

Маркетинговое исследование рынка дорожной техники

Дорожная техника призвана выполнять следующие основные функции:

- устройство земляного полотна дороги;
- создание автомобильных развязок, тротуаров;
- строительство дорожно-эксплуатационных построек.

На российском рынке представлено большое число видов дорожно-строительной техники. Выбор необходимого оборудования осуществляется по следующим критериям:

- объем, интенсивность и характеристика строительных работ;
- условия эксплуатации (климат, ландшафт);
- возможности содержания и сервисного обслуживания машин.

Общие требования к эксплуатации дорожно-строительной техники сформулированы в ГОСТ 12.3.033-84 "Строительные машины. Общие требования безопасности".

Для Российской Федерации характерна низкая плотность автомобильных дорог, которая составляет:

- 67 км на 1000 кв. км площади территории страны;
- 8 км на 1000 жителей.

В то же время плотность автомобильных дорог на 1000 кв. км площади территории страны составляет во Франции и Германии 1800-1830 км, в Литве, Латвии, Эстонии, Польше, Индии – 1070-1175 км, США – 670 км, то есть в 10-25 раз больше по сравнению с Российской Федерацией.

В России протяженность дорог с твердым покрытием 1000 кв. км территории в 20 раз ниже, чем в Европе, и в 10 раз – чем в Канаде. По значению плотности автодорог на 1000 жителей Россия в 2-3 раза уступает США, Франции, Швеции, Финляндии и другим странам.

Улучшение качества имеющихся автомобильных дорог и строительство новых — проблема, остро стоящая перед властями всех уровней.

Наиболее активно развивается строительство новых дорог федерального значения. Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения в последние годы, напротив, сокращается, что связано с процессом перераспределения автодорог субъектов РФ и муниципальных образований, осуществляемым согласно принципам новой классификации автомобильных дорог.

Качество существующих дорог остается на низком уровне. Так, нормативным требованиям в России соответствует всего до половины дорог. Наилучшее качество дорожного покрытия в ЮФО (здесь требованиям соответствует 52% дорог) и в УФО (54%); худшие дороги — в СЗФО (25%).

Общее состояние территориальной дорожной сети России, по данным Росавтодора, характеризуется следующими негативными моментами:

- протяженность участков территориальных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составляет более 76% от общей протяженности сети;
- отсутствие подъездов с твердым покрытием к малым сельским населенным пунктам обуславливает дополнительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам, которые в 3-4 раза выше, чем по дорогам с более качественным покрытием
- протяженность грунтовых дорог составляет около 220 тыс. км, движение по этим дорогам затруднено в осенне-весенний период, что вызывает значительные потери у сельскохозяйственных предприятий;
- около 50 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием, что приводит к стагнации производства и оттоку населения.

В настоящее время финансирование дорожных работ в России осуществляется государством:

- Росавтодор (Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации) ответственен за строительство дорог федерального значения;
- региональные бюджеты финансируют строительство подъездных и соединительных дорог

(например, соединяющих федеральные);

- муниципальные бюджеты осуществляют возведение дорожного покрытия, соединяющего между собой административные центры субъектов страны.

Таким образом, основополагающим фактором развития российского дорожного хозяйства является политика государства в данном направлении.

В 2010-2011 годах на госуровне принят ряд стратегических решений, направленных на улучшение ситуации в отрасли. В частности, в 2011 году был принят новый закон о создании федеральных и региональных бюджетных фондов для финансирования строительства и ремонта автомобильных дорог.

В рамках бюджета в составе федерального бюджета предлагается формировать Федеральный дорожный фонд. Объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда предлагается определять при составлении проекта федерального закона о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период. Законом также предусматривается создание дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

Законом предлагается формировать Федеральный дорожный фонд в составе федерального бюджета из двух частей: базового объема бюджетных ассигнований (254,1 млрд руб.) и прогнозируемого объема, включающего доходы от повышения акцизов на нефтепродукты и другие доходы от использования инфраструктуры автомобильных дорог федерального значения. Также предлагается закрепить в Бюджетном кодексе РФ с 1 января 2014 г. нормативы распределения доходов от уплаты акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей в федеральный бюджет по нормативу 28%, а в бюджеты субъектов Российской Федерации – по нормативу 72%.

Изменится порядок предоставления денежных средств регионам – вместо субсидий будут выдаваться бюджетные кредиты на возмездной основе сроком до 5 лет. По мнению экспертов, в связи с тяжелой кредитной нагрузкой значительной части регионов России, расходы на дорожное хозяйство в этом случае могут начать снижаться.

В 2010 году закончила свое действие федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы), и началась реализация ФЦП "Развитие транспортной системы России», рассчитанная на 2010-2015 годы. Ее подпрограмма "Автомобильные дороги" имеет следующие цели:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Несмотря на все предпринимаемые шаги, темпы развития дорожного хозяйства страны не успевают за увеличением числа эксплуатируемого автотранспорта.

В качестве основных тенденций российского рынка дорожного строительства можно назвать:

- ужесточение государственного контроля за расходованием финансовых средств и качеством работ;
- увеличение доли расходов региональных и муниципальных бюджетов за счет снижения нагрузки федерального бюджета;
- сокращение строительных смет, оптимизация затрат на всех этапах возведения дорог.

В случае успешной реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" отрасль ждет благоприятные изменения:

- увеличение протяженности федеральных дорог в полтора раза или на 12 тыс. км (37.82 тыс. км к 2016 году);
- увеличение доли федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, с 37.8% до 61%;
- сокращение перегруженных участков федеральных дорог с 27.3% до 19.5%.

Рынок дорожной техники взаимосвязан с развитием дорожной инфраструктуры страны. На сегодняшний день можно говорить о тяжелом положении отрасли, но в 2010 году ситуация начала

выправляться по отношению к показателям 2009 года.

Так, например, рынок дорожных катков в 2009 году сократился по сравнению с уровнем 2008 года на 87.8%. В настоящее время большинство эксплуатируемых в России катков – отечественного производства. В закупках новой техники преобладают модели зарубежного изготовления. Так, в 2009 году доля импорта дорожных катков составила около 85% от общего объема рынка страны.

Дальнейшее развитие рынка, в соответствии с прогнозами Research.Techart, выглядит перспективно: в среднесрочной перспективе CAGR рынка дорожно-строительной техники составит 5-6% в год.

Прогноз динамики потребления ДСТ на ближайшие пять лет представлен на рисунке.

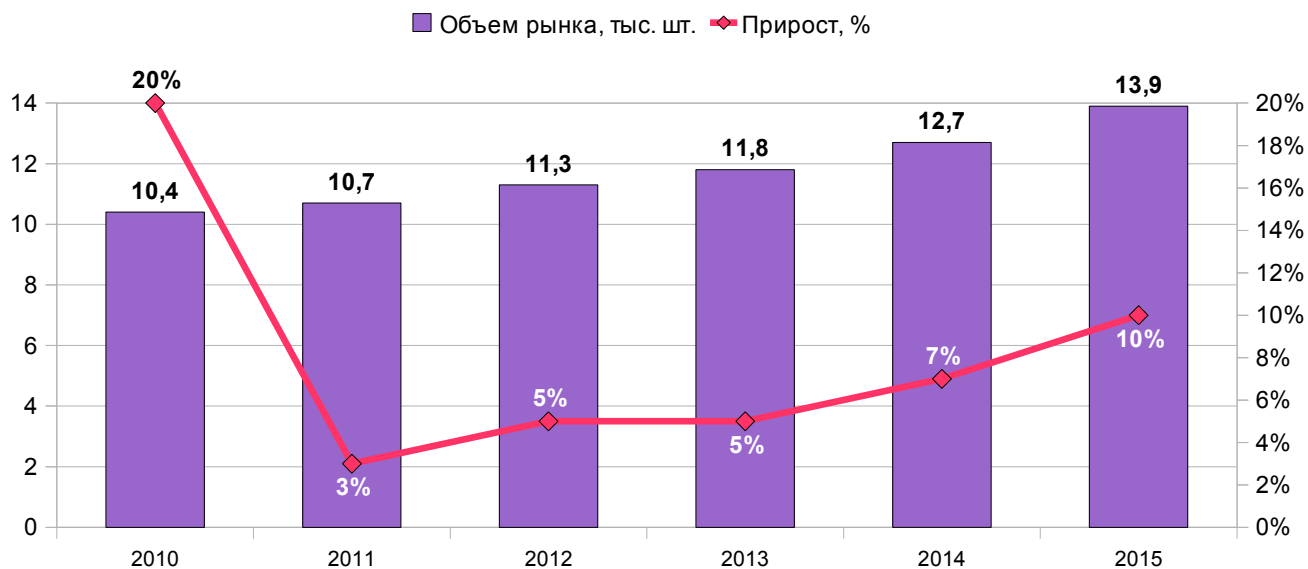


Рисунок 1. Прогноз динамики объема российского рынка дорожно-строительной техники в 2010-2015 годах (оценка Research.Techart)

Статья подготовлена [Research.Techart](#)
на основании исследования [рынка дорожно-строительной техники](#)