг со скоростью 1м/с.</u>	06.02.2013 - 18.01.2016
5	С-ВУ.МБ04.В.00067 с Приложением на 1 л.	<u>Лифты электрические пассажирские для лечебно-профилактических учреждений (больничные лифты) грузоподъемностью 1000 кг и 1275 кг со скоростью 1м/с</u>	06.02.2013 - 18.01.2016
6	С-ВУ.МБ04.В.00068 с Приложением на 3 л.	<u>Лифты электрические пассажирские г/п 400 кг и 630 кг со скоростью 1,6 м/с и 2,0 м/с.</u>	07.02.2013 - 19.01.2016
7	С-ВУ.МБ04.В.00069 с Приложением на 3 л.	<u>Лифты электрические пассажирские г/п 1000 кг со скоростью от 1,6 м/с и 2 м/с.</u>	07.02.2013 - 30.05.2016
8	С-ВУ.МБ04.В.00070 с Приложением на 2 л.	<u>Лифты электрические грузовые малые г/п от 100 до 250 кг (вкл.) кг со скоростью от 0,4 м/с до 0,5м/с.</u>	07.02.2013- 30.05.2016
9	С-ВУ.МБ04.В.00074 с Приложением на 1 л.	<u>Лифты электрические грузовые г/п от 3200 до 6300 кг со скоростью от 0,25 до 0,5м/с.</u>	08.02.2013- 01.04.2016
10	С-ВУ.МБ04.В.00076 с Приложением на 3 л.	<u>Лифты электрические грузовые г/п от 500 кг до 2000 кг со скоростью 0,5 м/с.</u>	08.02.2013- 19.01.2016

В 2014 году по поручению Президента Республики Беларусь продолжали работать межведомственные группы, в том числе и в сфере ЖКХ, которые проводили изучение вопросов замены изношенных лифтов в жилищном комплексе. По результатам ревизии было установлено, что в настоящее время в жилищном хозяйстве Беларуси эксплуатируется более 33 тыс. лифтов, из них порядка 15 тыс. подлежит замене к 2020 году. Чтобы минимизировать нагрузку на бюджет, на заседании рабочих группы было предложено перейти от замены лифтов к их модернизации.

Слуцкий завод подъемно-транспортного оборудования (СЗПТО)

СЗПТО изготавливает наиболее востребованную продукцию по заказам промышленных и строительных предприятий Белоруссии и Российской Федерации - краны мостовые, подвесные, опорные, тали электрические и канатные.

Завод является самым крупным в Республике Беларусь производителем кранов мостовых подвесных и опорных г/п 1т.,2т.,3,2т.,5т. и 10т. С 2004 года завод изготавливает краны мостовые, подвесные и опорные г/п 10 т., а также краны мостовые всех размеров по пролетам и общей длине.

На протяжении ряда лет технологические линии завода обеспечивали стабильный рост объемов производства и повышение загрузки производственных мощностей, которые составили в сопоставимых ценах 101,0% в 2000 году; 106,1% в 2001 году; 108,6% в 2002 году; 119,7% в 2003году; 112,0 % в 2004году; 89,2% в 2005году; 111,1% в 2006году; 107,0% в 2007году; 137,8% в 2008году , 108,1% в 2009 году и 157,1% в 2010 году. За последние пять лет рост объема выпускаемой продукции составил 28,7%.

Производственная стратегия направлена на достижение мировых стандартов комплексного сопровождения продукции, гарантийного и послегарантийного сервисного обслуживания. Завод изготавливает и осуществляет монтаж подъемных кранов специалистами завода на строительных или промышленных площадках заказчиков. Предприятие полностью обеспечивает заказчику профилактическое обслуживание и ремонт подъемно-транспортного оборудования с маркой "СЗПТО".

Завод имеет самые тесные и давние связи с известным проектировщиком и разработчиком современных конструкций кранов - Московским институтом ВНИИПТМАШ. В планы ЗСПТО входит и работа по созданию совместного предприятия или представительства завода в России.

Другим производителем крановой техники в Республике Беларусь является совместное закрытое акционерное общество «Минский завод автомобильных кранов» (СЗАО «МЗАК»).

Одним из учредителей СЗАО «МЗАК» является АО «Дрогобычский завод автомобильных кранов» (Украина, г. Дрогобыч). Основной вид деятельности СЗАО «Минский завод автомобильных кранов»:

- изготовление и реализация автомобильных кранов торговой марки «Силач»- КТА-18 (г/п 18т), КТА-25(г/п 25 т), КТА-35(г/п 35т) , КТА-50 (г/п 50т) на базе шасси МАЗ, МЗКТ, КаМАЗ;
- выполнение технического обслуживания и ремонтов автокранов производителей стран СНГ;
- реализация запчастей к автокранам;
- монтаж крановой установки на давальческом шасси потребителя.

Изготовление автомобильных кранов производится по технической документации и из комплектующих АО «Дрогобычский завод автомобильных кранов», Украина. СЗАО «МЗАК» имеет все необходимые разрешительные документы на производство автокранов грузоподъемностью 18т, 25 т, и их ремонт.

С целью увеличения продаж автокранов предприятие проводит на рынке гибкую ценовую политику, а также работает по лизинговым схемам.

Могилевский завод «Строммашина»

Современное, оснащенное уникальным оборудованием, многопрофильное машиностроительное предприятие, специализирующееся на выпуске технологических линий и отдельного оборудования для производства строительных материалов, железобетонных шпал, башенных кранов, нефтедобывающего, горно-шахтного оборудования, тьюбингов чугунных, а также товаров народного потребления.

Производство башенных кранов было освоено согласно подготовленной министерством архитектуры и строительства РБ «Государственной комплексной программы развития материально-технической базы строительных организаций на 2006–2010 гг.», которой предусмотрена полная замена 732 из 1211 башенных кранов. Заводом получены лицензия на право проектирования и изготовления крана башенного КБМ-401П (макс. вылет стрелы – 40 м., высота подъема – 74 м., грузоподъемность – 10 т.). Кран Предназначен для работы в I–IV ветровых районах по ГОСТ 1451-77 и в климатическом исполнении «У» категории I по ГОСТ 15150-69 при температуре окружающего воздуха от –40 до +40°С. Сейсмичность до 6 баллов включительно.

На заводе создана и сертифицирована система менеджмента качества на соответствие требованиям международного стандарта ИСО 9001-2008, СТБ ISO 9001-2009, ГОСТ ISO 9001-2011.

Опытно-механический завод Министерства архитектуры и строительства (Минск)

Производит краны козловые грузоподъемностью 10т; краны мостовые однобалочные грузоподъемностью 10 т; краны ручные подвесные, консольные.

Завод «Кранмаш» (Витебск)

Производит подъемно-транспортное оборудование, а также осуществляет текущий и капитальный ремонт автокранов и автовышек. Производственная линейка включает краны козловые г/п до 12,5 т и пролетом до 32 метров, а также краны мостовые и краны консольные.

Примечание: данные о физических и стоимостных объемах производства белорусских производителей кранов отсутствуют.

4.2. Состояние производства подъемно-транспортного оборудования в Республике Казахстан.

Доля продукции машиностроительного комплекса в общем объеме промышленного производства Казахстана снизилась с 15,9 % в 1990 году до 2,9 % в 2008 году. Емкость рынка в 2008 году составила 16 663 млн. долларов, из которых основную долю занимает импорт 15 475 млн. долларов, или 41 % в общей структуре импорта товаров.

По итогам 2009 года произведено продукции на сумму 282,5 млрд. тенге, что по сравнению с 2008 годом (303 млрд. тенге) снизилось на 6,8%. В том числе произведено машин и оборудования на 115,5 млрд. тенге, электрооборудования на 61,5 млрд. тенге, транспортных средств на 105,5 млрд. тенге, по сравнению с предыдущим годом объем произведенных машин и оборудования в стоимостном выражении снизился на 9,8%, электрооборудования - на 13,4%, а транспортных средств увеличился на 1,4%.

В Республике Казахстан сведения об индексе промышленного производства

отдельно для подъемно-транспортного оборудования не публикуется. В целом, индекс промышленного производства машиностроения Казахстана в 2013 г. по отношению к 2012 г. составил 95,5%.

Существующий в Казахстане спрос на машиностроительную продукцию преимущественно удовлетворяется за счет импорта, который превосходит внутреннее производство и экспорт более чем в 5 раз: объем импорта в 2009 году составил 1655,7 млрд. тенге, а внутреннее производство - 282,5 млрд. тенге.

Основным торговым партнером Казахстана является Россия - 19% в импорте и 31% - в экспорте машиностроительной продукции. Помимо России, основными поставщиками машиностроительной продукции являются: Германия (11%), Китай (11%), США (10%) и Япония (6%). Основными направлениями экспорта машиностроительной продукции из Казахстана после России являются: Великобритания (15% , Турция (13%), Германия (7%) и Швейцария (6%).

В период с 2005 по 2009 гг. включительно динамика развития подъемно-транспортного оборудования по сравнению с другими секторами горно-металлургического машиностроения сложилась следующим образом (в млн. тенге):

Производство подъемно-транспортного оборудования сосредоточено, в основном, в горно-металлургическом машиностроении, предприятия которого выпускают, среди прочей продукции, выпускают и погрузочно-транспортное оборудование, а также ленточные конвейеры.

В горнорудном машиностроении к 2014 году объем выпуска продукции планировалось увеличить в 2,7 раза, основную часть из которой также должны были составить *рольганги, шахтные гидростойки, гидропередвижки, ленточные конвейеры и погрузочно-транспортное оборудование.* Увеличение выпуска данной продукции предполагалось осуществить за счет развития производства таких машиностроительных предприятий, как АО «Алматинский завод тяжелого машиностроения», ТОО «Целингормаш» (г.Степногорск) и предприятий Карагандинского машиностроительного консорциума, Павлодарского машиностроительного завода.

В 2014 г. в Акмолинской области Казахстана *на совместном казахстанско-китайском предприятии "Sky Express Elevator KZ"* запущено производство лифтов, отвечающими всем международным стандартам в области безопасности, энергоэффективности и охраны окружающей среды.

Производственная мощность - до тысячи лифтов в год. Запланированная линейка лифтовой продукции: стандартные лифты для жилых домов и офисных зданий (пассажироподъемностью 400 кг/4 чел., 450 кг/5 чел., 630 кг/8 чел., 800 кг/10 чел., 1 000 кг/13 чел., 1 250 кг/16 чел. и более); грузовые и

автомобильные лифты (грузоподъемностью 5 000 кг); больничные (1 600 кг); коттеджные и панорамные лифты по индивидуальным заказам; лестничные подъемники для людей с ограниченными возможностями; эскалаторы и траволаторы.

В 2016 году с вводом в эксплуатацию второй очереди планируется довести производительность предприятия до 2000 лифтов в год.

СП «Sky Express Elevator KZ» также будет предоставлять услуги по пусконаладке на объектах заказчика, включая сервисное и гарантийное обслуживание лифтов в течение всего срока эксплуатации. Близкое нахождение к столице позволяет заводу поставлять лифты заказчику в г. Астане в течение 1-2 месяцев, в отличие от 4-6 месяцев в среднем по рынку, а наличие собственного склада запасных частей дает возможность поставить запасные части за 1-3 дня.

Для создания и увеличения клиентской базы предусмотрено подписание контрактов по поставке продукции завода, а также по оказанию услуг по сервисному и гарантийному обслуживанию лифтов между руководством завода и региональными государственными органами и частными предприятиями.

Пуск нового производства чрезвычайно актуален. По оценкам казахстанских экспертов, критическое техническое состояние существующего лифтового парка в Казахстане требует большого числа (десятки тысяч единиц) лифтовых установок для их замены. По самым скромным оценкам затраты на покупку этого оборудования составят 250-300 млн. долларов США.

По оценкам экспертов, одной из проблем казахстанского лифтостроения состоит в том, что в настоящее время в Республику Казахстан многочисленная продукция лифтостроения завозится или производится многочисленными фирмами-однодневками, не отвечающими за качество своей продукции, а также не поставляющие запасные части для своих лифтов.

На рынок Казахстана активно поставляется лифтовая продукция таких зарубежных компаний, как «BLT», «Mitsubishi», «Hyundai», «LG», «OTIS», включая лифты многих китайских производителей. *Суммарно зарубежные поставщики занимают около 70% лифтового рынка Республики Казахстан.*

В Республике Казахстан довольно развито производство кранов, которое осуществляется на АО «Павлодарский машиностроительный завод (ПМЗ).

Основными направлениями деятельности ПМЗ является производство:

- мостовых одно и двухбалочных кранов различного назначения, в том числе специальных (грейферных, магнитных, металлургических) кранов, грузоподъемностью до 140 тонн (включительно);
- козловых кранов г/п до 32 тонн (включительно);
- запасных частей к кранам;

- грейферов;
- металлоконструкций различного назначения, в т.ч. строительных.

Производственные мощности предприятия позволят производить 152 ед. кранов мостовых, 12 ед. кранов козловых и 5500 тонн металлоконструкций. За январь-июль 2014 г. предприятием произведено 21 ед. кранов и 238,7 т. металлоконструкций.

В мае 2012 г. проект «Модернизация механического цеха» включен в государственную программу «Производительность 2020». В настоящее время, согласно графика реализации проекта, осуществляется закуп оборудования и обновление станочного парка механического цеха.

Павлодарский машиностроительный завод имеет долгосрочные деловые связи с партнерами в России, где в настоящее время идет активное освоение рынка. Доля экспорта за последние 3 года составляет 30 % от общего объема производства.

Завод изготавливает и поставляет продукцию на следующие крупные российские предприятия:

- РФ «Распадская угольная компания»;
- ОАО «Челябинский трубный завод»;
- ОАО «Первоуральский новотрубный завод»;;
- ОАО «Южно-Уральский никелевый комбинат»;
- ОАО «Уральский трубный завод»;
- ОАО «УГМК-Холдинг».

Открыты постоянные представительства АО «ПМЗ» в Екатеринбурге и Омске.

Экспортируемое в Российскую Федерацию грузоподъемное оборудование имеет Сертификат соответствия, выданный сертифицирующим органом АНО ИКЦ «Инжтехкран» (г. Москва), а также Разрешение на применение технических устройств, выданное Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору (г. Москва) в порядке, установленном «Правилами применения технических устройств на опасных производственных объектах».

С 2008 г. АО «ПМЗ» активно сотрудничает с компанией «STANL Crane Systems GmbH» (Германия), которая размещает заказы на производство пролётных балок своей конструкции, а также на полную сборку кранов с электрооборудованием, в т.ч. взрывозащитного исполнения на АО «ПМЗ» под техническим руководством немецких специалистов. При изготовлении кранов по собственным проектам, АО «ПМЗ», по желанию потребителя, применяет

концевые балки, грузовые тележки, системы управления краном изготовленные фирмой «STANL Crane Systems GmbH»(Германия).

Испытательная лаборатория аккредитована на соответствие требованиям СТ РК ИСО/МЭК 17025-2007 согласно своей области аккредитации, основным направлениям которой является грузоподъемные механизмы.

Лаборатория в своей деятельности применяет передовые технологии разрушающего и неразрушающего методов контроля, химический анализ материалов и сварных соединений. При контроле сварных соединений выпускаемых металлоконструкций применяются методы ультразвуковой, рентгенографической, магнитной дефектоскопии. Контроль сварных соединений осуществляется в объеме, определяемом техническими условиями на продукцию.

Меры поддержки по развитию производства в области машиностроения и снижению уровня административных барьеров

В рамках реализации Концепции совершенствования разрешительной системы в Республике Казахстан на 2009 - 2011 годы подготовлены предложения по отмене 348 процедур из выявленных 1004 вида разрешительных процедур, предполагающие уменьшение лицензионно-разрешительного документооборота примерно на 880 тысяч единиц в год по сравнению с 2008 годом (выдано почти 29 млн. разрешительных документов).

Указом Президента Республики Казахстан от 29 марта 2010 г. № 958 «О государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан в п. 2.6. «Снижение административных барьеров» предусмотрено:

- сокращение к 2011 году операционных издержек бизнеса, связанных с регистрацией и ведением бизнеса, а к 2015 году - на 30 %;
- сокращение на 30 % по сравнению с 2009 годом лицензируемых видов деятельности и упрощение порядка выдачи лицензий, разрешений, согласований и других разрешительных документов;
- сокращение до 30 % количества плановых проверок, осуществляемых государственными органами (за исключением органов налоговой службы), наделенными контрольными надзорными функциями; ликвидация проверок по основаниям, не соответствующим законодательству Республики Казахстан;
- «сжатие" разрешительной системы;
- упрощение процедур регулирования внешнеэкономической деятельности;
- оптимизация и систематизация проверок субъектов предпринимательской деятельности;
- совершенствование нормативной правовой базы в сфере развития

казахстанского содержания.

В рамках Программы «Производительность 2020» (утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 марта 2011 года № 254), предусматривается привлечение зарубежных высококвалифицированных специалистов при софинансировании из республиканского бюджета в размере 70%, но не более 5 млн. тенге на оплату услуг привлеченных консультантов для разработки плана внедрения управленческих технологий, а также софинансирование из республиканского бюджета в размере 30 %, но не более 10 млн. тенге от затрат понесенных на реализацию плана внедрения управленческих технологий по одному проекту.

4.3. Состояние производства подъемно-транспортного производства в Российской Федерации

4.3.1. Общее состояние производства подъемно-транспортного оборудования

Подъёмно-транспортное машиностроение является важной составляющей машиностроительного комплекса Российской Федерации и объединяется не только по технологиям проектирования и производства, но и вопросами безопасности, лицензирования, страхования, сервисного обслуживания и надзора.

В последние годы *спрос на подъемно-транспортное оборудование в значительной степени определяется* динамикой развития таких отраслей, как промышленное и гражданское строительство, машиностроение, черная и цветная металлургия, традиционная и атомная энергетика, топливная промышленность, нефтегазовая отрасль, горно-добывающая промышленность, а также темпами развития морских и речных портов, перегрузочных терминалов и складских комплексов.

Территориальное размещение производственных мощностей сектора подъемно-транспортного машиностроения сложилось исторически и определялось близостью к ресурсам, к потребителям и исходя из стратегических предпосылок. Баланс территориального размещения производств ПТО был нарушен в результате распада СССР. Размещение оставшихся на территории Российской Федерации представлено территориально неравномерно и в настоящее время выглядит следующим образом:

Таблица 16

**Территориальное размещение производственных мощностей
подъемно-транспортного машиностроения**

Центральный Федеральный округ	30%
Северо-Западный Федеральный округ	20%
Южный Федеральный округ	5 %

Приволжский Федеральный округ	10%
Уральский Федеральный округ	20%
Сибирский Федеральный округ	10%
Дальневосточный Федеральный округ	5 %

Подъемно-транспортное оборудование является подотраслью тяжелого машиностроения Российской Федерации и включает следующие машины и оборудование:

- *грузоподъемные краны*: грузоподъемные машины различных типов и модификаций, мостовые опорные и подвесные, консольные, козловые, полярные, общего назначения и специальные для различных отраслей промышленности, краны башенные, краны порталные, краны-штабелеры, грейферы, краны железнодорожные, гусеничные и пневмоколесные;

- *конвейерное оборудование*: конвейеры ленточные, пластинчатые, передвижные;

- *перегрузочное и усреднительное оборудование*: электротележки-толкатели, установки усреднительные, питатели, специальный железнодорожный транспорт и т.д.

Одним из важнейших сегментов производства подъемно-транспортного оборудования является *краностроение*. По оценкам Стратегии развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года (утверждена Приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 9 декабря 2010 года № 1150), *тяжелые и специальные краны вполне соответствуют современному мировому уровню*, что подтверждается наличием поставок в зарубежные страны. Незначительное отставание в качестве и характеристиках считается вполне преодолимым.

Изготовленные с применением современных износостойких материалов, специальных синтетических смазок, технологий изготовления валов и зубчатых передач, краны российского производства обеспечивают:

- высокую эксплуатационную надежность;
- способность к работе в условиях перегрузки;
- низкий уровень шума;
- высокую эффективность;
- длительные интервалы между обслуживанием;
- неприхотливость в обслуживании;
- продолжительный срок эксплуатации.

Для улучшения качества управления кранами внедряется частотное регулирование электроприводов вместо привычной релейно-контакторной схемы, что обеспечивает:

- высокую плавность движения;
- возможность использования трехпериодной тахограммы двигателя (разгон - равномерное движение - торможение) с исключением дотягивания;
- номинальный момент на низкой скорости движения;
- выбор оптимальной скорости равномерного движения;
- точное позиционирование;
- снижение массы, габаритов и стоимости приводного асинхронного двигателя;
- снижение суммарного момента инерции механической системы;
- сокращение износа механических тормозов и т.д.

Для облегчения и ускорения монтажа электрической части крана внедряются специальные промышленные разъемы, которые обеспечивают простое и надежное соединение электрических шкафов, электродвигателей и другого электрооборудования между собой без использования специальных приспособлений.

Важнейшим сегментом рынка подъемно-транспортного оборудования являются мостовые специальные и тяжелые краны (от 50 до более 500 тонн). В этот сегмент входят специальные металлургические краны для черной и цветной металлургии, краны для машинных залов электростанций, специальные краны для атомных электростанций и ряд других тяжелых специальных кранов.

Сегмент порталных грузоподъемных кранов остается самым большим - почти 50%. Так, Российская машиностроительная компания ЗАО «СММ» выиграла, объявленный ОАО «Новороссийский морской торговый порт», международный тендер на изготовление, поставку и монтаж шести порталных кранов. В рамках заключенного контракта планировалось до конца 2014 года ввести в эксплуатацию 4 порталных крана «АИСТ» и 2 универсальных порталных крана с шарнирно-сочлененной стреловой системой «ВИТЯЗЬ».

Всего в настоящее время в Новороссийском морском торговом порту эксплуатируется 8 кранов «ВИТЯЗЬ» и 3 крана «АИСТ», работающих в грейферном, крюковом, магнитном и контейнерном режиме. В соответствии с техническим заданием заказчика специалисты компании разработали и запатентовали конструктивную схему создания стрелового устройства. Вылет стрелы у работающих в порту кранов увеличен с 32 до 45 м, что максимально соответствует современным технологиям проведения грузовых работ.

Изготавливаемые компанией в рамках нового контракта высокотехнологичная перегрузочная техника станет очередным этапом многолетнего партнерства ЗАО «СММ» и стивидорной компании в реализации программы планового обновления портового оборудования.

Краны для металлургии составляют 32% от общего объема производства всех тяжелых и специальных кранов. Это наиболее динамично развивающийся сегмент рынка, поскольку в настоящее время 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. 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.

Башенные краны

В России производством башенных кранов заняты ОАО «Нязепетровский машиностроительный завод», ОАО «Ржевский краностроительный завод», ОАО «Строммашина», ОАО «Механический завод», ОАО «Ухтинский механический завод», ОАО «Балткран», ОАО «Карачаровский механический завод».

В основном, их производство сосредоточено на двух предприятиях - Нязепетровском и Ржевском заводах.

Нязепетровский краностроительный завод (г. Нязепетровск, Челябинская область): входит в состав холдинга «Крановые технологии». Группа компаний «Крановые технологии» — крупнейший поставщик башенных кранов для гражданского строительства на территории России (Москва, Челябинск и другие крупнейшие города) и ближнего зарубежья. Компания является эксклюзивным поставщиком продукции Нязепетровского завода который в рамках страны занимает лидирующую позицию по количеству произведённых и проданных башенных кранов/

Завод специализируется на производстве и ремонте строительных башенных подъёмных кранов с индексом «КБ» моделей: 403Б, КБ-408.21, высотных безоголовочных приставных башенных кранов КБ-586, быстромонтируемых башенных кранов малой грузоподъёмности КБ-314. Является единственным в России производителем крановых тележек.

В 2008 году было произведено 252 башенных подъёмных крана. В 2013 г. собрано 118 единиц техники (+25% по сравнению с 2012 г.), что составляет 50% от общего числа выпущенных в указанном году машин.

В дальнейшем планируется нарастить производство до 400 единиц кранов в год. Среди целей предприятия значатся также расширение модельного ряда за

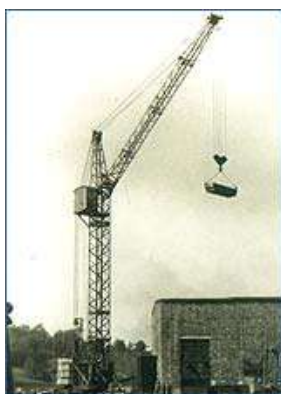
счет техники грузоподъемностью 12 – 16 тонн и унификации выпускаемых моделей. За первые девять месяцев 2014 на производственных мощностях завода было выпущено 133 башенных крана.

Ржевский крановый завод

ОАО "Ржевский краностроительный завод" в течение многих десятилетий является ведущим производителем строительных башенных кранов и другой подъемной техники в России и СНГ. Является единственным предприятием в России, которое производит практически всю гамму башенных кранов, необходимых в строительной отрасли. За последние двадцать лет на заводе было выпущено и эксплуатируется по настоящее время более 6000 башенных кранов.

В 2011 году завод выпустил кран КБ-474А - высота свободностоящего стационарного крана на фундаменте составляет 54 метра, максимально возможная высота подъема груза 234 метра.

По желанию заказчика выполняются монтаж, шефмонтаж башенных кранов, осуществляют капитальный и капитально-восстановительный ремонт подъемного оборудования.



Также на заводе изготавливаются мобильные самомонтирующиеся краны, стреловые краны, которые относятся к серии КЛ-3, мобильные модели, строительные подъемники, грузовые и пассажирские лифты ПП и ПГ, которыми оснащаются промышленные сооружения и здания, вышки связи ВС-60, блоки резисторов, крановые электродвигатели и другое оборудование.

Также в России башенные краны производят:

- *Карачаровский механический завод*: изготавливает краны модели КБ-411, применяемый во время строительных и монтажных работ и при ремонтно-восстановительных работах в стесненных городских условиях; кран КБ-504.08, эксплуатируемый при возведении сооружений высотой до 25 этажей с высотой подъема груза до 94,8 м.; специальный стационарный монтажный кран КССМ-401УХЛ, для строительных и монтажных работ на объектах промышленного, жилищного и специального назначения (мостостроения и пр.);

- *Одинцовский механический завод*: передвижной кран КБ-515, выполненный на рельсовом ходу. применяется при возведении 25-этажных зданий. Грузоподъемность данной техники составляет 10 тонн, вылет стрелы равен 50 метрам, высота подъема достигает 96 метров. Глубина опускания груза у крана КБ-515 составляет 5 метров, за счет чего он может применяться для котлованных работ. Нарращивание башни осуществляется сверху при помощи монтажной обоймы с гидравлическим устройством наращивания;

- *Русский крановый завод (Барнаул)*: под заказ осуществляет сборку строительных башенных кранов серий РБК и КБ и гидравлического крана КЖТ-561, снабженного телескопической стрелой. Некоторые экземпляры оснащаются неповоротной башней, которая свободно стоит на опорной раме либо закрепляется на фундаменте;

- *Санкт-Петербургский механический завод*: производит модель КБ-503Б, который отличие от базовой модели КБ-503, не имеет подъемника машиниста и одной секции башни. Также завод занимается модернизацией новых кранов на основе КБ-503, которые будут обладать высотой подъема до 80,6 метров (КБ-503Б.21) и до 90,2 метров (КБ СМ-503Б) и вылетом стрелы до 50 метров.

- *Ухтинский механический завод*: выпускает высококомобильный самомонтирующийся КБ-202.УХЛ, грузоподъемность которого 3 тонны; краны серии КБ АХЛ для возведения трех-, пяти- и девятиэтажных домов; а также крана-погрузчика, оснащенного балочной стрелой, который применяется для открытых складских площадок и имеет грузоподъемность 10 тонн.

По оценкам экспертов, со ссылкой на государственные органы статистики Российской Федерации, в 2014 году было продано 669 новых кранов отечественного производства, что на 6,36% больше по сравнению с 2013 годом. Необходимо отметить, что показатель 2014 г. на 25,75 процентных пункта превышает объем производства башенных кранов за 2007 год (532 башенных крана). Лидерами продаж стали 10-тонные модели башенных кранов — SMK-10.200 (КБ-408.21) и TDK-10.215.

С середины 2014 года наметилась тенденция к снижению импорта подъемной продукции. В четвертом квартале он достиг минимума за последние два с половиной года и составил всего 103 единицы. Сильнее всего пострадали продажи импортной техники, бывшей в употреблении, — они упали более чем на 20%.

Таблица 17

Основные российские производители кранов

Название предприятия	Выпускаемая Продукция	Регион
----------------------	-----------------------	--------

ООО "Лемменс-Троицкий крановый завод"	Краны мостовые	Московская Область
ОАО "КРАН-Узловский машиностроительный завод им. И.И. Федунца"	Мостовые и козловые электрические краны, ленточные конвейеры, угледобывающие комплексы	Тульская Область
ООО "Завод ПТО им. С.М. Кирова"	Краны порталные, краны козловые, краны мостовые, крановые узлы, редукторы, грузозахватные приспособления	Ленинградская Область
ООО "ССМ-Тяжмаш" (ОАО "Северсталь")	Металлургическое подъемно-транспортное оборудование, промышленная гидравлика	Вологодская Область
ОАО "БАЛТКРАН"	Краны контейнерные, краны козловые, краны порталные, краны мостовые, грузоподъемное оборудование	Калининград
Ленинградский крановый завод ООО "ПФ "АСК"	Краны мостовые, краны консольные, краны козловые и полукозловые, тали (тельферы)	Санкт-Петербург п. Стрельна
ОАО "Великолукский опытный машиностроительный завод"	Подъемные краны, складские комплексы,	Великие Луки Псковская область
ОАО "Урюпинский крановый завод"	Краны строительные, краны козловые и полукозловые, краны мостовые, тали (тельферы)	Урюпинск Волгоградская область
ОАО «Тяжмаш» - Сызранский завод тяжелого машиностроения Западноуральский Машиностроительный концерн	Редукторы, краны мостовые	Сызрань Самарская область Пермь
ОАО «Уралмашзавод»	Комплексы погрузки-разгрузки, вагонетки, толкатели, питатели, грохоты	Екатеринбург Свердловская область п.. Артемовский Свердловская обл.
ОАО «Артемоский Машиностроительный завод	Тяжелые и специальные краны	
ОАО "Красногвардейский крановый завод"	Конвейеры	Красногвардейск Свердловская область
ЗАО «Полевской машиностроительный завод	Краны мостовые, лебедки, тали (тельферы)	Полевской Свердловская область
ОАО "Магнитогорский крановый завод"	Конвейеры, элеваторы	Магнитогорск Челябинская область
ОАО ВО "Русский крановый завод"	Краны мостовые	Барнаул Алтайский край
ОАО Бурейский крановый завод "БУРЕЯ-КРАН"	Краны и подъемные механизмы	п.Новобурейский Алтайский край
ОАО "Сибирский завод тяжелого машиностроения»	Мостовые и козловые краны, части кранов	Красноярск Красноярский край
ОАО "Комсомольский-на-Амуре завод ПТО"	Горно-шахтное оборудование, краны, редукторы, инструмент и оснастка	Комсомольск-на-Амуре Хабаровский край
Юргинский машиностроительный завод	Краны мостовые, козловые	г. Юрга Кемеровская область
	Подъемно-транспортного оборудование	

В настоящее время на территории Российской Федерации работают около 100 заводов и предприятий, производящих грузоподъемные краны широкого спектра типов и грузоподъемностей, основные из которых приведены в Стратегии развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года.

Выводы

Эксперты отмечают, что состояние российского производства башенных кранов не удовлетворяет уровню запроса на них в стране. Одной из причин является закрытие ряда заводов после распада Советского союза. Именно тогда из-за отсутствия достаточного количества предложений отечественных производителей на российский рынок пришли зарубежные краны.

Иностранные башенные краны составляют 40% от всего объема используемой в России спецтехники, причем 25% из них – техника б/у. Наиболее популярны в России башенные краны таких зарубежных производителей, как Zeppelin, Liebherr, Comedil, Potain.

В последние годы отмечается значительное увеличение поставок башенных кранов из КНР. Наличие большого интереса в России к башенным кранам китайского производства специалисты объясняют в первую очередь их дешевизной.

Сопоставление цен показывает огромную разницу в пользу кранов китайского производства, что в комбинации с неплохим качеством обеспечивает им на российском рынке ощутимые конкурентные преимущества:

- китайские краны: 20-190 тысяч долларов;
- российские краны: 50-280 тысяч долларов;
- краны европейского производства: 200-600 тысяч долларов.

Еще одним фактором, не дающим в полной мере раскрыться национальному производству, являются, по мнению экспертов, поставки на российский рынок зарубежных башенных кранов, бывших в употреблении. Эксперты отмечают, что если по российскому ГОСТу сталь должна выдерживать температуру -40° , то зарубежный продукт предназначен для работы в условиях до -20° . И тем не менее, Ростехнадзор такое оборудование пропускает, аргументируя тем, что подобная температура случается очень редко.

Производство автокранов в Российской Федерации.

В посткризисный период российский рынок автокранов имел исключительно положительную динамику. Ежегодный прирост производственных показателей равнялся 116% в 2010 и 40% в 2011 году относительно показателей предыдущих лет. Аналогичное значение данных по импорту в 2010 году составило 22,2%, в 2011 - 156%.

Лидером среди российских производителей автокранов по итогам 2013 года стало ОАО «Автокран» (г. Иваново). Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, *предприятием в 2013 г. было выпущено более 2000 автокранов, что на 11% больше показателей, достигнутых в 2012 году.*

Многие краны оснащаются новейшими оvoidными стрелами и монтируются на шасси МАЗ, КАМАЗ, Урал и БАЗ, с том числе на внедорожных с колесной

формулой 6х6 и 8х8. Завод выпускает 15 моделей на шасси МАЗ, КамАЗ, МАЗ, БАЗ и МЗКТ грузоподъемностью от 16 до 100 т. Планируется начать выпуск еще двух автокранов – 30-тонника КС-59712 на специальном двухосном шасси БАЗ-8027 и КС-59713 весьма перспективного в России направления «сити-класса».

На протяжении многих лет *ОАО «Автокран»* занимает 39% производства всех автокранов в Российской Федерации



ОАО «Автокран» активно ищет пути выхода на внешние рынки, расширяя экспансию в странах СНГ. Так, например, 100-тонный КС-8973, предназначенный для мостостроителей, нефтегазовых компаний, нефтеперерабатывающих

и химических комбинатов и других организаций, выполняющих уникальные проекты по монтажу крупногабаритных конструкций, станет составной частью политики экспорта. Новинка стоимостью 750 тыс. евро будет конкурировать с моделями Grove, Liebherr и Terex-Demag.

ОАО «Галичский автокрановый завод». Один из крупнейших производителей гидравлических автомобильных кранов в России. Предприятие сертифицировало систему менеджмента качества на соответствие стандарту ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000). Занимает вторую позицию с более чем 22-х процентным ростом показателей выпуска автокранов в 2013 году по сравнению с 2012 г.

В 2013 завод начал серийное производство кранов грузоподъемностью 70 тонн на шасси Volvo FM (8х4) и на шасси КамАЗ-7330 (10х4) со стрелой овоидного профиля. В конце декабря 2013 года были успешно проведены приемочные испытания нового стрелового крана КС — 99713 грузоподъемностью 110 тонн.

С 1982 года завод выпустил уже более 8500 автокранов «Галичанин» грузоподъемностью 16...32 т и освоил производство более двух десятков моделей. Сейчас *ОАО «ГАЗ»* сосредоточил силы в наиболее массовом сегменте 20...36-тонных кранов на шасси МАЗ и КамАЗ и ежегодно наращивает производство на 15...25%.

Собственно, за счет двух вышеперечисленных компаний и произошел общий рост рынка российских автокранов, т.к. остальные участники в большинстве своем показали отрицательную динамику по итогам 2013 года.

На 11% сократил выпуск автокранов Клиновский автокрановый завод (*ОАО «КАЗ»*), который выпускает 12 моделей кранов трех семейств: 20-тонный КС-45724-5 на шасси МАЗ-5337, 15- и 16-тонные краны серии КС-35719 и 20-тонные КС-45719 на шасси «Урал», МАЗ и КамАЗ.

Кроме перечисленных производителей автокранов, эксперты отмечают следующие краностроительные предприятия.

Челябинский механический завод (ЧМЗ) - производит автокраны, гусеничные краны и краны специального назначения. Автокраны «Челябинец» во многих сферах деятельности являются эталоном надежности с способны выполнять ряд работ – погрузочно-разгрузочные, монтажно-строительные, аварийно-спасательные, буровые.



Специальный кран КС 55733Б
«Челябинец»

Автокраны «Челябинского механического завода» постоянно дополняются новыми моделями, главными преимуществами которых являются: доступная цена автокрана, мобильность техники, компактность, способность передвигаться по дорогам общего назначения, многофункциональность и долговечность.

В 2010 году ЧМЗ представил на рынке очередную линию гусеничных кранов ДЭК нового поколения - ДЭК 401 (г/п 40 т), ДЭК 323 (г/п 32 т) и первый в России гидравлический гусеничный кран ДЭК 361 (г/п 36 т). Одно из основных отличий кранов ДЭК нового поколения – электронное управление операциями с возможностью регулирования скорости, обеспечивающее высокую точность монтажных работ. Гусеничные краны ДЭК, как правило, применяется при монтаже крупногабаритных конструкций, при возведении или обслуживании крупных складских комплексов, а также при строительстве автобанов и транспортных магистралей, при строительстве мостов и спортивных комплексов.

«Газпром-Кран» - завод выпускает автокраны грузоподъемностью 32, 35, 40, 50, 60 и 80 тонн на автомобильных и специальных крановых шасси. С 2006 года «Газпром-кран» по лицензионному соглашению с ОАО «Автокран» производит крановую технику под брендом «Ивановец». Секции стрел и специальные крановые рамы производятся в автоматическом режиме на высокопроизводительных роботизированных линиях, включающих современное прессовое, резочное и сварочное оборудование.

ОАО «Угличский машиностроительный завод» - машиностроительное предприятие по производству стреловых кранов на автомобильном шасси, а также кранов-манипуляторов, полуприцепов, спецтехники для железных дорог, запасных частей. Основу производства этого завода составляют автокраны грузоподъемностью от 16 до 35 т., на базе шасси КАМАЗ, МАЗ, УРАЛ, а также на базе трактора Т-147.

ПО «Юргинский машиностроительный завод», (г. Юрга, Кемеровская обл.) – один из ведущих производителей грузоподъемной техники в России. Производит более 10 моделей стреловых кранов грузоподъемностью 25 и 40 т на базе

автомобилями «Урал», «КамАЗ», КрАЗ» и на гусеничном ходу, а также короткобазные самоходные краны. Юргинские краны обладают высокой надёжностью и работоспособностью в условиях низких температур (УХЛ1), за счет особенностей системы гидроуправления, применения рабочих жидкостей в механизмах, обеспечивающих работоспособность при температурах от -40° до +40° без их замены. Производство автокранов повышенной проходимости является основой технической политики этого предприятия.

ОАО «Челябинский механический завод». Главными особенностями всех модификаций автокранов «Челябинец» являются маневренность и надежность. Автокраны КС 25 тонн, разработанные на базе IVECO, КАМАЗ и УРАЛ, имеют общую основу из высокопрочной стали S700, обеспечивающей легкость всей конструкции. Эти автокраны имеют высокий рейтинг использования в неблагоприятных условиях, в том числе в условиях крайнего Севера. К наиболее востребованным модификациям, по оценкам экспертов, можно отнести серию 55732-21, которая стала лидером продаж последних лет, а также автокран КС-55732 на базе КАМАЗа, имеющий стрелу, собранную из четырех секций общей длиной больше 28 метров. Данный автокран имеет отличные высотные характеристики, и подходит как для строительных, так и монтажных работ. Также в модельном ряду имеется 32-х тонный автокран КС-55733, способный работать с большими и негабаритными грузами.

Завод является единственным в России производителем гусеничных дизель электрических кранов ДЭК 251 и ДЭК 631 А. Также это предприятие производит автокран КС 45721 «Челябинец».

У остальных производителей объемы производства уже идут в пределах сотни, нескольких десятков и даже единиц крановой техники.

По итогам 2013 года, на основных российских производителей автокранов приходились следующие доли рынка в Российской Федерации: Автокран – 40%; Галицкий АЗ – 26%; Клиновский АЗ – 18%; Челябинский мехзавод – 7%; Газпром-Кран – 4%; прочие – 6%.

В последние годы наблюдается устойчивый рост объемов производства тяжелых автокранов и рост грузоподъемности кранов, устанавливаемых на шасси грузовых автомобилей. Еще одна тенденция – появление в производственной программе отечественных производителей кранов нового типа – «сити-класса» на самоходном колесном шасси («Юргинец» КС-5871, БК СТТ-2, СТ.3А-3, СТ.3D и перспективный «Ивановец» КС-59713). Явно просматривается тенденция появления машин с расширенными функциями использования. Во-первых, появились автокраны-гидроподъемники с люлькой для высотных работ («Мотовилиха», «Ульяновец»). Во-вторых, расширяется сфера применения

гидроманипуляторов, на стрелу которых помимо кранового крюка можно устанавливать гидробур, разжим-кусачки, вилочный прихват или пакетировщик, траверсу, грейфер, полип-грейфер, клещевой или челюстной захват для скрапа, подъемную рабочую платформу и др.

Потребительский спрос на автокраны российского производства складывается следующим образом.

Примерно половина российских потребителей выбирает автокраны на шасси крупнотоннажных грузовых автомобилей с колесной формулой 6х4. Они существенно дешевле зарубежных образцов и поэтому на их слабые потребительские свойства даже не обращают внимания. По оценкам экспертов, при благоприятной конъюнктуре и наличии современного шасси российские производители в принципе сами могут экспортировать краны за рубеж – в Азию, Африку, Латинскую Америку.

На втором месте по популярности находятся краны на шасси полноприводных внедорожных грузовиков 6х6 - около четверти всех продаж. Еще столько же потребителей отдают предпочтение автокранам на шасси заднеприводных МАЗ-533702 4х2. Крайне мало потребителей готовы приобрести автокраны на четырехосных шасси КамАЗ-6540 и краны на специальных шасси с колесной формулой 4х4 (класс «City» и краны «RoughTerrain»).

Особенно высока популярность автокранов «Ивановец» в восточных регионах России, где заказчиков, прежде всего, интересует спецтехника на внедорожных шасси, которую можно использовать за городом, на бездорожье или в лесной зоне.

Так, если в 2013 году объем продаж продукции автокранов «Ивановец» в Дальневосточном регионе составлял 38%, то в 2014 году только за 7 месяцев предприятие поставило 42% всей крановой техники, «отвоевав» у импортной продукции 4%.

В числе наиболее активных заказчиков российской техники значатся предприятия из Хабаровского края, Республики Саха (Якутия), Камчатского края, Магаданской области, Приморского края, Амурской области. При этом, если в Хабаровском крае из 10 поставленных машин 7 оказались российскими "Ивановцами", то в Камчатском крае доля российской техники составила 100%.

Популярные среди дальневосточных компаний автокраны грузоподъемностью 25 тонн КС-45713К-3Р и КС-45717-1Р дополнились в этом году новой техникой грузоподъемностью 35 и 40 тонн, обладающей хорошими грузовысотными характеристиками. Автокраны "Ивановец" КС-55735-7 и КС-65740-7, которые недавно сошли с конвейера, уже запланированы к поставкам в эти регионы страны.

Объем ввоза автокранов в 2014 г. в Российскую Федерацию по сравнению с 2013 годом несколько снизился. Основными поставщиками автокранов на российский рынок стали такие известные зарубежные компании, как Xuzhou Construction Machinery Group XCMG(КНР) – 36%, Zoomlion Heavy Industry & Science (КНР) – 22%, Liebherr (Германия) – 17%; Sany (КНР) – 11%, Terex (Германия) – 9 %, прочие – 10%.

По оценкам экспертов, на российском рынке автокранов сложилась следующая тенденция: национальные предприятия производят краны средней грузоподъемности, а иностранные компании в большинстве своем замещают сегмент тяжелых автокранов с грузоподъемностью более 100 тонн. Отсюда и достаточно большая разница в объемах импорта и производства. Как один из факторов такого разрыва в объемах импорта и производства – конкурентное преимущество отечественных кранов в цене, что не дает среднетоннажной технике иностранного производства активно внедряться на российский рынок.

Производство кранов-манипуляторов

Большим спросом на российском рынке пользуются крано-манипуляторные установки (КМУ), установленные на транспортные средства. КМУ существенно повышают производительность и экономическую эффективность, поскольку ликвидируются простои в ожидании погрузки-разгрузки, нет необходимости оплачивать дополнительный грузоподъемный механизм и сокращается численность обслуживающего персонала.

В «грейферном» исполнении наряду с крюком КМУ оснащаются гидромагистралями для привода активных рабочих органов (грейферы, клещевые захваты, ротаторы, гидробуры и др.) с быстроразъемными соединительными муфтами.

В Российской Федерации одним из основных производителей КМУ является Балашихинский краностроительный завод – АО «БАКМ». Его продукция предназначена, в первую очередь, для механизации погрузочно-разгрузочных работ - подъема и перемещения грузов как одиночных, так и в контейнерах, пакетах и на поддонах, а также сыпучих, мелкокусковых, лесных сортиментов и прочих длинномеров, скрапа и всяческих других. Они эффективно используются на малоэтажном строительстве, при ремонтно-восстановительных работах, на рассредоточенных объектах, в стесненных условиях, с успехом заменяя стреловые самоходные краны.

Ведущими зарубежными фирмами выпускаются краны-манипуляторы с грузовым моментом от 1 до 80 т/м, максимальной грузоподъемностью до 20 т и высотой подъема до 30 м. Из них наиболее массовыми являются те, которые развивают грузовой момент 8 – 10 т/м. Исследования, проведенные ЦНИИОМТП

(Москва), показали, что в условиях России наибольшая потребность существует также в классе 8 – 10 т/м.

На этом основании в АО «БАКМ» была разработана концепция развития производства унифицированного ряда кранов-манипуляторов с грузовыми моментами от 4 до 25 т/м. С учетом установленных приоритетов первым массовым краном-манипулятором из этого ряда стал МКС-4032 (БАКМ 890) с грузовым моментом 8,9 т/м, серийное производство которого началось в 1993 году.

Краны-манипуляторы МКС-4032 практически полностью вытеснили выпускавшиеся ранее Балашихинским и другими заводами бывшего СССР самые массовые автокраны грузоподъемностью до 6,3 т и частично 10-тонные автокраны. Семейство МКС-4032 включает восемь различных модификаций, отличающихся базой выносных опор, количеством секций телескопической стрелы, исполнением рабочего оборудования и управления.

В зависимости от транспортного средства, на котором установлен кран-манипулятор, он оснащается одно- или двухступенчатыми выносными опорами с базой 3,5 или 4,6 м соответственно. Дополнительно могут монтироваться еще две гидроопоры.

Телескопическая стрела может иметь одну, две или три выдвижаемых гидравликой секции и до трех ручных удлинителей. По заказу потребителей рабочее оборудование изготавливается в «крюковом» или «грейферном» исполнении. Управление рабочими операциями может осуществляться с земли, с одного из двух пультов, расположенных по обе стороны транспортного средства, или с колонны, где в этом случае устанавливается сиденье оператора.

Каждый кран-манипулятор оснащается автоматической системой защиты от перегрузки. Линейка МКС-4032 полностью соответствует Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, международным стандартам, и в 1997 году первым из отечественных кранов-манипуляторов было сертифицировано в системе ГОСТ Р.

По своим техническим возможностям и характеристикам МКС-4032 не уступает лучшим зарубежным образцам. Вместе с тем, АО «БАКМ» ведет постоянную работу по дальнейшему его совершенствованию и повышению качества, а также создает новые модели кранов типоразмерного ряда. Уже созданы опытные образцы кранов-манипуляторов с грузовым моментом 4,6; 12 и 16 т/м. На очереди краны-манипуляторы с грузовым моментом 20 и 25 т/м.

Цены АО «БАКМ» на производимые краны-манипуляторы значительно ниже цены западных аналогов, что создает благоприятные возможности для

замещения импортной техники высококачественными и более дешевыми автокранами этого вида от национального производителя.

Производство вилочных погрузчиков

В последние годы наметился устойчивый тренд в сторону увеличения спроса на вилочные погрузчики. Некоторые крупные торговые компании, занимающиеся продажей импортной вилочной техники в России и отлично изучившие потребности отечественного рынка, в последние годы пытаются организовать изготовление погрузчиков с оптимальными характеристиками в Китае и Южной Корее с последующей продажей их в нашей стране под собственными торговыми марками. Другие отечественные импортёры погрузчиков пытаются (с переменным успехом) наладить в России сборку ряда морально устаревших, но достаточно простых и надёжных зарубежных моделей.

По экспертным оценкам, подавляющая часть (86%) вилочных погрузчиков, ввозимых в РФ, являются новыми по происхождению. Остальные 14% импорта этого вида ПТО приходится на вилочные погрузчики бывшие в употреблении.

Вилочные погрузчики российского производства хорошо адаптированы к местным условиям эксплуатации, надежны, удобны в сервисе (в силу наличия необходимых комплектующих) и доступны по цене (в сравнении с зарубежными аналогами). Также вилочные погрузчики выпускаются по лицензии и оснащаются узлами и агрегатами от именитых мировых брендов. Они более разнообразны по техническим характеристикам и также характеризуются приемлемыми стоимостными параметрами.

Основные российские производители вилочных погрузчиков:

ООО «Владимирский моторно-тракторный завод» - на рынке спецтехники работает с 1945 года. В настоящее время в линейке продукции представлены самоходные шасси, служащие основой для производства вилочного погрузчика ВТЗ-30СШ-ПВ. Эта техника обладает грузоподъемностью до 1 т, способна перемещать груз на высоту до 2,8 м и двигаться со скоростью 23 км/ч.;

ГК «Волжский погрузчик» р- производственные мощности компании расположены в Нижнем Новгороде. Здесь выпускаются лицензионные погрузчики марки VP (разработка фирмы Tailift – Тайвань). Число моделей – около 30. В этой линейке потребителю доступны газовые, дизельные и электрические машины грузоподъемностью 1,5-10 т. Помимо этого, завод выпускает и технику собственной разработки. В частности, это дизельный аппарат с гидростатической трансмиссией VP D35H, способный перемещать грузы массой до 3,5 т. Высота подъема вил варьируется в пределах 3-6 м;

ЗАО «Петербургский тракторный завод» - работает с 1927 года. В настоящее время ассортимент выпускаемой им сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники дополнен дизельными погрузочными машинами. Потребителям доступны 3 модели, имеющие грузоподъемность от 2 до 5 т, высота перемещения груза при этом может составлять до 3 м. Российские вилочные погрузчики этой марки удобны, надежны и производительны, способны работать в интенсивном режиме;

Машиностроительный завод им. М.И. Калинина (г. Екатеринбург) - начал производство малогабаритных электропогрузчиков здесь приступили в 1956 году. В 1994 г. началось производство современной дизельной погрузочной техники. В настоящее время "ЗиК" выпускает электропогрузчики ЭП-103КО (г/п 1 т, высота подъема - 2 и 3,3 м), ЭП-1616 (г/п 1,6 т, высота подъема - 2,9 и 4,5 м) и (с мая 2003 года) ЭП-2016 (г/п 2 т, высота подъема 2 и 3,3 м), а также дизельные погрузчики ДП-1604 г/п 1,6 и ДП-3510 г/п 3,5 т, которые комплектуются как двигателями Deutz (ФРГ), так и отечественными (производства Владимирского тракторного завода).

Масса погрузчика ЭП-103КО на 80-250 кг меньше, чем у зарубежных аналогов той же г/п благодаря лучшей компоновке агрегатов, механизмов и противовеса на шасси. Данное качество позволяет более уверенно использовать погрузчики в тех помещениях, где имеет место ограничение нагрузки на полы, или в железнодорожных вагонах. Кроме того, меньший вес снижает расход энергии АКБ. Также следует иметь в виду, что зарубежные аналоги модели ЭП-1616 имеют, в основном, г/п 1,5 т (а не 1,6 т).

ОАО «Тверской экскаватор» (ТВЭКС) – предприятие расположено в Тверской области и занимается выпуском экскаваторов и автомобильных вилочных погрузчиков. Потребителю предлагается дизельная модель ВП-05 грузоподъемностью 4 т, с максимальной высотой подъема вил в 4,5 м. Такие машины оснащены гидростатической трансмиссией и могут быть исполнены в разных модификациях, в том числе с дооборудованием 4-х вильным захват-кантователем (для перемещения грузов-длинномеров), крюковой подвеской стрелы или ковшом. Спецтехника весьма маневренна, при этом скорость движения может составлять до 20 км/ч.

Для увеличения гидравлического КПД, расширения технологических возможностей, экономичности и приближения по техническому уровню к лучшим мировым образцам в конструкции применен ряд новшеств. Для работы в закрытых помещениях устанавливается нейтрализатор выхлопных газов. Кабина и рабочее место оператора весьма комфортабельны. На базе погрузчика ВП-05 разработан вилочный погрузчик ВП-05-04 г/п 4 т с круглой кабиной (высота

подъема груза 4,5 м). По желанию потребителя погрузчик может оснащаться двигателем Perkins мощностью 61,5 кВт.

Новинка "ТВЭКС" - вилочный электропозрузчик ВП-1,6Э г/п 6 т. Его отличают высокая маневренность благодаря трёхопорной схеме расположения и возможность работы в складских помещениях, контейнерах, вагонах и крытых автофургонов

ОАО "Калининградский вагоностроительный завод" (КВЗ) - производит электрические и дизельные вилочные погрузчики различной грузоподъемности, которые собираются из готовых узлов и комплектующих изделий известных европейских фирм и корпусных деталей собственного производства. ОАО "КВЗ" является *единственным производителем в СНГ, выпускающим электропозрузчики во взрывозащищённом исполнении (ЭПВ-1638 г/п 1,6 т),* которые используют предприятия лакокрасочной промышленности, мукомольные, химические и др. Данная техника применяется во взрывоопасных зонах всех классов, в которых могут образовываться взрывоопасные смеси газов и паров с воздухом. Проектная мощность – 3000 погрузчиков в год.

Канашский завод электропозрузчиков (Чувашия)

В 1995 году завод освоил производство модернизированного электропозрузчика ЭП-2014М г/п 2 т. В настоящее время выпускаются вилочные электропозрузчики ЭП-2014 и ЭП-2014М, а также навесные грузозахватные приспособления к ним. По оценкам экспертов, выпускаемые заводом машины "по своим параметрам находятся на среднем мировом уровне и удовлетворяют требования *внутреннего рынка*".

Для отдельных потребителей канашские электропозрузчики являются неплохой альтернативой импортным машинам с точки зрения соотношения цены и качества.

По данным компании Index Box Marketing & Consulting, подавляющая часть (86%) вилочных погрузчиков ввозимых в РФ в 2010 году являются новыми по происхождению. Остальные 14% вводимых вилочных погрузчиков - бывшие в употреблении.

Лифтостроение

По оценкам экспертов, объём производства лифтов в России составляет в настоящее время более 24тыс. единиц в год.

В Центральном федеральном округе сосредоточены крупнейшие в России производители лифтов: ОАО «Щербинский лифтовый завод» и «Карачаровский лифтовый завод», совокупная доля которых составляет порядка 65-70 % от общероссийского объёма производства. Кроме двух крупных предприятий, в Москве функционирует ещё один производитель лифтов — ОАО «МЭЛ».

Северо-Западный федеральный округ занимает второе место в региональной структуре производства лифтов, его доля по итогам I полугодия 2013 года составила 20 % (в первую очередь за счёт расположенного в Санкт-Петербурге ООО «Отис Лифт»).

Доля каждого прочего федерального округа составила менее 5 %.

Щербинский лифтостроительный завод

За многие годы работы ОАО «Щербинский лифтостроительный завод» приобрел на территории России и за рубежом репутацию высококласного изготовителя надежного и качественного лифтового оборудования и лифтов.

Щербинские пассажирские лифты спроектированы для современных жилых зданий - от социального жилищного строительства до квартир «Люкс» высшего разряда.

Развивая тесные производственные отношения с ведущими мировыми производителями, ЩЛЗ предлагает лифты повышенной комфортности с прекрасным соотношением «цена - качество». Наиболее ответственные узлы (лебедка, станция управления, привод) устанавливаются импортного производства, остальные - отечественного.

Завод проектирует и изготавливает гидравлические лифты грузоподъемностью от 160 до 5000 кг со скоростью движения от 0,15 до 0,63 м/с. Отличительными особенностями гидравлических лифтов является бесшумность работы, плавность хода и точность остановки.

В настоящее время завод успешно реализует все возрастающий спрос на лифты для транспортирования автомобилей, устанавливаемые в многоэтажных гаражах.

Номенклатура выпускаемой продукции: пассажирские лифты; пассажирские лифты без машинного отделения; гидравлические лифты; больничные лифты; лифты для перевозки пассажиров на инвалидных колясках; грузовые лифты; малые грузовые лифты; лифты для транспортирования автомобилей.

Карачаровский механический завод (КМЗ)

ОАО «Карачаровский механический завод» - крупнейшее в России предприятие полного цикла по производству, монтажу и техническому обслуживанию лифтов и лифтового оборудования. Марка КМЗ широко известна и пользуется заслуженным доверием как у профессионалов строительной отрасли и ЖКХ.

Лифты Карачаровского завода сегодня широко применяются в строительном комплексе не только в России, но и более чем в 26 странах мира. Большинство современных многоквартирных домов в России оснащено лифтами именно этого производителя.

КМЗ имеет собственный аккредитованный Испытательный центр лифтов, который является своего рода гарантом качества выпускаемой продукции. В центре проводятся испытания лифтов, узлов, комплектующих и отдельных деталей. Испытательный центр аккредитован Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

Номенклатура продукции:

- пассажирские лифты для жилых и административных зданий и лечебно-профилактических учреждений, г/п от 240 до 1000 кг, скоростью передвижения от 0,71 до 4 м/с;

- лифты для перевозки пожарных подразделений, оснащенные огнестойкими дверями шахты;

- малые грузовые лифты, г/п 100 кг, $V=0,5$ м/с, с высотой подъема до 45 м;

- грузовые лифты, г/п 500, 1000, 2000 кг, $V = 0,5$ м/с, с высотой подъема до 75 м;

электрогидравлические лифты, г/п 630 и 1000 кг, $V = 0,125$ м/с, с высотой подъема 3,5 и 4,5 м;

- лифты специальные;

- подъемники строительные ПГПМ-4272, г/п 1000 кг с высотой подъема до 150 м.

Финская корпорация KONE и Карачаровский механический завод (КМЗ) учредили совместное предприятие по производству лифтов - КМЗ-KONE. На первом этапе финской компании будет принадлежать 40% в новом СП, владельцу КМЗ – Promsvyaz Capital B.V. - 60%. Соглашение включает опцион на увеличение доли KONE до контрольной в будущем.

Совместная доля KONE и КМЗ на российском рынке лифтов, который финская компания оценивает в 15 тыс. агрегатов в год, превышает 35%. KONE ежегодно экспортирует в Россию около 500 лифтов в год.

Объем производства Карачаровского механического завода в 2013 году составил примерно 5000 единиц.

Карачаровский механический завод и Щербинский лифтостроительный завод и вместе с белорусским производителем «Могилевлифтмаш» практически полностью контролируют в Российской Федерации низкий ценовой сегмент лифтового оборудования. По данным, размещенным на сайте Национального Лифтового Союза, указанные компании занимают следующие доли на российском рынке производителей лифтов: ОАО «Щербинский лифтостроительный завод» - 28,03%; ОАО «Карачаровский механический завод» - 16,21%; ОАО «Могилевлифтмаш» - 16,13%; ООО «ОТИС Лифт» - 9,8%.

Также активно развиваются небольшие компании, занимающиеся производством отдельных компонентов: шахтного оборудования для лифтов, систем управления автоматикой, датчиков, кабелей, этажных коробок, направляющих, систем диспетчерской связи и т. д. В ряде случаев они же занимаются комплектацией лифтов из компонентов различных производителей, российских и иностранных. В итоге стоимость поставляемых лифтов оказывается на 15–20% ниже стоимости аналогичного исполнения у зарубежных производителей.

Объем производства лифтов

По данным аналитических центров, в 2014 году в России было произведено 24 485 шт. лифтов, что на 5,5% выше объема производства предыдущего года. Лидером производства лифтов в натуральном выражении от общего произведенного объема за 2014 год стал Центральный федеральный округ с долей около 74,3% (18 184 шт.).

В январе-феврале 2015 года было произведено 2 523 шт. лифтов. Этот показатель на -17,60%, или на -539 шт. ниже, чем за аналогичный период месяца предыдущего года.

В период 2012-2015 гг. средние цены производителей на лифты выросли на 39,2%, с 653 441,8 руб./шт. до 909 864,0 руб./шт. Наибольшее увеличение средних цен производителей произошло в 2015 году, тогда темп роста составил 21,63%.

Максимальное значение цены производителей на лифты было достигнуто в январе 2015 года и составило 909 864,0 руб./шт.

Иностранные компании на российском рынке лифтов

В высоком ценовом сегменте крупную долю занимают такие компании-лидеры мирового лифтостроения, как финская KONE и американская OTIS. При этом доля зарубежных производителей имеет тенденцию к увеличению, особенно это касается столичных рынков. На российский рынок также вышли и другие зарубежные производители лифтов – SUZUKI Elevator, Hitachi, Mitsubishi (Япония), Thyssen Krupp Elevator (Германия), Stein Industrie-Anlagen (Германия), Sodimas S.A. (Франция), Metron S.A (Греция) и др.

Иностранные фирмы стремятся адаптировать свою продукцию к возможностям российского заказчика. Так, компания «ОТИС Россия» вывела на рынок специальный продукт – лифт Otis 1000R, предназначенный для типового и муниципального жилья. Производство осуществляется на заводе ООО «ОТИС Лифт» в Санкт-Петербурге. Модель, сертифицированная по ISO 9001/9002, укомплектована двухскоростным приводом. При этом для жилых зданий более 17 этажей в лифт устанавливается лебедка с частотно-регулируемым приводом, обеспечивающая скорость движения 1,6 м/с. Лифты оснащены телескопическими

дверями с ременными приводами с частотным регулированием. При этом стоимость лифта OTIS 1000R максимально приближена к ценам на оборудование российских производителей.

Привлекательным сектором для иностранных компаний стала модернизация и обслуживание существующего лифтового хозяйства. Это дает возможность выстраивать интегрированный бизнес и обеспечивает гарантированный сбыт.

В частности, компания ОТИС обслуживает 9000 лифтов в Адмиралтейском, Центральном, Красногвардейском и Калининском районах Петербурга. Компания осуществляет модернизацию морально или технически устаревшего оборудования и сервисное обслуживание лифтов любых производителей. Финский производитель лифтов KONE выкупил ООО «Лифт РСУ-5», обслуживающего в Петербурге около 5,6 тыс. лифтов, из которых 80% муниципальные.

По оценкам экспертов, дорогие зарубежные лифты сегодня используют преимущественно в сфере коммерческой недвижимости. В сфере жилищного строительства пока лидируют производители с постсоветского пространства – их продукция не только дешевле, но и больше приспособлены к российским реалиям.

Потребность России в лифтах, по оценкам аналитиков, составляет 42 тыс. в год (включая замену в старых домах и установку в новых) и превышает существующие в России мощности, которые почти в два раза.

Проблемные вопросы

Начиная с конца восьмидесятых - начала девяностых годов, практически прекратился естественный процесс ежегодного планового обновления лифтов, отработавших свой технический срок, в сфере ЖКХ.

Поскольку общепринятый в России срок эксплуатации лифтов общегражданского назначения измеряется 25 годами, то за это время начали исчерпывать свой срок безопасной эксплуатации не только старые лифты, но и даже вновь установленные. В результате столкнулись с фактом необходимости срочной замены около 40% существующего лифтового парка страны, а это составляет несколько сот тысяч лифтов.

Рынок замены лифтов жилищного фонда имеет огромный потенциал. Так в России эксплуатируется более 450 000 лифтов, из них около 100 000 отработали свой ресурс и требуют замены, т.к. становятся аварийно опасными.

Замена лифтов – это острая социальная проблема для городских властей, поэтому финансирование этих программ будет всегда обеспечено.

В настоящее время в отношении лифтовой продукции в рамках ЕАЭС действуют нулевые ставки таможенных пошлин. В результате либерализации

процедуры получения разрешения на выпуск лифтов, количество лифтовых производителей на территории ЕАЭС многократно возросло.

Так, в России, по данным Национального Лифтового Союза, в настоящее время функционирует около 130 производств по выпуску лифтов. Открытие большого количества новых производств обусловлено тем, что для *получения разрешения на производство лифтов нет необходимости иметь значительные производственные площади, дорогостоящее оборудование, квалифицированных специалистов*. Достаточно приобрести у импортных производителей сертифицированные узлы безопасности и скомплектовать ими лифт.

Учитывая то, что на рынке наблюдается избыток предложений узлов лифтов китайских и корейских производителей, в ближайшее время мелкие российские сборочные производства будут увеличивать объем выпуска лифтов. Кроме того, на рынке стран ТС формируется товаропроводящая сеть следующих иностранных компаний: «Сигма» (Корея), «BLT» (Китай), «KLEMAN» (Греция), «ISOMET» (Болгария).

При наличии значительных финансовых возможностей иностранные компании проводят политику экспансии на российском рынке, путем выкупа эксплуатирующих организаций (например, транснациональная компания «OTIS», KONE), тем самым, обеспечивая себе выполнение подрядов на замену лифтов в этих регионах в будущем.

По оценкам экспертов, при дальнейшем существовании «нулевых» таможенных пошлин, доля импортного оборудования на рынке ТС будет возрастать. Так, уже сегодня появляются новые механизмы захвата рынка – это поставка лифтов с отсрочкой платежа на один год и более, а также предложения обеспечить монтаж лифтового оборудования за символический один рубль (хотя стоимость монтажа сопоставима со стоимостью лифтового оборудования).

При присоединении к ВТО в соответствии с принятыми обязательствами Российская Федерация сохраняет возможность установления ставок ввозных таможенных пошлин к лифтам и их частям до 10 % со снижением ставок в течение 3 лет до 5%. В случае принятия российской стороной положительного решения, соответствующее предложение будет направлено в Евразийскую экономическую комиссию для согласования с белорусской и казахстанской сторонами.

5. Основные проблемы развития производства подъемно-транспортного оборудования в государствах-членах ЕАЭС

5.1. Республика Беларусь

Основными внутренними ограничителями промышленного роста в Республике Беларусь являются:

- неэффективная отраслевая и технологическая структура промышленного комплекса. На долю высокотехнологичных производств в Беларуси приходится около 2-3 процентов выпускаемой промышленной продукции, в развитых странах – около 15 процентов, что является одной из причин отставания по уровню производительности труда от экономически развитых стран;

- громоздкая система государственного управления промышленностью, включающая 8 министерств и концернов, что ведет к заорганизованности подведомственных организаций и отсутствию должного взаимодействия. В России, Казахстане и других странах Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) промышленность курируют 1 – 2 министерства;

- опережающий рост инвестиций в секторы промышленности, ориентированные на внутренний рынок, а не в высокотехнологичные экспортоориентированные производства, снижение отдачи от инвестиций в основные средства. Отдача инвестиций (рубль продукции на рубль инвестиций) снизилась с 13,8 рубля в 2006 году до 11,7 рубля – в 2010 году;

- высокая материал-, импорто- и энергоемкость экономики, несмотря на позитивную динамику по уменьшению затратности белорусских производств в последние годы, что приводит к дефициту финансовых ресурсов для пополнения оборотных средств и инвестирования в техническое переоснащение, отрицательно влияет на конкурентоспособность выпускаемой продукции;

- низкий уровень эффективности государственной поддержки, не стимулирующей ее получателей к росту эффективности производства и во многом не соответствующей современным условиям международной торговли отсутствие приоритетов ее оказания, соответствующих ограниченным финансовым ресурсам государства;

- отсутствие у градообразующих промышленных организаций в малых и средних городах кооперации с крупными промышленными организациями, а также собственной конструкторской базы, что приводит к снижению их технологического уровня и убыточной работе;

- высокая концентрация производства в крупных производственных объединениях (около 100 промышленных организаций из более чем 12 тыс. обеспечивают 60 процентов промышленного производства) при недостаточном уровне развития сектора малого бизнеса, что снижает восприимчивость промышленного комплекса к инновационным нововведениям.

Решение указанных проблем обуславливает необходимость определения приоритетов развития промышленности и проведения структурных преобразований в индустрии, модернизации традиционных промышленных видов деятельности, ускоренного развития высокотехнологичных наукоемких

производств, совершенствования системы государственного управления промышленным комплексом, соблюдения приоритетов развития промышленности при субсидировании.

5.2. Республика Казахстан

По определению Программы «Производительность 2020 (утверждена Постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 марта 2011 г.), физически и морально устаревшее технологическое оборудование и высокие затраты не позволяют большинству отечественных предприятий в полной мере решать задачу повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции. Для предприятий является проблемой не только совершенствование, но и поддержка производственного потенциала на прежнем уровне. В такой ситуации сложившийся производственный потенциал не может в полном объеме обеспечить переход к ускоренному расширенному воспроизводству.

В целях выработки системных мер модернизации промышленных предприятий Республики Казахстан, оператором Программы совместно с Союзом Атамекен был проведен технологический аудит 187 промышленных предприятий, представляющих 16 регионов и 10 отраслей промышленности.

В ходе технологического аудита были выявлены проблемы, препятствующие развитию производств, а именно:

- высокая стоимость заимствования;
- неразвитость индустриальной инфраструктуры;
- неразвитость инфраструктуры поддержки предпринимательства;
- большая долговая нагрузка у предприятий, образовавшаяся в предыдущие годы, что ограничивает их инвестиционную активность;
- износ (более 60%) основных фондов большинства предприятий отраслей обрабатывающей промышленности, обусловленный, главным образом, низким уровнем инвестиций в обновление и модернизацию технологического оборудования, в т.ч. на предприятиях металлургической отрасли – 58,4%, а по отдельным из них доходит до 70%. По предприятиям машиностроения износ составляет – 56,7%, химии и фармацевтики – 45,3%, строительной индустрии – 39% и др.;
- усиление зависимости казахстанских предприятий и экономики в целом от импорта высокотехнологичной продукции, что в значительной степени ухудшает показатели национальной безопасности;
- недостаток высокопрофессиональных управляющих кадров технического профиля, способных внедрять и реализовывать высокотехнологичные инвестиционные проекты;

- низкий уровень квалификации рабочего персонала, обслуживающего оборудование и транспортные средства в процессе модернизации производственных процессов.

Предварительные результаты технологического аудита показали, что для запуска процесса модернизации необходимо сконцентрироваться на «пилотных» проектах, которые располагают возможностями для раннего демонстрационного успеха. Как показывает опыт развитых стран, разработка «пилотных» проектов является демонстрационной площадкой для работы.

Государством в неполной мере оказывается поддержка экспорту несырьевого сектора, в то время как показывает анализ мирового опыта модернизации предприятий крупнейших мировых лидеров, процесс модернизации характеризовался масштабным вмешательством государства в экономику и его поддержкой своего производителя.

5.3. Российская Федерация

Затраты производителей на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы составляют ничтожно малые доли от общего уровня инвестиций - менее одного процента, в то время как у лидеров мирового машиностроения на разработку новой продукции выделяется несколько процентов, до 8 - 9% от выручки. Кроме того, финансирование работ по созданию уникальных образцов продукции зачастую финансируется потенциальным заказчиком на паритетной основе.

Для повышения технического уровня продукции российские предприятия вынуждены приобретать зарубежные узлы и комплектующие, поскольку в России они либо не производятся, либо обладают низким качеством. В результате за счет таможенных и логистических издержек на приобретение комплектующих стоимость конечной продукции тяжелого машиностроения растет и в настоящее время по ряду позиций превышает уровень цен зарубежных конкурентов.

Медленно решается кадровая проблема. Характерным является значительный возрастной разрыв в составе конструкторских, технологических и рабочих кадров, возникшим за счет практически полного прекращения набора специалистов в период экономического спада 1990-х годов, а также в последующий период после кризиса 2008 года. При относительно небольшой численности персонала, занятого в подотрасли подъемно-транспортного оборудования (57 728 чел. по состоянию на 2009 г.), технологический уровень производственного процесса предъявляет высокие квалификационные требования к работникам. Сегодня в кадровом составе практически отсутствует самая творческая и производительная прослойка специалистов среднего возраста.

Как следует из Стратегии развития тяжелого машиностроения, большая часть капитальных вложений (в основном более 70%) осуществляется предприятиями за счет собственных средств. Амортизационных отчислений предприятиям, имеющим высокий уровень износа основных фондов, недостаточно для развития производственных мощностей.

Финансирование НИОКР по разработке новых образцов оборудования и инвестиции в модернизацию производственных мощностей значительно ограничиваются невысокой рентабельностью производимой продукции и отсутствием доступных долгосрочных кредитов. Доля заемных средств в источниках финансирования предприятий не превышает 30%, а средств госбюджета - практически равна нулю.

Значительный возрастной разрыв в составе конструкторских, технологических и рабочих кадров, возникшим за счет практически полного прекращения набора специалистов в период экономического спада 1990-х годов, а также второй волны кризиса 2008 года.

Постоянно растет давление со стороны иностранных производителей и основано оно зачастую не на уникальности или значительно более высоком качестве предлагаемого иностранцами оборудования, а на значительном преимуществе, обеспечиваемом им государственной поддержкой.

В целом, для производства подъемно-транспортного оборудования характерны следующие негативные особенности:

- снижение продаж из-за недостаточной конкурентоспособности;
- недостаток финансовых ресурсов;
- отсутствие инвестиций в НИОКР и модернизацию оборудования;
- технологическое отставание;
- моральный и физический износ производственного оборудования;
- утрата позиций на внешнем и внутреннем рынке.

Недостаточно высокий технологический уровень производства, включая конструкторские подразделения, а также высокая степень износа основных фондов сдерживают появление новых видов продукции и сдерживают повышение эффективности производства.

5.4. Общие проблемы для производителей государств-членов ЕАЭС

Проведенный анализ рынка товаров подъемно-транспортного оборудования государств-членов Евразийского экономического союза выявил следующие основные проблемные вопросы, препятствующие развитию производства подъемно-транспортного оборудования государств-членов:

- высокая себестоимость конечной продукции;
- высокая энергоемкость производств;

- высокий уровень изношенности основных фондов;
- дефицит квалифицированных кадров;
- низкая конкурентоспособность выпускаемой продукции;
- низкий уровень государственной поддержки;
- низкий уровень послепродажного сервиса машиностроительной продукции;
- относительно низкая производительность труда;
- слабая диверсификация экспортной продукции;
- технологическое отставание предприятий;
- высокие процентные ставки по банковским кредитам

6. Заключение

6.1. Для реализации планов импортозамещения представляется необходимым выполнение следующих мероприятий:

- определение наиболее конкурентоспособных сегментов отрасли подъемно-транспортного оборудования, имеющих потенциал на внутреннем и внешнем рынке, а также наиболее чувствительных видов подъемно-транспортного оборудования, по производству которых целесообразно осуществлять промышленное кооперационное сотрудничество;

- возможность включения в программные документы государств-членов кооперационных проектов по производству подъемно-транспортного оборудования и определения объемов их финансирования на федеральном республиканском и региональном (муниципальном) местных уровнях;

- создание совместной Ассоциации евразийских производителей подъемно-транспортных машин и оборудования, которая представляла бы интересы национальных производителей на уровне госорганов государств-членов ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии;

- создание совместных площадок для обсуждения вопросов развития промышленной кооперации.

6.2. Предлагаемые меры по повышению конкурентоспособности предприятий государств-членов ЕАЭС производителей подъемно-транспортного оборудования:

- предоставление на первоначальном этапе организации замещающего производства таможенных льгот инвесторам, при условии импортирования высокотехнологичных (наукоемких) основных средств;

- создание эффективной системы финансирования и льготного кредитования новых импортозамещающих производств через государственные финансовые институты.

- представления налоговых льгот в виде освобождения от налогов или предоставления льготных налоговых периодов на этапе развития и модернизации производств;

- предоставление льготных ссуд и займов с учетом дальнейшей переориентации выделения государственных средств с прямого финансирования производств на финансирование НИОКР;

- применение тарифных и нетарифных мер (введения технических барьеров, санитарных мер, таможенных пошлин, специальных защитных, компенсационных мер, систем сертификации и стандартизации, лицензирования и квотирования), направленных на ограничение импорта;

- предоставление грантов на приобретение передовых технологий;

- дальнейшее развитие конкурентоспособных преимуществ отечественных производителей (уже выпускающих на экспорт или имеющих на это потенциал) путем предоставления доступа к новым технологиям;

- оптимизация перечня продукции подлежащей обязательной сертификации.

- внедрение практики страхования контрактных обязательств отечественных предприятий перед иностранными заказчиками, используя для этого налоговые и другие льготы;

- развитие инфраструктуры по коммерциализации и трансферта технологий (создание офисов коммерциализации);

- передача технологий (сборка, ремонт и обслуживание импортного оборудования на отечественных предприятиях из комплектующих и по лицензии, изготовления запасных частей);

- сокращение административных барьеров при осуществлении предпринимательской деятельности.

6.3. В области кадровой политики необходимо решение следующих задач:

- развитие системы подготовки кадров технического и обслуживающего труда, укрепление материально-технической базы учебных заведений;

разработка профессиональных стандартов, на основе анализа лучшего международного опыта разработки квалификационных требований и компетенций к специальностям;

- осуществление процессов переобучения и повышения квалификации, как минимум на государственном, так и иностранном языках, что позволит повысить конкурентоспособность казахстанских специалистов, как на отечественном, так и на международном рынках труда;

- разработка системы подготовки кадров, на основе обеспечения трудовыми ресурсами отдельных отраслей промышленности, что позволит повысить уровень

специализации и возможность постоянного роста квалификации, как это сделано в системе железнодорожного транспорта, авиации и медицинского обслуживания нормативное закрепление обязательства предприятий, привлекающих иностранную рабочую силу, к размещению заказов на подготовку специалистов учебными заведениями;

- утверждение единой политики привлечения иностранной рабочей силы.

6.4. Предложения ЕЭК по развитию кооперационного сотрудничества в сфере производства подъемно-транспортного оборудования

Учитывая специфику отрасли и широкий охват подъемно-транспортного оборудования, используемого в различных отраслях промышленности, Стороны проводят совместную работу по следующим направлениям:

- кооперационное производство лифтов для жилищного комплекса, не уступающим по качеству и безопасности аналогам ведущих зарубежных компаний-лифтостроителей;

- совместное производство подъемно-транспортных машин и оборудования, предназначенных для выполнения погрузочно-разгрузочных и складских работ, а также для перемещения грузов в морских и речных портах.

Стороны создают совместные площадки по производству:

- пассажирских лифтов различной грузоподъемности для установки в домах жилого комплекса;

- виловых погрузчиков для штабелирования контейнеров и других грузов;

- портовых кранов;

- обеспечение на территории ЕАЭС к 2020 г. в совокупности не менее 70% комплектующих, необходимых для производства конечной продукции.

Эффективность и действенность перечисленных мер будет зависеть от вовлеченности всех заинтересованных сторон в принятие решений, а также реализации этих мер на государственном уровне.

Использованные программные документы и материалы открытой информации:

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г.;

Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011- 2015 гг. (*Указ Президента РБ от 11 апреля 2011 года №136*);

Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы (*Постановление Совмина РБ от 26 мая 2011 г. №669*);

Программа развития промышленного комплекса Республики Беларусь до 2020 года (*Постановление Совмина РБ от 5 июля 2012 года № 622*);

Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы (*Указ Президента РК от 17 мая 2003 г. № 1096*);

Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года (*Указ Президента РК от 1 февраля 2010 г. № 922*);

Письмо ОАО «Могилевлифтмаш» от 09.07.2014 г. № 69/6704ф;

Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы (*Указ Президента РК от 19 марта 2010 г. № 958*);

План мероприятий Правительства РК по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010 – 2014 годы (*Постановление Правительства РК от 14.04 2010 г. № 302*);

Программа по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014годы (*Постановление Правительства РК от 30.09. 2010 г. № 1002.*);

Стратегический план Министерства индустрии и новых технологий РК на 2011 – 2015 годы (*Постановление Правительства РК от 08.02. 2011 г. № 102*);

Концепция развития казахстанского содержания на среднесрочную перспективу <http://pandia.org/text/77/196/44900.php>;

Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г. (*распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. № 1662-р*);

Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (*Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 328*);

Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года (*Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 9 декабря 2010 г. № 1150*);

Вестник автоматизации. Завод по производству лифтов под Астаной будет поставлять продукцию на рынки Казахстана и СНГ. [http://vestikip.kz/news/1799/;](http://vestikip.kz/news/1799/)

Вилочные погрузчики Китая. Обзор рынка за 2013 год
<http://www.chinatechnika.ru/atricles/vilochnye-pogruzchiki-kitaja-obzor-rynka-013;>

Глобальный рынок машиностроения. Кондратьев В.Б., доктор экономических наук, профессор, руководитель Центра промышленных и инвестиционных исследований Института мировой экономики и международных отношений РАН.
[http://www.perspektivy.info/rus/gos/globalnyj_rynok_mashinostrojenija_2013-10-24.htm;](http://www.perspektivy.info/rus/gos/globalnyj_rynok_mashinostrojenija_2013-10-24.htm)

Дальний Восток предпочитает отечественные краны «Ивановец».
http://tehnoverh.ru/news/inf_news/~id=1866;

Завод «КРАНМАШ» ,Витебск.
[www.spr.by/minsk-i-minsky-rayon/zavod-kranmash.html;](http://www.spr.by/minsk-i-minsky-rayon/zavod-kranmash.html)

Завод по производству лифтов запустят в Акмолинской области.
[http://www.analitika.kz/promyshlennost-v-rk-news/08-08-2014-zavod-po-proizvodstvu-liftoy-zapustyat-v-akmolinskoj-oblasti;](http://www.analitika.kz/promyshlennost-v-rk-news/08-08-2014-zavod-po-proizvodstvu-liftoy-zapustyat-v-akmolinskoj-oblasti)

История производства кранов манипуляторов. www.kanglim.info;
Компания OTIS. Триумф мирового лифтостроения. www.proektstory.ru;
Кранмаш, УП опытно-механический завод Министерства архитектуры и строительства. www.risindustry.ru;

Крутой подъем. Обзор конкурентоспособности лифтов.
[http://www.stroypuls.ru/vipusk/detail.php?article_id=28029;](http://www.stroypuls.ru/vipusk/detail.php?article_id=28029)

Лифтовая отрасль в России: проблемы и перспективы. Генеральный директор ЗАО «Умный город», член-корреспондент Международной Академии Общественных Наук З.Р. Бабаев. <http://kalugatechnadzor.ru/analitika/386-liftovalaya-otrasl-v-rossii-sostoyanie-i-perspektivy>;

Лифтостроение России. <http://newsruss.ru/doc/index.php>;
Маркетинговое исследование. Рынок вилочных погрузчиков. Март 2013.
[http://www.indexbox.ru/reports/marketingovoe-issledovanie-rynok-vilochnykh-pogruzchikov/;](http://www.indexbox.ru/reports/marketingovoe-issledovanie-rynok-vilochnykh-pogruzchikov/)

Минский завод автомобильных кранов, СЗАО.
[http://belarus.oborudunion.ru/db/comp_1002084790/minskiy-zavod-avtomobilnyh-kranov-sza.html;](http://belarus.oborudunion.ru/db/comp_1002084790/minskiy-zavod-avtomobilnyh-kranov-sza.html)

Новые модели кранов поднимают башни.
[http://rcmm.ru/content/topics/562.html;](http://rcmm.ru/content/topics/562.html)

Обзор отечественного и зарубежного производства автокранов.
[http://www.big-kran.ru/article/cranes_overview/;](http://www.big-kran.ru/article/cranes_overview/)

Оборудование Conecranes станет более доступным в России.
[http://kranstahl.ru/Oborudovanie-Konecranes-stanet-bolee-dostupnym-v-Rossii.html;](http://kranstahl.ru/Oborudovanie-Konecranes-stanet-bolee-dostupnym-v-Rossii.html)

Осуществлена первая российская поставка внедорожных кранов GROVE

http://tehnoverh.ru/news/inf_news/~id=910;

Павлодарский машиностроительный завод (ПМЗ) <http://www.pnz.enrc.com;>

Погрузчики Komatsu вилочные на дизтопливе и электрические.

<http://stroy-plys.ru/95-pogruzchiki-komatsu-vilochnye.html> ;

Подъемно-транспортное оборудование: лидеры мирового рынка.

[http://www.rosstan.ru/publishen/gruz/1309/;](http://www.rosstan.ru/publishen/gruz/1309/)

Портальные краны отечественного производства.

[http://sudostroenie.info/novosti/10737.html;](http://sudostroenie.info/novosti/10737.html)

Производство башенных кранов на территории России.

<http://nashi-avtokrani.ru/proizvodstvo-bashennyx-kranov-v-rossii;>

Рейтинг производителей крановой техники [http://s-v-garant.ru/statiy/rejting-proizvoditelej-kranovoj-texniki.html;](http://s-v-garant.ru/statiy/rejting-proizvoditelej-kranovoj-texniki.html)

Ржевский краностроительный завод. <http://www.rkz-rzhev.ru/freedback;>

Российские вилочные погрузчики. [http://industrika.ru/article-421.html;](http://industrika.ru/article-421.html)

Российские потребности в области башенных кранов.

http://tehnoverh.ru/articles/vse_o_bashennyh_kranah/~id=791;

Рынок, «едущий» вниз. Конкуренция между производителями лифтов все больше усиливается. [http://sroportal.ru/publications/rynok-edushhij-vniz-konkurenciya-mezhdu-proizvoditelyami-liftoy-vse-bolshe-usilivaetsya;](http://sroportal.ru/publications/rynok-edushhij-vniz-konkurenciya-mezhdu-proizvoditelyami-liftoy-vse-bolshe-usilivaetsya)

Рынок лифтов КНР и Тайваня. [www.pressarchive.ru;](http://www.pressarchive.ru)

Рынок лифтов. Текущая ситуация и прогноз 2015 – 2019 гг. [www.alto-group.ru;](http://www.alto-group.ru)

Рынок подъемной техники. Тройка российских производителей кранов.

Техноверх.Ру;

Рейтинг производителей крановой техники [http://s-v-garant.ru/statiy/rejting-proizvoditelej-kranovoj-texniki.html;](http://s-v-garant.ru/statiy/rejting-proizvoditelej-kranovoj-texniki.html)

Службский завод подъемно-транспортного оборудования.

[http://www.orgpage.ru/moskva/slutskiy-kranovyy-zavod-960793.html;](http://www.orgpage.ru/moskva/slutskiy-kranovyy-zavod-960793.html)

Торговый дом «РусАвто.» Manitowoc Cranes завершил год в плюсе. [http://tdrusavto.ru/?metki=manitowoc-cranes;](http://tdrusavto.ru/?metki=manitowoc-cranes)

Характеристика серийных лифтов основных заводов-производителей-членов и партнеров Национального лифтового союза (сайт: www.lift.ru);

An introduction to mechanical Engineering: Study on the competitiveness of the EU Mechanical Engineering Industry.

[http://www.perspektivy.info/rus/gos/globalnyj_rynok_mashinostrojenija_2013-10-24.htm;](http://www.perspektivy.info/rus/gos/globalnyj_rynok_mashinostrojenija_2013-10-24.htm)

London (PREWEB) December 06,2013

<http://www.prweb.com/releases/2013/12/prweb11398177.htm>

Global Cranes, Lifting and Handling Equipment - Market Opportunity and Environment, Analyses and Forecasts to 2016

Приложение 1

Экспорт государств-членов ЕАЭС подъемно-транспортного оборудования в третьи страны с 2011 по 2014 гг. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	ЕАЭС всего стоимость	Удельный вес по стоимости, %			в % к прошлому году
			РБ	РК	РФ	
2011 г	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	34 730 295	5,1	3,3	91,6	в 2 р.
	8426Судовые деррик краны, краны	24 708 865	1,0	33,7	65,3	63,6
	8427Автопогрузчики	5 122 865	41,5	15,9	42,6	98,0
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	50 682 65	38,4	2,0	59,6	90,4
Итого 2012		69 630 290				
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	32 513 532	2,0	7,2	90,8	93,6
	8426Судовые деррик краны, краны	34 307 323	23,1	14,7	62,2	138,8
	8427Автопогрузчики	4 222 479	31,0	31,3	37,3	82,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	51 526 355	25,7	3,0	71,3	101,7
Итого 2013		122 569 689				
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	26 147 929	7,2	19,5	73,3	80,4
	8426Судовые деррик краны, краны	67 674 508	3,2	21,1	75,7	в 2 р.
	8427Автопогрузчики	4 273 211	19,6	25,0	55,4	101,2
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	89 101 617	23,0	1,7	75,3	172,9
Итого 2014		187 197 265				
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	59 345 026	2,7	1,7	95,6	в 2,3 р.
	8426Судовые деррик краны, краны	49 944 915	2,3	48,1	49,6	73,8
	8427Автопогрузчики	2 835 806	29,8	31,4	38,8	86,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	53 800 211	27,6	0,7	71,7	60,4
Итого		165 925 958				

Приложение 2

**Импорт государств-членов ЕАЭС подъемно-транспортного оборудования
из третьих стран с 2011 по 2014 гг. (долл. США)**

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	ЕАЭС всего стоимость	Удельный вес по стоимости, %			в % к прошлому году
			РБ	РК	РФ	
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	355 681 004	4,1	6,9	89,0	117,8
	8426 Судовые деррик краны, краны	805 320 386	3,8	2,6	93,6	152,9
	8427 Автопогрузчики	644 556 172	4,9	3,3	91,8	156,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	1 478 296 394	9,7	5,1	85,2	155,8
Итого 2012		3 283 853 956				
2012	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	355 567 024	6,7	10,0	83,3	100,0
	8426 Судовые деррик краны, краны	865 971 099	3,4	6,9	89,7	107,5
	8427 Автопогрузчики	711 882 741	6,6	5,4	88,0	110,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	1 754 295 939	7,3	6,3	86,4	118,7
Итого 2013		3 687 716 803				
2013	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	357 733 042	6,4	5,6	88,0	100,6
	8426 Судовые деррик краны, краны	805 457 888	5,0	9,9	85,1	93,0
	8427 Автопогрузчики	719 763 465	6,4	5,2	88,4	101,1
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	1 754 141 204	6,2	10,1	83,7	100,0
Итого 2014		3 637 095 599				
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	312 244 026	4,9	8,4	86,7	87,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	681 191 454	5,6	12,2	82,2	84,6
	8427 Автопогрузчики	587 772 506	8,0	6,0	86,0	81,7
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	1 541 801 925	7,1	7,8	85,1	87,9
Итого		3 123 009 911				

Приложение 3

Экспорт Республики Беларусь подъемно-транспортного оборудования в государства-члены ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	1 855 800	117,6
	Казахстан	71 100	в 9,9 р.
	Россия	1 784 700	113,6
	8426 Судовые деррик краны, краны	6 886 600	в 3,7 р.
	Казахстан	18 200	49,4
	Россия	6 868 400	в 3,8 р.
	8427 Автопогрузчики	20 708 800	в 2,1 р.
	Казахстан	228 100	в 2,1 р.
	Россия	20 480 700	в 2,1 р.
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	99 987 400	123,4
	Казахстан	7 473 000	145,7
	Россия	92 514 400	121,8
2012	Итого	129 438 600	
	Казахстан	7 790 400	
	Россия	119 865 284	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	4 560 504	в 2,5 р.
	Казахстан	63 095	88,8
	Россия	4 497 409	в 2,5 р.
	8426 Судовые деррик краны, краны	10 543 508	153,1
	Казахстан	148 051	в 8,1 р.
	Россия	10 395 554	151,4
	8427 Автопогрузчики	28 058 545	135,5
	Казахстан	133 683	58,6
	Россия	27 924 862	136,3
2013	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	124 469 966	124,5
	Казахстан	8 182 935	109,5
	Россия	116 287 031	125,7
	Итого	167 632 523	
	Казахстан	8 527 764	
	Россия	159 104 856	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	5 518 236	121,0
	Казахстан	78 435	124,3
	Россия	5 439 801	121,0

	8426 Судовые деррик краны, краны	12 358 395	117,2
	Казахстан	317 793	в 2,1
	Россия	12 040 602	115,8
	8427 Автопогрузчики	34 589 033	123,3
	Казахстан	2 614 859	X
	Россия	31 974 174	114,5
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	130 857 630	105,1
	Казахстан	9 151 725	111,8
	Россия	121 705 905	104,7
	Итого	183 323 294	
	Казахстан	12 162 812	
	Россия	171 160 482	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	4 074 908	73,8
	Казахстан	152 602	194,6
	Россия	3 922 306	72,1
	8426 Судовые деррик краны, краны	3 287 175	2,6
	Казахстан	82 239	25,9
	Россия	3 204 936	26,6
	84 27 Автопогрузчики	18 938 517	54,9
	Казахстан	1 040 604	39,8
	Россия	17 942 913	56,1
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	135 762 805	103,7
	Казахстан	6 772 113	74,0
	Россия	128 990 692	106,0
	Итого	162 063 405	
	Казахстан	8 047 558	
	Россия	154 060 847	

Приложение 4

Экспорт Республики Казахстан подъемно-транспортного оборудования в государства-члены ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году в 6,3 р.
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	1 179 300	
	Беларусь	-----	-----
	Россия	1 179 300	в 6,3 р.
	8426 Судовые деррик краны, краны	2 800 200	185,7
	Беларусь	-----	-----
	Россия	2 800 200	185,7
	8427 Автопогрузчики	800	-
	Беларусь	-----	-----
	Россия	800	-
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	255 600	114,9
2012	Беларусь	900	-
	Россия	254 700	114,5
	Итого	4 235 900	
	Беларусь	900	
	Россия	4 235 000	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	1 644 610	139,5
	Беларусь	-----	-----
	Россия	1 644 610	139,5
	8426 Судовые деррик краны, краны	5 188 490	185,3
	Беларусь	262 210	-
2013	Россия	4 926 280	175,9
	8427 Автопогрузчики	22 670	X
	Беларусь	-----	-----
	Россия	22 670	X
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	114 840	44,9
	Беларусь	-----	-----
	Россия	114 840	45,1
	Итого	6 970 610	
	Беларусь	262 210	
	Россия	6 708 400	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	992 281	60,3
	Беларусь	-----	-----
	Россия	992 281	60,3
2015	8426 Судовые деррик краны,	2 510 424	48,4

	краны		
	Беларусь	-----	-----
	Россия	2 510 424	51,0
	8427 Автопогрузчики	2148	9,5
	Беларусь	-----	-----
	Россия	2 148	9,5
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	74 462	64,8
	Беларусь	-----	-----
	Россия	74 462	64,8
	Итого	3 579 315	
	Беларусь	-----	
	Россия	3 579 315	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	2 564	0,3
	Беларусь	-----	-----
	Россия	2 564	0,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	56 122	2,2
	Беларусь	-----	-----
	Россия	56 122	2,2
	84 27 Автопогрузчики	111 372	X
	Беларусь	-----	-----
	Россия	111 372	X
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	127 346	171,0
	Беларусь	-----	-----
	Россия	127 346	171,0
	Итого	297 404	
	Беларусь	-----	
	Россия	297 404	

Приложение 5

Экспорт Российской Федерации подъемно-транспортного оборудования в государства-члены ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	15 388 900	113,7
	Беларусь	5 268 900	125,6
	Казахстан	10 120 000	108,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	19 370 400	123,7
	Беларусь	11 465 000	108,0
	Казахстан	7 905 400	156,6
	8427 Автопогрузчики	2 744 200	в 2,1 р.
	Беларусь	1 298 600	в 2,3 р.
	Казахстан	1 445 600	
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	18 383 000	86,4
2012	Беларусь	4 658 800	45,9
	Казахстан	13 724 100	123,3
	Итого	55 886 500	
	Беларусь	22 691 300	
	Казахстан	33 195 100	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	18 795 166	122,1
	Беларусь	5 601 396	106,3
	Казахстан	13 193 770	130,4
	8426 Судовые деррик краны, краны	30 792 399	159,0
	Беларусь	10 981 509	95,8
2013	Казахстан	19 910 890	в 2,5 р.
	8427 Автопогрузчики	8 468 481	в 3,2 р.
	Беларусь	4 549 671	в 3,5 р.
	Казахстан	4 098 810	в 2,8 р.
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	24 263 716	47,6
	Беларусь	10 383 256	55,9
	Казахстан	13 880 460	42,8
	Итого	82 319 762	
	Беларусь	31 515 832	
	Казахстан	51 083 930	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	10 376 132	55,2
	Беларусь	3 735 498	66,7
	Казахстан	6 640 634	50,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	37 963 691	123,3
	Беларусь	26 603 456	в 2,4 р.

	Казахстан	11 360 235	57,3
	8427 Автопогрузчики	8 226 175	95,1
	Беларусь	5 242 840	115,2
	Казахстан	2 983 335	72,8
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	33 666 562	138,8
	Беларусь	16 881 416	162,6
	Казахстан	16 785 146	120,9
	Итого	90 232 560	
	Беларусь	52 463 210	
	Казахстан	37 769 350	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	9 207 969	88,7
	Беларусь	3 704 682	99,2
	Казахстан	5 503 287	82,9
	8426 Судовые деррик краны, краны	21 080 447	55,5
	Беларусь	12 663 578	47,6
	Казахстан	8 416 869	74,1
	84 27 Автопогрузчики	6 088 554	74,8
	Беларусь	2 914 072	55,6
	Казахстан	3 174 482	106,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	34 118 545	101,3
	Беларусь	11 031 227	65,3
	Казахстан	23 087 318	137,5
	Итого	70 495 515	
	Беларусь	30 313 559	
	Казахстан	40 181 956	

Приложение 6

Импорт Республики Беларусь подъемно-транспортного оборудования из государств-членов ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	3 736 641	66,7
	Казахстан	1 143	-
	Россия	3 735 498	66,7
	8426 Судовые деррик краны, краны	26 603 456	в 2,4 р..
	Казахстан	-----	-----
	Россия	26 603 456	в 2,4 р
	8427 Автопогрузчики	5 302 056	116,5
	Казахстан	59 216	-
	Россия	5 242 840	115,2
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	16 881 416	162,6
	Казахстан	-----	-----
2012	Россия	16 881	162,5
	Итого	36 597 700	
	Казахстан	-----	
	Россия	36 597 700	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	5 601 396	106,3
	Казахстан	-----	-----
	Россия	5 601 396	106,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	10 981 509	95,8
	Казахстан	-----	-----
	Россия	10 981 509	95,8
	8427 Автопогрузчики	4 549 671	в 3,5 р.
2013	Казахстан	-----	-----
	Россия	4 549 671	4 549 671
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	10 383 256	55,9
	Казахстан	-----	-----
	Россия	10 383 256	55,9
	Итого	31 515 832	
	Казахстан	-----	
	Россия	31 515 832	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	3 736 641	66,7
	Казахстан	1 143	-
	Россия	3 375 498	66,7
	8426 Судовые деррик краны, краны	26 603 456	в 2,4 р.

	Казахстан	-----	-----
	Россия	26 603 456	в 2,2 р.
	8427 Автопогрузчики	5 302 056	116,5
	Казахстан	59 216	-
	Россия	5 242 840	115,2
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	16 881 416	162,6
	Казахстан	-----	-----
	Россия	16 881 416	162,6
	Итого	52 523 578	
	Казахстан	60 359	
	Россия	52 463 219	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	3 704 682	99,1
	Казахстан	-----	-----
	Россия	3 704 682	99,2
	8426 Судовые деррик краны, краны	12 663 578	47,6
	Казахстан	-----	-----
	Россия	12 663 578	47,6
	84 27 Автопогрузчики	2 970 433	56,0
	Казахстан	56 361	95,2
	Россия	2 914 072	55,6
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	11 031 227	65,3
	Казахстан	-----	-----
	Россия	11 031 227	65,3
	Итого	30 369 920	
	Казахстан	56 361	
	Россия	30 313 559	

Приложение 7

Импорт Республики Казахстан подъемно-транспортного оборудования из государств-членов ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	10 195 700	110,9
	Беларусь	75 700	174,0
	Россия	10 120 000	110,6
	8426 Судовые деррик краны, краны	7 926 300	149,2
	Беларусь	20 900	54,5
	Россия	7 905 400	149,9
	8427 Автопогрузчики	1 490 300	173,9
	Беларусь	44 700	173,9
	Россия	1 455 600	193,1
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	38 203 000	163,2
	Беларусь	5 780 700	132,8
	Россия	32 422 300	170,1
2012	Итого	57 815 300	
	Беларусь	5 922 000	
	Россия	51 893 300	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	13 249 810	в 2,5 р.
	Беларусь	56 040	74,0
	Россия	13 193 770	130,4
	8426 Судовые деррик краны, краны	19 935 680	в 2,5 р.
	Беларусь	124 790	в 6 р.
	Россия	19 810 890	в 2,5 р.
	8427 Автопогрузчики	4 152 280	в 2,8 р.
	Беларусь	53 470	119,7
	Россия	4 098 810	в 2,8 р.
2013	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	21 578 140	56,5
	Беларусь	7 697 680	133,2
	Россия	13 880 460	42,8
	Итого	58 915 910	
	Беларусь	7 931 980	
	Россия	50 983 930	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	6 858 668	51,8
	Беларусь	218 034	в 3,9 р.
	Россия	6 640 634	50,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	11 417 828	57,3

	Беларусь	57 593	46,3
	Россия	11 360 235	57,3
	8427 Автопогрузчики	4 924 450	118,6
	Беларусь	1 941 115	X
	Россия	2 983 335	72,8
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	25 419 310	117,8
	Беларусь	8 634 164	112,2
	Россия	16 785 146	120,9
	Итого	48 620 256	
	Беларусь	10 850 906	
	Россия	37 769 350	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	5 616 879	81,9
	Беларусь	113 592	52,1
	Россия	5 503 287	82,9
	8426 Судовые деррик краны, краны	8 427 315	73,8
	Беларусь	10 446	18,1
	Россия	8 416 869	74,1
	84 27 Автопогрузчики	4 174 161	84,2
	Беларусь	972 679	50,1
	Россия	3 174 482	106,4
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	29 490 734	116,0
	Беларусь	6 403 416	74,2
	Россия	23 087 318	137,5
	Итого	47 682 089	
	Беларусь	7 500 133	
	Россия	40 181 956	

Приложение 8

Импорт Российской Федерации подъемно-транспортного оборудования из государств-членов ЕАЭС с 2011 г. по 2014 г. (долл. США)

Год	ТН ВЭД ЕАЭС и краткое название товарной позиции	Стоимость долл. США	в % к прошлому году
2011	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	2 964 000	154,2
	Беларусь	1 784 700	113,6
	Казахстан	1 179 300	в 3,4 р.
	8426 Судовые деррик краны, краны	9 668 600	в 3,1 р.
	Беларусь	6 868 400	в 3,8 р.
	Казахстан	2 800 200	в 2,1 р.
	8427 Автопогрузчики	20 481 500	в 2,1 р.
	Беларусь	20 480 700	в 2,1 р.
	Казахстан	800	-
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	92 796 100	121,8
	Беларусь	92 514,4	121,8
	Казахстан	254 700	114,5
2012	Итого	125 883 200	
	Беларусь	121 648 200	
	Казахстан	4 235 000	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	6 142 019	в 2,1 р.
	Беларусь	4 497 409	В 2,5 р.
	Казахстан	1 644 610	139,5
	8426 Судовые деррик краны, краны	15 321 834	158,5
	Беларусь	10 395 554	151,4
	Казахстан	4 926 280	175,9
	8427 Автопогрузчики	27 947 532	136,5
	Беларусь	27 924 862	136,3
	Казахстан	22 670	X
2013	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	116 401 871	125,5
	Беларусь	116 287 031	125,7
	Казахстан	114 840	45,1
	Итого	165 813 256	
	Беларусь	159 104 856	
	Казахстан	6 708 400	
	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	6 432 082	104,7
	Беларусь	5 439 801	121,0
	Казахстан	992 281	60,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	14 551 026	95,0
	Беларусь	12 040 602	115,8

	Казахстан	2 510 424	51,0
	8427 Автопогрузчики	31 976 322	114,4
	Беларусь	31 974 174	114,5
	Казахстан	2 148	9,5
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	121 780 367	104,6
	Беларусь	121 705 905	104,7
	Казахстан	74 462	64,8
	Итого	174 739 797	
	Беларусь	171 160 482	
	Казахстан	3 579 315	
2014	8425 Подъемники, лебедки, домкраты	3 924 870	61,0
	Беларусь	3 922 306	72,1
	Казахстан	2 564	0,3
	8426 Судовые деррик краны, краны	3 261 058	22,4
	Беларусь	3 204 936	26,6
	Казахстан	56 122	2,2
	84 27 Автопогрузчики	18 054 285	56,5
	Беларусь	17 942 913	56,1
	Казахстан	111 372	8
	8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки	129 118 038	106,0
	Беларусь	128 990 692	106,0
	Казахстан	127 346	171,0
	Итого	154 358 251	
	Беларусь	154 060 847	
	Казахстан	297 404	

Приложение 9

**Импорт в 2014 г. подъемно-транспортного оборудования товарной позиции
ТН ВЭД ЕАЭС 8425 (долл. США)**

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование позиции	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Российская Федерация	Сумма	%
8425110000	тали подъемные и подъемники (кроме скиповых подъемников или подъемников, используемых для подъема транспортных средств), с приводом от электрического двигателя	3 348 098	2 276 796	62 587 318	68 212 212	22%
8425310009	лебедки, кабестаны с приводом от электрического двигателя прочие	3 141 551	5 823 756	56 208 948	65 174 255	21%
8425420000	домкраты и подъемники гидравлические прочие, используемые для поднятия транспортных средств	2 015 692	2 160 752	39 346 204	43 522 648	14%
8425490000	домкраты и подъемники, используемые для поднятия транспортных средств, прочие	1 626 510	2 223 634	33 879 732	37 729 876	12%
8425410000	стационарные гаражные подъемники	1 600 455	1 870 124	32 932 738	36 403 317	12%
8425390009	лебедки, кабестаны, прочие	917 067	7 137 793	23 566 147	31 621 007	10%
8425190009	тали подъемные и подъемники (кроме скиповых подъемников или подъемников, используемых для подъема транспортных средств), прочие	2 296 809	4 187 324	14 203 572	20 687 705	7%
8425390003	прочие лебедки кабестаны с приводом от поршневых двигателей внутреннего сгорания	232 800	304 267	5 637 817	6 174 884	2%
8425390008	лебедки шахтных подъемных установок надшахтного размещения; лебедки специально предназначенные для подземных работ		122 075	2 165 467	2 287 542	1%
8425310001	лебедки, кабестаны с приводом от электрического двигателя для гражданской авиации			220 042	220 042	0%
8425390007	прочие лебедки, кабестаны для гражданской авиации	21 020	34 983	148 715	204 718	0%
8425190001	тали подъемные и подъемники (кроме скиповых подъемников или подъемников, используемых для подъема трансп. средств), прочие, для снятия и установки на самолет			5 750	5 750	0%

	авиационных двигателей подсубпоз.8411123002					
8425390001	лебедки; кабестаны, прочие, с приводом от поршневых двигателей внутреннего сгорания, для гражданской авиации				0	0%
8425390002	лебедки шахтных подъемных установок надшахтного размещения; лебедки специально предназначенные для подземных работ, с приводом от поршневых двигателей внутреннего сгорания				0	0%
Итого		15 200 002	26 141 504	270 902 450	312 243 956	100%

**Импорт в 2014 г. подъемно-транспортного оборудования товарной позиции
ТН ВЭД ЕАЭС 8426 (долл. США)**

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование позиции	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Российская Федерация	Сумма	%
8426200000	краны башенные	6 020 081	10 412 979	106 359 160	122 792 220	18%
8426490099	трубоукладчики прочие	8 895 486	17 591 323	86 867 739	113 354 548	17%
8426110000	краны мостовые на неподвижных опорах	2 438 037	13 096 326	80 401 782	95 936 145	14%
8426410007	прочие механизмы самоходные подъемные на колесном ходу, прочие	1 519 177	19 558 814	43 502 164	64 580 155	9%
8426911009	прочие краны гидравлические, предназначенные для загрузки и разгрузки транспортных средств	6 633 821	255 370	42 475 160	49 364 351	7%
8426919009	прочие машины, предназначенные для монтажа на дорожных автотранспортных средствах	1 174 300	2 482 516	45 511 872	49 168 688	7%
8426300009	краны порталные или стреловые на опоре, прочие	2 072 764	4 540 077	33 811 924	40 424 765	6%
8426190000	прочие краны мостовые, козловые, порталные, фермы подъемные подвижные и погрузчики портальные	6 620 147	2 116 453	30 325 632	39 062 232	6%
8426410001	механизмы самоходные подъемные прочие, на колесном ходу, г/п 75 т и более		4 564 369	32 770 802	37 335 171	5%
8426410003	прочие механизмы самоходные подъемные на колесном ходу с телескопической стрелой и приспособлением захвата контейнеров сверху г/п не более 45	475 232	1 196 855	19 320 185	20 992 272	3%
8426490091	трубоукладчики прочие		7 113 279	11 330 110	18 443 389	3%
8426990000	прочие механизмы подъемные	2 260 689	135 976	10 275 609	12 672 274	2%
8426490010	трубоукладчики г/п 90 т и выше, предназначенные для работы при температуре окружающего воздуха -50 град. С и ниже			9 467 191	9 467 191	1%
8426300001	краны порталные (контейнерные перегрузчики) на рельсовом ходу г/п не более 80 т			5 256 640	5 256 640	1%
8426120009	фермы подъемные подвижные на колесном		36 172	2 278 168	2 314 340	0%

	ходу и погрузчики портальные, прочие					
8426120001	погрузчики портальные на колесном ходу г/п более 60			27 073	27 073	0%
8426410002	прочие механизмы самоходные подъемные на колесном ходу; г/п менее 75т,предназначенные для работы при температуре окружающего воздуха -50 град. С и ниже				0	0%
8426911001	машины и механизмы подъемные, предназначенные для установки на 4-гусеничных машинах с двумя ведущими тележками для работы в заболоченных или снежных районах				0	0%
Итого		38 109 734	83 100 509	559 981 211	681 191 454	100%

Приложение 11

**Импорт в 2014 г. подъемно-транспортного оборудования товарной позиции
ТН ВЭД ЕАЭС 8427 (долл. США)**

Код ТН ВЭД ТС ЕАЭС	Наименование позиции	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Российская Федерация	Сумма	%
8427201909	погрузчики самоходные прочие, с высотой подъема 1 м или более, прочие	11 758 230	13 550 530	251 313 065	276 621 825	47,1%
8427101000	погрузчики самоходные с приводом от электрического двигателя с высотой подъема 1 м или более	12 928 974	4 502 894	162 930 258	180 362 126	30,7%
8427201100	автопогрузчики с вилочным захватом для неровной местности и прочие штабелирующие автопогрузчики с высотой подъема 1 м или более	8 159 964	10 236 434	71 648 313	90 044 711	15,3%
8427201902	погрузчики самоходные прочие, с высотой подъема 1 м или более: погрузчики лесоматериалов фронтальные (челюстные, грейферные) и манипуляторного типа прочие	7 920 386	33 046	10 414 086	18 367 518	3,1%
8427900009	прочие погрузчики	2 237 905	636 820	7 377 986	10 252 711	1,7%
8427209000	прочие погрузчики самоходные	585 908	5 193 060	430 033	6 209 001	1,1%
8427109000	прочие погрузчики самоходные с приводом от электрического двигателя	3 025 411	1 343 942	936 304	5 305 657	0,9%
8427201901	погрузчики самоходные прочие, с высотой подъема 1 м или более: погрузчики лесоматериалов фронтальные (челюстные, грейферные) и манипуляторного типа с момента выпуска которых прошло более 3 лет	459 946	41 402	107 609	608 957	0,1%
8427900001	прочие погрузчики: погрузчики лесоматериалов манипуляторного типа с момента выпуска которых прошло более 3 лет				0	0,0%
Итого		47 076 724	35 538 128	505 157 654	587 772 506	100%

Приложение 12

Импорт в 2014 г. подъемно-транспортного оборудования товарной позиции
ТН ВЭД ЕАЭС 8428 (долл. США)

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование позиции	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Российская Федерация	Сумма	%
8428909000	оборудование прочее для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки, прочее	32 001 672	27 758 450	475 386 899	535 147 021	35%
8428102002	лифты с электрическим управлением, обеспечивающие скорость движения кабины менее 0,2 м/с	12 919 075	40 157 875	275 950 109	329 027 059	21%
8428330000	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов ленточные прочие	14 446 065	11 251 289	146 751 615	172 448 969	11%
8428399009	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов, прочие	27 304 559	12 090 255	119 310 986	158 705 800	10%
8428400000	эскалаторы и движущиеся пешеходные дорожки	4 204 255	3 816 005	77 034 885	85 055 145	6%
8428392000	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов конвейеры роликовые	4 354 635	1 274 617	70 822 512	76 451 764	5%
8428102001	лифты обеспечивающие скорость движения кабины более 2 м/с	453 082	7 576 446	48 512 688	56 542 216	4%
8428202000	пневматические подъемники и конвейеры для сыпучих материалов	2 459 212	11 007 998	21 793 141	35 260 351	2%
8428102009	подъемники скиповые	84 279	62 188	28 984 484	29 130 951	2%
8428320000	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов ковшовые	4 092 992	1 233 964	16 741 009	22 067 965	1%
8428208009	пневматические подъемники и конвейеры, прочие, прочие	4 446 205	581 908	6 461 529	11 489 642	1%
8428310000	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов, специально предназначенных для подземных работ	395 249		7 446 522	7 841 771	1%
8428108000	лифты и подъемники скиповые, прочие	197 548	1 723 107	5 332 881	7 253 536	0%
8428907900	прочие загрузочные устройства, специально разработанные для использования в сельском хозяйстве	1 652 213	1 258 704	4 037 479	6 948 396	0%
8428907100	загрузочные устройства,	93 360	366 990	4 027 148	4 487 498	0%

	специально разработанные для навески на сельскохозяйственные тракторы					
8428600000	канатные пассажирские и грузовые дороги, лыжные подъемники; тяговые механизмы для фуникулеров	3 818	119 345	1 910 204	2 033 367	0%
8428399001	элеваторы и конвейеры непрерывного действия для товаров или материалов, прочие: для использования в производстве моторных транспортных средств товарных позиций 8701- 8705			1 887 852	1 887 852	0%
8428208001	пневматические подъемники и конвейеры, прочие, для транспортировки текстильных волокон		22 473		22 473	0%
8428102000	лифты и подъемники скиповые, с электрическим управлением				0	0%
Итого		109 108 219	120 301 614	1 312 319 943	1 541 801 776	100%

Крупнейшие мировые производители подъемных кранов

Название компании	Страна	Среднегодовой объем продаж (млн. долл.)
Litbherr	Германия	4518
TerexCranes	США	3332
Konecranes	Финляндия	2797
Manitowoc Cranes	США	2414
Zoomlion	Китай	2319
Xuzhou Heavy Machinery	Китай	2161
ZPMC	Китай	1750
Tadano	Япония	1156
Sany	Китай	871
Palfinger	Австрия	758
Kato Works	Япония	745
Columbus McKinnen	США	579
Link Belt	Испания	509
Kobelco Cranes Co.	Япония	459
Sennebogen	Германия	415
Hitachi Sumitomo	Япония	281
Favelle Favco	Малайзия	219
Fuwa	Китай	189
Manitex	США	164

Мировые производители погрузчиков

Наименование компании	Производимая продукция
<u>Komatsu (Япония)</u>	Дизельные, бензиновые и электрические машины, а также погрузчики, работающие на сжиженном газе. Г/п от 0,5 до 43 тонн. Грузозахватные приспособления: захваты для цилиндрических емкостей (бочек, цистерн, труб); блочные захваты; захваты для рулонных грузов; захваты для работы с тюками; многопаллетные типы захватов; поворотные захваты для складов и производственных цехов; поворотные захваты для складов и производственных цехов; захваты, оборудованные верхним прижимом груза; наклонные вилочные захваты.
Mitsubishi Heavy Industries (Япония)	Модельный ряд погрузчиков насчитывает более 150 моделей, работающих на дизельном топливе, электроаккумуляторах и сжиженном газе.
Nippon Yusoki Co., Ltd (Япония)	Фронтальные погрузчики, высотные комплектовщики и штабелеры, вилочные ведомые электротележки с поворотной рукояткой, промышленные электротягачи, комплексные системы транспортировки материалов и работающие без водителей средства напольного транспорта
Doosan Infracore (Ю.Корея)	Отправляет на экспорт около 65% от общего числа произведённых вилочных погрузчиков в более чем 90 стран мира
Swetruck AB (Швеция)	Один из ведущих европейских производителей погрузчиков, перегружатели контейнеров, машин для обработки древесины. Производит лесоукладчики с различными грейферами, контейнерные укладчики загруженных контейнеров грузоподъемностью в диапазоне от 28 до 52 тонн, оснащенных мачтой для подъема контейнеров на 5-ти метровую высоту.
Combilift (Ирландия)	Вилочные погрузчики, способные передвигаться во всех направлениях, специализированное оборудования для работы с длинномерными материалами. Продукция компании экспортируется в 45 стран.
Dambach Lagersysteme GmbH Go. KG (Германия)	Автоматические стеллажные склады и комплексные автоматизированные системы, штабелеры для комплектации, четырехходовые погрузчики для длинномерных материалов, штабелеры для высотных стеллажных складов и автоматические штабелеры для автоматизированных производств.
Hyster (США)	Компания основана в 1929 году. Выпускает широкий диапазон моделей техники для перевозки и штабелирования грузов на поддонах и в контейнерах - от ручных гидравлических тележек

	до таких сложных машин, как ричстакеры и высотные штабелеры.
Ailift Mechanical Equipment Co.(Китай)	Дизельные погрузчики г/п до 5 т, электропогрузчики г/п до 3 т, специальные погрузчики для перевалки контейнеров и электроштабелеры для узких проездов. Оборот компании по приводному напольному транспорту достигает более чем 78 млн. евро.
Hangzhou (Китай)	Фронтальные погрузчики с электроприводом и ДВС, управляемое с помощью поворотной рукоятки оборудование, ручные гидравлические вилочные тележки, мобильные подъемные столы ножничного типа.

Мировые производители лифтов

Название компании	Производимая продукция
OTIS США	Лифты компании <i>OTIS являются самыми востребованными и популярными в России</i> . Ежегодно OTIS продает до 70 тыс. единиц оборудования, что составляет около 26% мирового рынка нового оборудования. <i>Доля рынка нового оборудования OTIS в Российской Федерации составляет 20%.</i>
Корпорация KONE Oy Финляндия	Лифты пассажирские и грузовые подъемники, эскалаторы и траволаторы. Предлагает инновационные и экологически безопасные решения для лифтов, эскалаторов и автоматических дверей. Физический объем производства составляет более 400 000 единиц подъемной техники в год.
Корпорация «Thyssen Krupp Elevator» Германия	Лифтовое, эскалаторное и аналогичное оборудования — от грузовых лифтов до подъемников для людей с ограниченными физическими возможностями. Компания представлена в 67 странах. Объем продаж – 5,2 миллиарда Евро. <i>Представительство корпорации Thyssen Krupp Elevator открыто в России с 2002 года</i>
HIRO LIFT, Германия	Лестничные лифты, подъемники для инвалидов колясок, лифты для инвалидов кресел, платформы вертикальные для инвалидов, пассажирские лифты для использования в частных, общественных и коммерческих зданиях.
Lift Material Германия	Лифты LM-LIFTMATERIAL установлены во многих зданиях Германии, например лифт грузоподъемностью 9500 кг установлен в офисе компании Porsche. Производство лифтов LM-LIFTMATERIAL находится только в Евросоюзе. Штаб-квартира LM-LIFTMATERIAL находится в г. Мюнхен (Германия).
Scindler Швейцария	Самый известный в мире производитель этажных эскалаторов. Занимает лидирующее первое место в мире по производству пассажирских конвейеров. На заводах Шиндлера производят высококлассное лифтовое оборудование, которое составляет конкуренцию таким заводам, как: ОТИС, КОНЕ, ТИССЕН.
Группа «ELEX» Италия	Производит лифты грузовые, больничные, пассажирские любой грузоподъемности (электрические и гидравлические), лифты со скоростью 4м/сек; лифты с грузоподъемностью до 20 тонн; лифты без машинного отделения; лифты с панорамным видом; лифты, предназначенные для внешнего исполнения с высокой влагозащитой по IP 65; лифты для опасного местонахождения <i>Компания работает в России</i>

	через ООО «Траст-Лифт».
Kleemann Греция	Производит около 5% общего мирового объема укомплектованных лифтов. все возможные типы лифтов и лифтового оборудования, предлагаемые сегодня на рынке от сравнительно недорогих гидравлических пассажирских лифтов до высокотехнологичных моделей грузовых подъемников. Экспортирует свою продукцию в десятки стран мира, включая Россию.
DELMAN Китай	Один из самых крупнейших производителей лифтовых комплектующих в Китае. Производственная линейка – лифты пассажирские, грузовые, больничные, малые грузовые, автомобильные лифты, гидравлические лифты, коттеджные лифты; эскалаторы; траволаторы; парковочные системы; подъемники; оборудование для инвалидов. Продукция завода имеет российскую и международную сертификацию,
Guangdong Union & General Elevator Китай	Пассажирские и грузовых лифтов, в том числе и без машинного помещения, коттеджные лифты, медицинские и малогрузовые лифты, эскалаторы и траволаторы. <i>Лифты и эскалаторы компании прошли сертификацию CE для европейского рынка и сертификацию на соответствие требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности лифтов».</i>
KunShan KOYO Elevator . Китай	Лифты пассажирские, грузовые, автомобильные, специализированные, эскалаторы и траволаторы. Продукция соответствуют европейским стандартам EN115, TUV и EN81.
Hyundai (Корея)	Основная продукция – лифты и эскалаторы. Годовой объем выпуска компании составляет до 10000 лифтов и 6000 эскалаторов всевозможных конструкций. Спектр выпускаемой продукции – лифты и эскалаторы различной модификации, парковочные системы, автоматизированные складские системы и др. подъемное оборудование.
FUJITEC Япония	Компания имеет представительства по всему миру. Направление деятельности FUJITEC - разработка и проектирование, производство, продажа, монтаж и сервисное обслуживание лифтов, эскалаторов и траволаторов

Основные производители лифтов Российской Федерации

Предприятие		Кол-во выпускаемых моделей	Ежемесячная мощность	Доля рынка
«Щербинский Лифтостроительный Завод» (ОАО)	Москва, Г.Щербинка	100	1200 лифтов	28,03%
«Карачаровский Механический Завод» (ОАО)	г. Москва	80	850 лифтов	16,21%
«Нижегород Лифтмаш» (ООО)	Нижегородская обл. г. Кстово	22	до 200 лифтов	1,84%
«Сибирский лифт» ООО	г. Омск	26	150 лифтов	1,56%
«Лобнинский лифтостроительный завод» ООО	г. Лобня	28	до 200 лифтов	0,6%
«ОЛМА лифт» ООО	Московская обл. г. Дёповск	23	150 лифтов	0,6%
Завод «МЭЛ»	г. Москва	22	150 лифтов	0,5%
«Кузбасслифт» ООО	г. Кемерово	37	до 70 лифтов	0,4%
«Сити Лифт» (ОАО)	Московская обл. г. Дзержинский	7	25 лифтов	0,26%
«Саратовский Лифтостроительный Завод» (ООО)	г. Саратов	24	25 лифтов	0,15%
«Мослифт» (МГУП)	г. Москва	12	100 лифтов	0,03%
Пышминский лифтостроительный завод	Свердловская обл. Пышминский р-н	6	125 лифтов	0,03%