

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 12

ИТОГИ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2013 ГОДА

Москва 2013

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2013 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	7
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ.....	7
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	14
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	15
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	19

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Спад производства в машиностроительном секторе составил 3.3%;
- Ø Наибольшее снижение наблюдается в сельскохозяйственном машиностроении, но в третьем квартале начался рост производства зерноуборочных комбайнов;
- Ø Повышение уровня локализации производства иномарок привело к увеличению выпуска автомобильной продукции;
- Ø Производство грузовых вагонов продолжает падать из-за избытка техники на рынке, но выпуск локомотивов растет;
- Ø Льготное автокредитование не переломило негативную ситуацию на рынке легковых автомобилей.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	01-09.2012/ 01-09.2012, %
Производство машин и оборудования	93.6
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	96.1
Производство транспортных средств и оборудования	98.4
Всего машиностроительный комплекс	96.7



1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2013 ГОДА

В январе-сентябре 2013 года почти все месяцы динамика производства в машиностроительном комплексе была отрицательная (см. рисунок 1). Небольшой рост наблюдался только в январе и апреле. Самое сильное падение производства наблюдалось в марте — на 9.8% в годовом сравнении.

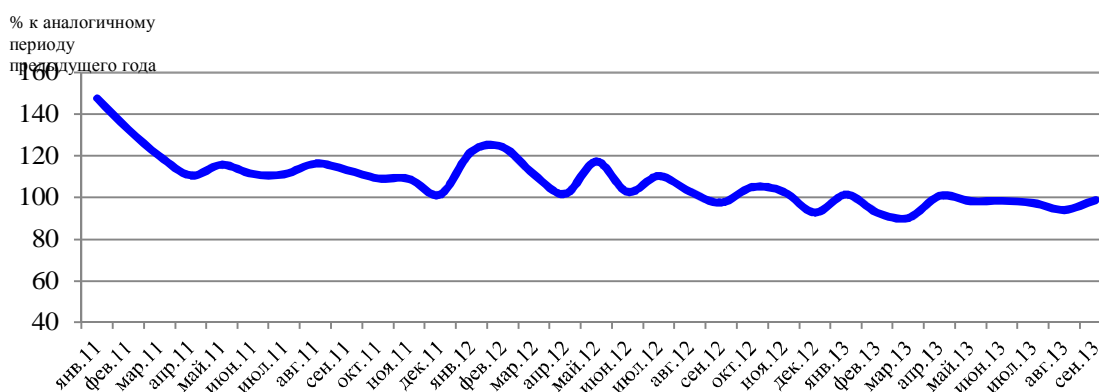
В целом по итогам отчетного периода совокупный индекс производства в трех машиностроительных отраслях, согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», составил 96.7% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Более низкий показатель среди отраслей обрабатывающего сектора отмечены в январе-сентябре только в целлюлозно-бумажном производстве, издательской и полиграфической деятельности (93.3%) и в производстве кожи, изделий из кожи и производстве обуви (94.6%).

Основная причина падения производства в машиностроительном секторе – сокращение инвестиционного спроса в стране. Кроме того, наблюдалось ухудшение потребительского спроса на легковые автомобили.

Эксперты РИА Рейтинг надеялись, что в третьем квартале динамика производства в машиностроении улучшится, но на самом деле улучшения не случилось, так как ожидаемого роста инвестиций не произошло.

Рисунок 1

Индекс производства в машиностроительном комплексе



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

Снижение производства по итогам девяти месяцев отмечено во всех трех машиностроительных отраслях (см. таблицу 1). При этом самый низкий темп спад наблюдался в транспортном машиностроении. Причем, во втором квартале в этой отрасли даже наблюдался рост производства, однако в третьем квартале динамика ухудшилась.

Из числа двенадцати подотраслей положительная динамика производства по итогам девяти месяцев зафиксирована только в трех –

в производстве бытовых приборов, в производстве изделий медицинской техники, средств измерений, оптических приборов и аппаратуры, часов, а также в производстве автомобилей, прицепов и полуприцепов. В первых двух подотраслях рост производства обусловлен сравнительно стабильным потребительским спросом, который поддерживался растущими доходами населения и высокой активностью банков в кредитовании физических лиц. В свою очередь, в автомобилестроительной отрасли рост производства объясняется не увеличением спроса на автомобили, а увеличением уровня локализации производства автомобилей иностранных марок.

В остальных девяти подотраслях наблюдается спад производства. При этом самые большие темпы спада отмечены преимущественно в подотраслях, выпускающих инвестиционное оборудование – в производстве механического оборудования, в сельскохозяйственном машиностроении, в станкостроении, в производстве оборудования специального назначения, в энергетическом машиностроении.

Данные октября не показали существенных изменений в динамике производства в машиностроительном секторе. Единственное улучшение — рост производства в транспортном машиностроении.

Существует вероятность того, что итогам ноября и декабря инвестиционная статистика в стране все же улучшится за счет увеличения инвестиционной программы «Газпрома», но вряд ли это приведет к существенному улучшению динамики производства в машиностроительном секторе.

Эксперты «РИА Рейтинг» снизили свой прогноз по итогам 2013 года — спад производства в машиностроительном секторе составит не менее 3%.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	01-09.2013/ 01-09.2012, %
Обрабатывающие производства	99.7
Производство машин и оборудования	93.6
Производство механического оборудования	93.7
Производство прочего оборудования общего назначения	96.0
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	82.2
Производство станков	85.4
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	90.6
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	105.8
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	96.1
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	91.3
Производство электрических машин и электрооборудования	89.1
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	95.5

Отрасль	01-09.2013/ 01-09.2012, %
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	110.5
Производство транспортных средств и оборудования	98.4
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	102.1
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	92.8

Источник: Росстат

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов стало одной из немногих подотраслей машиностроительного комплекса, где по итогам девяти месяцев текущего года отмечен рост. По сравнению с январем-сентябром прошлого года рост составил 2.1%.

Однако примечательно, что производство основной продукции этой подотрасли снижалось. Так, согласно данным Росстата, суммарный выпуск легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов снизился в отчетном периоде на 3.5% до 1575.7 тыс. шт. (см. рисунок 2). Отрицательная динамика производства наблюдалась и в отношении всех этих видов продукции по отдельности (см. таблицу 2).

Таким образом, выпуск готовых автомобилей уже фактически не влияет на динамику производства в автомобилестроительной подотрасли. Вместе с тем наибольшее влияние на общую статистику в подотрасли оказало увеличение производства кузовов для автотранспортных средств. В январе-сентябре выпуск кузовов составил 100.1 тыс. штук, что сопоставимо с общим объемом производства автомобильной техники. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост производства кузовов составил 16.7%.

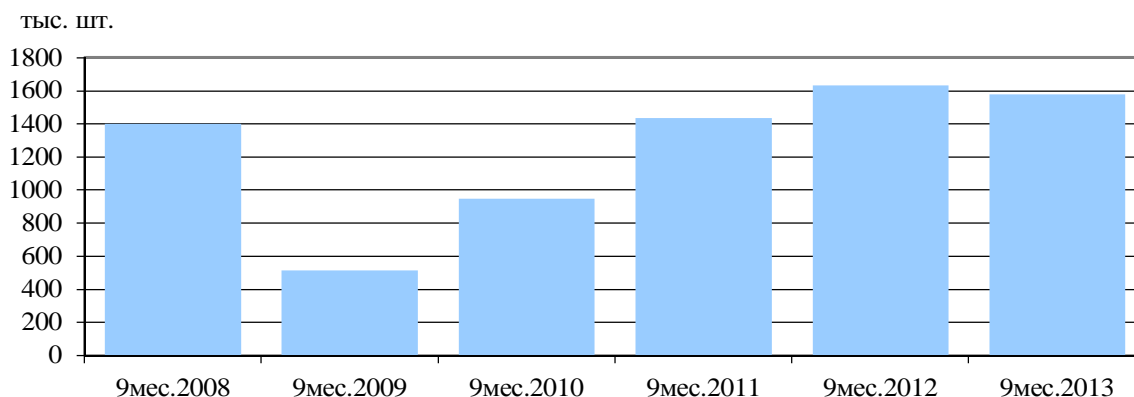
По предположению экспертов «РИА Рейтинг», быстрый рост производства кузовов связан с увеличением уровня локализации выпуска российских иномарок. В результате, снижение производства конечной продукции происходит на фоне увеличения добавленной стоимости выпускаемой продукции в подотрасли.

Вполне вероятно, что в четвертом квартале этот тренд сохранится. Так, в октябре рост производства в подотрасли составил в годовом сравнении 2.5%. При этом выпуск кузовов увеличился на 8.0%. Вместе с тем, вполне вероятно, что падение выпуска готовых автомобилей к концу года ускорится, так как многие автозаводы остановили производство на новогодние каникулы уже в декабре.

Эксперты «РИА Рейтинг» полагают, что по итогам года в целом по подотрасли рост составит около 1%. Положительная динамика будет обеспечена, в основном, за счет увеличения производства кузовов. В ноябре в Калуге было открыто предприятие ООО «Джервази-Восток» по производству кузовов для грузовых автомобилей.

Рисунок 2

Суммарное производство автомобильной техники (легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы)



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	01-09.2013 г.	в % 01-09.2012 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	1391.9	97.5
Грузовые автомобили, тыс. шт.	144.5	94.5
Автобусы, тыс. шт.	39.9	97.5

Источник: Росстат

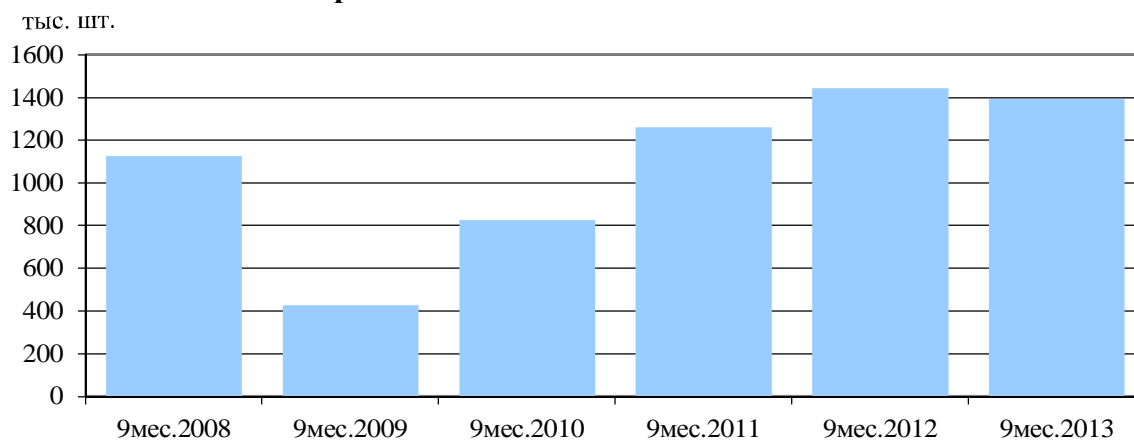
По данным Росстата, производство легковых автомобилей снизилось в январе-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2.5% до 1391.9 тыс. машин. При этом, как видно из рисунка 3, объем производства легковых автомобилей в отчетном периоде уступал только рекордному результату прошлого года.

По данным «АСМ-Холдинг», выпуск легковых автомобилей в январе-сентябре 2013 года составил 1391.4 тыс. единиц, что на 3.2% ниже, чем годом ранее. В том числе, производство отечественных марок автомобилей снизилось на 14.6% до 401.0 тыс. машин, тогда как производство иностранных марок выросло на 2.4% до 990.5 тыс. машин. Таким образом, доля отечественных марок в общем объеме производства снизилась с 32.7% в январе-сентябре прошлого года до 28.8% в январе-сентябре текущего года.

Как видно из таблицы 3, рост производства наблюдался только в Москве и Санкт-Петербурге. В других регионах выпуск легковых автомобилей сокращался. В том числе, отмечено падение производства в Калужской области, где не так давно было открыто несколько сборочных предприятий.

Рисунок 3

Производство легковых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	01-09.2013 в % к 01-09.2012
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	89.4
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуриг, Хёндэ Мотор Мануфакчуриг Рус)	101.3
г.Москва (Автофрамос)	122.8
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	94.2
Ростовская область (ТагАЗ)	11.7
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	83.5
Ульяновская область (УАЗ)	94.6

Источник: Росстат

Снижение производства легковых автомобилей объясняется падением внутреннего спроса. Согласно данным «Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), по итогам девяти месяцев продажи легковых и коммерческих автомобилей сократились в годовом сравнении на 6.6%.

При этом следует отметить, что импорт новых автомобилей сокращается быстрее продаж на внутреннем рынке. Согласно данным ФТС, импорт легковых автомобилей составил по итогам девяти месяцев 669.9 тыс. единиц, что на 19.1% меньше, чем в прошлом году. Из этого следует, что динамика продаж автомобилей, изготовленных на отечественных заводах, была несколько лучше, чем это следует из статистики АЕБ.

Как видно из таблицы 4, лидером продаж по итогам полугодия стала LADA Granta. При этом в первой десятке наиболее продаваемых марок автомобилей четыре произведены на ОАО «АВТОВАЗ».

Сохранение отрицательной динамики продаж и производства легковых автомобилей в третьем квартале свидетельствует о том, что запущенная с начала июля программа льготного автокредитования не привела к заметному улучшению ситуации на рынке. Темпы спада замедлились, но ожидаемого выхода на положительную динамику не произошло.

Эксперты «РИА Рейтинг» полагают, что по итогам года спад производства легковых автомобилей составит около 3%. При этом следует учитывать, что «ИЖМАШ» остановил производство со 2 декабря до 15 января, всеволжский Ford Sollers — с 17 декабря также до 19 января, УАЗ — с 25 декабря до 3 февраля. Кроме того, в декабре «АВТОВАЗ» перешел на сокращенный режим работы.

Таблица 4

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи 01-09.2013 г., шт.	в % к 01-09.2012
Granta	LADA	128477	159.7
Solaris	HYUNDAI	85757	101.6
New Rio	KIA	67678	105.2
Duster	RENAULT	60426	В 2.2 р.
Polo	VW	53368	102.0
Focus	FORD	50406	73.8
Kalina	LADA	49072	50.8
Priora	LADA	44606	47.2
Cruze	CHEVROLET	42660	91.8
Largus	LADA	40402	В 5.8 р.

Источник: АЕБ

Из всех видов автомобильной техники худшая динамика в отчетном периоде наблюдалась в отношении грузовых автомобилей. Согласно данным Росстата, их выпуск сократился по сравнению с январем-сентябром прошлого года на 5.5% до 144.5 тыс. единиц. При этом в отдельные месяцы наблюдалась положительная динамика производства. Так, в апреле выпуск грузовиков вырос в годовом сравнении на 8.9%, в июне — на 1.1%, в сентябре — на 3.0%.

Согласно данным АСМ-Холдинга, производство грузовиков сократилось по итогам января-сентября на 5.3% до 140.7 тыс. единиц. В том числе, выпуск отечественных моделей сократился на 6.0% до 120.7 тыс. машин, иностранных — на 1.1% до 20.0 тыс. единиц

В региональном разрезе (см. таблицу 5) рост производства в отчетном периоде наблюдался в Нижегородской и Ульяновской областях, где производятся малотоннажные грузовики. В тех регионах, где выпускаются большегрузные автомобили, производство продолжает падать.

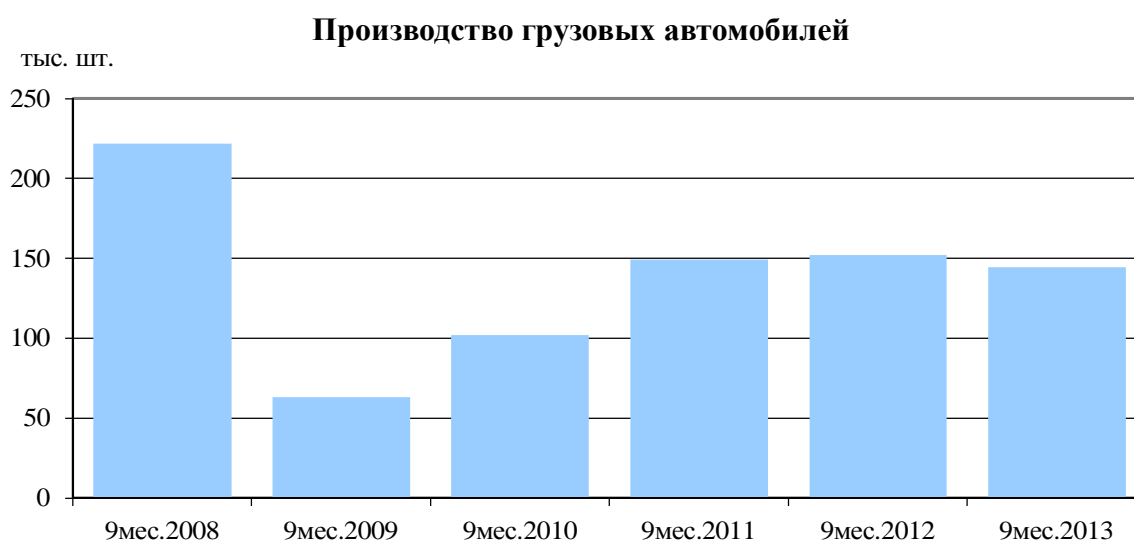
Продажи грузовых автомобилей на российском рынке в отчетном периоде снизились сильнее, чем их производство. По данным АСМ-Холдинга, продажи грузовиков на внутреннем рынке в январе-сентябре 2013 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 19.3% до 146.5 тыс. единиц. При этом снижение продаж в основном происходит в секторе новых импортных грузовиков. Согласно данным ФТС, импорт грузовых автомобилей в январе-сентябре текущего года сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 30.0% до 62.9 тыс. машин. Таким образом, продажи грузовиков отечественного производства на внутреннем рынке снижались медленнее всего рынка. По оценке руководства ОАО «КАМАЗ», рынок большегрузных автомобилей в январе-сентябре текущего года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 10%.

Эксперты «РИА Рейтинг» ожидали, что в связи с возможным улучшением динамики инвестиций в третьем квартале динамика продаж грузовых автомобилей улучшится, но реальной активизации спроса не произошло.

Вполне вероятно, что ожидаемое улучшение динамики продаж и производства произойдет по итогам четвертого квартала. Во всяком случае, в октябре производство грузовиков увеличилось в годовом сравнении сразу на 17.2%.

В целом по итогам года спад производства грузовиков может составить около 3%.

Рисунок 4



Источник: Росстат

Таблица 5

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	01-09.2013 в % к 01-09.2012
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	66.0
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕПС-Елабуга)	90.7
Нижегородская область (ГАЗ)	103.8
Ульяновская область (УАЗ)	105.0
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	80.7

Источник: Росстат

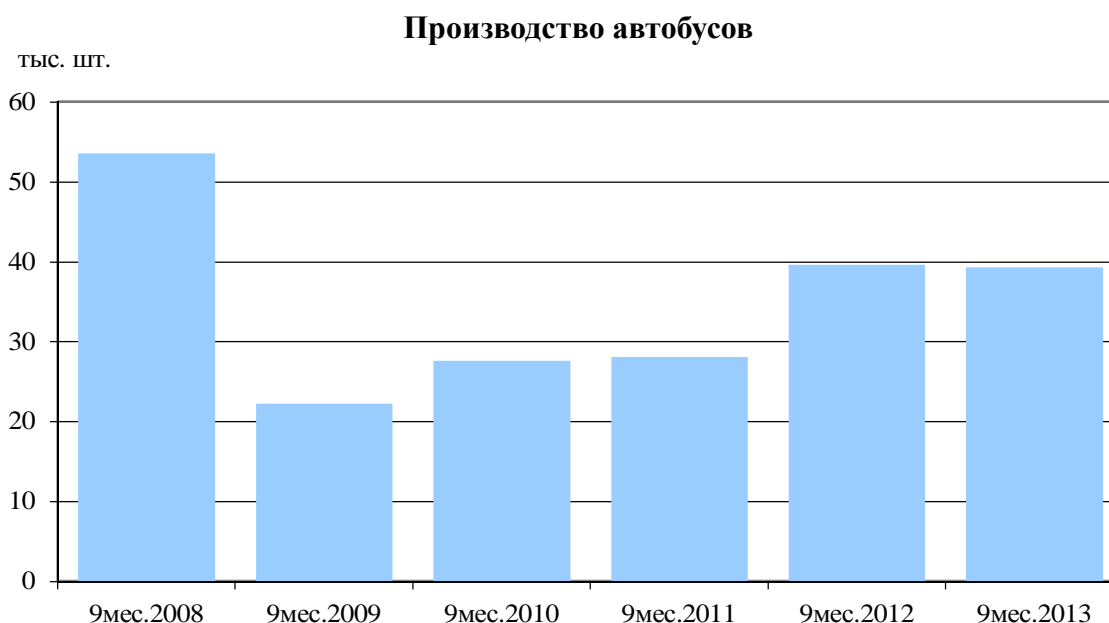
Согласно данным Росстата, производство автобусов сократилось в январе-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2.5% до 39.9 тыс. единиц. По данным АСМ-Холдинга, спад составил 2.6% до 39.1 тыс. единиц. Из общего количества произведенных автобусов выпуск отечественных марок составил 30.5 тыс. единиц, что на 9.3% ниже, чем в январе-сентябре прошлого года, тогда как выпуск иностранных марок автобусов за этот же время увеличился на 31.6% до 8.6 тыс. машин.

При этом, как отмечается в материалах АСМ-Холдинга, продажи автобусов на внутреннем рынке сократились гораздо сильнее – на 16.6% до 42.2 тыс. штук.

Как видно из таблицы 6, в Нижегородской области, которая является крупнейшим производителем автобусов, их выпуск увеличился почти на 2.1%. Во всех остальных регионах выпуск автобусов снижался, в некоторых из них — довольно сильно.

В октябре отрицательная динамика производства автобусов сохранилась, причем спад в годовом сравнении достиг 31.2%. Эксперты «РИА Рейтинг» полагают, что с учетом ухудшения динамики в октябре, в целом по итогам года спад производства автобусов может составить около 5%.

Рисунок 5



Источник: Росстат

Таблица 6

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	01-09.2013 в % к 01-09.2012
Московская область (ЛиАЗ)	94.7
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	82.5
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	102.1
Ульяновская область (УАЗ)	94.6
Курганская область (КАВЗ)	62.9
Челябинская область (Урал)	68.8

Источник: Росстат

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В 2013 году наблюдается существенное снижение производства крупного энергетического оборудования. Как видно таблицы 7, снижение затронуло все виды турбин. Суммарный выпуск турбин по мощности был в январе-сентябре текущего года ниже результата аналогичного периода прошлого года на 25.4%. Производство генераторов переменного тока за этот же время сократилось на 44%. При этом производство турбин по мощности было минимальным за последние семь лет (см. рисунок 6).

Отметим, что в третьем квартале динамика производства улучшилась, так как по итогам полугодия спад производства турбин и генераторов был еще более глубоким.

Сокращение производства энергетического оборудования происходит на фоне снижения ввода новых генерирующих мощностей в энергетике. Согласно данным «Системного оператора ЕЭС», ввод новой мощности составил в январе-сентябре текущего года 2.6 ГВт, что на 21.2% ниже, чем за аналогичный период прошлого года.

Самым крупным проектом отчетного периода стал турбогенератор для Ленинградской АЭС-2 мощностью 1200 МВт, изготовленный АО «Силовые машины». Именно за счет реализации этого проекта динамика производства в третьем квартале улучшилась.

Кроме того, ОАО «Силовые машины» изготовили паровую турбину мощностью 73 МВт для Мосэнерго, паровую турбину мощностью 225 МВт для Беловской ГРЭС, рабочее колесо для Жигулевской ГЭС, гидрогенератор для Волжской ГЭС мощностью 144.5 МВт и несколько менее мощных паровых турбин для других электростанций.

Эксперты «РИА Рейтинг» ожидают, что в четвертом квартале динамика производства в крупном энергетическом машиностроении может снова улучшиться из-за завершения строительства турбогенератора для четвертого энергоблока «Ростовской АЭС» мощностью 1100 МВт. Тем не менее, по итогам года будет зафиксирован спад по сравнению с 2012 годом.

Помимо ухудшения экономической ситуации и снижения инвестиционного спроса причиной спада производства в этой подотрасли является фактор цикличности. Производство продукции крупного энергетического машиностроения отличается большими временными затратами, поэтому здесь нередко периоды глубокого спада чередуются с периодами резкого роста.

Таблица 7

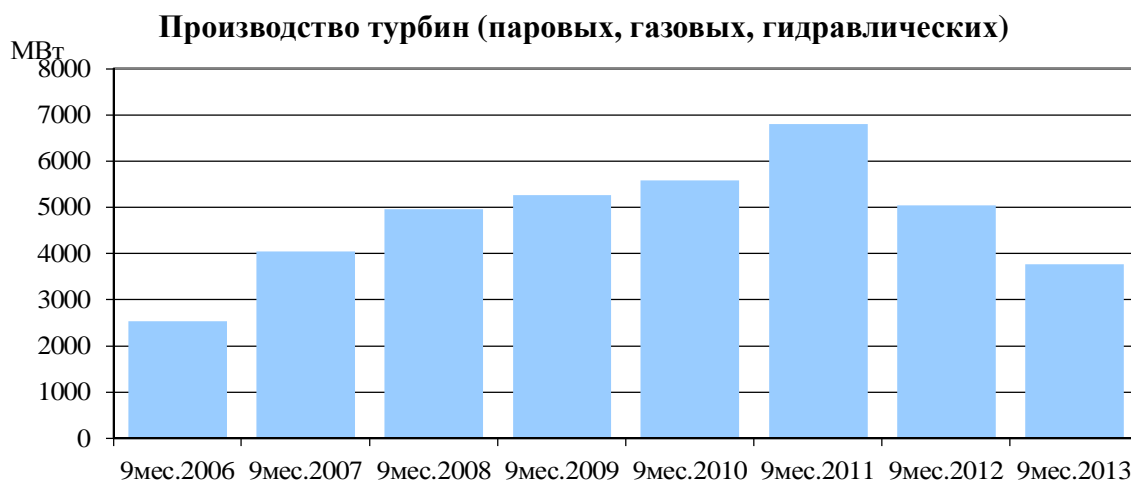
Производство крупного энергетического оборудования

	01-09.2013	в % к 01-09.2012
--	------------	------------------

Паровые турбины, МВт	1122	62.0
Газовые турбины, МВт	823	93.6
Гидравлические турбины, МВт	1810	77.2
Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	5721	56.0

Источник: Росстат

Рисунок 6



Источник: Росстат

Рисунок 6



Источник: Росстат

2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Согласно данным Росстата, снижение производства машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства составило в январе-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 17.8% – это худший результат среди машиностроительных подотраслей. Спад затронул весь спектр выпускаемой сельскохозяйственной техники (см. таблицу 8).

Одной из причин резкого ухудшения динамики производства стало снижение инвестиционного спроса в стране. Однако отметим, что платежеспособность потребителей сельхозтехники в текущем году можно оценивать выше, чем в прошлом году, так как сальдированный финансовый результат в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве и охоте, согласно данным Росстата, вырос по итогам 2012 года почти на четверть.

Еще одной причиной падения производства стало вступление России в ВТО в прошлом году. Сельскохозяйственное машиностроение сильнее других машиностроительных подотраслей ощутило на себе негативные последствия открытия внутреннего рынка, так как импортная пошлина на комбайны еще в прошлом году была снижена с 15% до 5%.

Отметим, что в июне начала работать федеральная программа поддержки производителей сельхозтехники. Эта программа предусматривает продажу производителями своей техники сельскохозяйственным предприятиям со скидкой в 15%, которая, в свою очередь, будет возмещаться машиностроителям Минсельхозом.

Плюс к этому, в конце июня коллегия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) приняла решение ввести квоты на импорт зерноуборочных комбайнов и их модули. Квота будет действовать с 1 января 2014 года до 21 августа 2016 года.

Как показал результат третьего квартала, программа субсидирования улучшила динамику производства зерноуборочных комбайнов, но в целом по отрасли темпы спада сохранились на высоком уровне. При этом в октябре спад производства в подотрасли углубился до 48.8% в годовом сравнении

По мнению экспертов «РИА Рейтинг», в целом по итогам года результат будет отрицательным, при этом спад по сравнению с 2012 годом может превысить 20%.

Таблица 8

Производство сельскохозяйственной техники

	01-09.2013 г.	В % к 01-09.2012 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	4589	93.6
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	6120	55.9
Комбайны силосоуборочные самоходные, шт.	364	45.3
Плуги общего назначения, шт.	2802	85.0
Культиваторы для сплошной обработки почвы, шт.	13567	67.3

Источник: Росстат

Производство тракторов для сельского хозяйства в январе-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом

прошлого года сократилось на 44.1% до 6120 шт. Как видно из рисунка 7, объем производства тракторов был один из самых низких за последние годы.

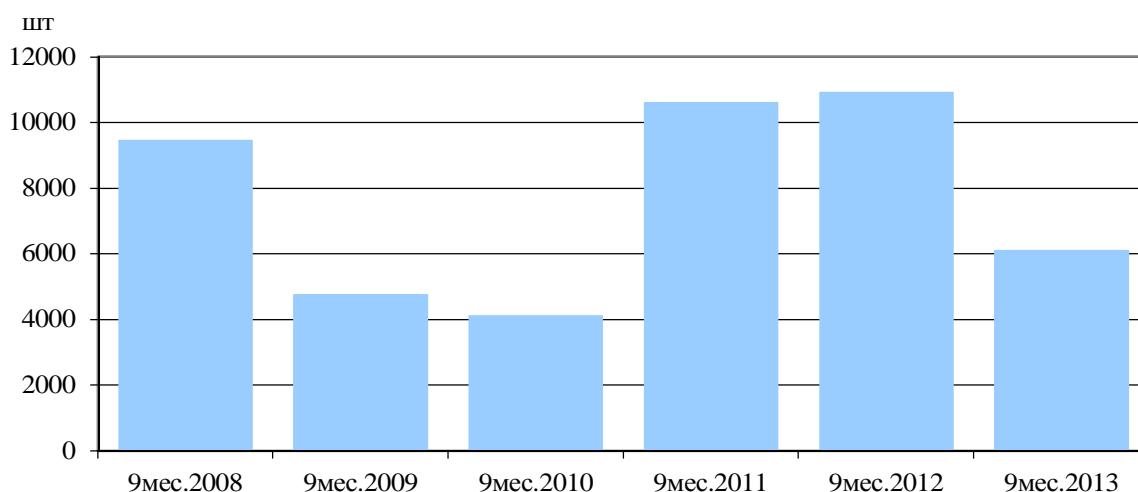
Снизил выпуск тракторов все крупнейшие заводы (см. таблицу 9). ОАО «Владимирский моторо-тракторный завод» фактически простаивал. Кроме того, в отличие от прошлого года, наблюдалось снижение производства на заводах, собирающих иностранные марки тракторов.

При этом федеральная программа по субсидированию производителей сельхозтехники несколько не улучшил динамику производства тракторов.

Не изменилась ситуация и в четвертом квартале. В октябре производство тракторов сократилось по сравнению с октябрём прошлого года на 20.1%.

Рисунок 7

Производство тракторов для сельского и лесного хозяйства



* до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 9

Динамика производства тракторов для сельского и лесного хозяйства в регионах

	01-09.2013 в % к 01-09.2012
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	0.8
Ростовская область (Ростсельмаш)	44.0
Республика Мордовия (САРЭКС)	25.8
Республика Татарстан (СНН-КАМАЗ Индустрия, ЕлАЗ)	56.2
Тамбовская область (Агротехмаш-Т)	74.3

Источник: Росстат

Динамика производства зерноуборочных комбайнов была заметно лучше, чем динамика производства тракторов. Спад в январе-

сентябре составил в годовом сравнении 6.4% до 4589 шт. Более низкий объем производства наблюдался только в 2009 году (см. рисунок 8).

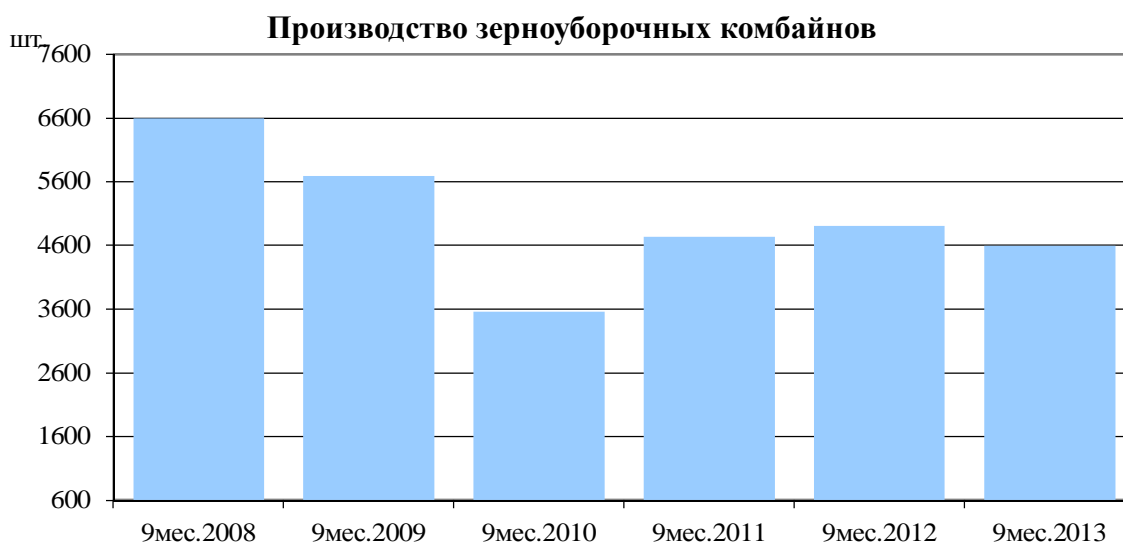
При этом отметим, что в третьем квартале наблюдалось существенное улучшение динамики производства зерноуборочных комбайнов, которое можно объяснить началом действия федеральной программы по субсидированию производителей сельхозтехники. В июле рост производства зерноуборочных комбайнов составил в годовом сравнении 18.2%, в августе — 15.7%, в сентябре — 31.2%.

Из числа заводов, выпускающих зерноуборочные комбайны, сократили их выпуск «КЛААС» и «Брянсксельмаш» (см. таблицу 10). Эти два завода производят, соответственно, германские и белорусские комбайны.

Вместе с тем, производители отечественных марок — «Красноярский завод комбайнов» и «Ростсельмаш» увеличили выпуск комбайнов, причем довольно сильно, однако объемы производства у них были сравнительно небольшими. При этом Красноярский завод комбайнов стал сокращать производство в третьем квартале, а в ноябре ФНС РФ подала иск о признании этого предприятия банкротом. Вполне вероятно, что в 2014 году владелец завода концерн «Тракторные заводы» перенесет производство комбайнов из Красноярского края на другую площадку.

Эксперты «РИА Рейтинг» полагают, что в четвертом квартале производство зерноуборочных комбайнов может сохранить положительную динамику, но в целом по итогам года результат будет отрицательным.

Рисунок 8



* до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 10

Динамика производства зерноуборочных комбайнов в регионах

	01-09.2013 в % к 01-09.2012
Краснодарский край (КЛААС)	90.5
Ростовская область (Ростсельмаш)	123.2
Красноярский край (КЗК)	123.3
Брянская область (Брянксельмаш)	74.6

Источник: Росстат

2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

По оценке экспертов «РИА Рейтинг», суммарное производство железнодорожной техники (грузовых и пассажирских вагонов, маневровых и магистральных тепловозов, магистральных электровозов в пересчете на средние цены производителей) снизилось в январе-сентябре текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 10.6%.

Снижение производства в подотрасли произошло из-за резкого ухудшения спроса на грузовые вагоны. Их выпуск сократился более чем на 20%. В то же время производство локомотивной техники заметно выросло (см. таблицу 11).

Таблица 11

Производство железнодорожной техники

	01-09.2013 г.	В % к 01-09.2012 г.
Электровозы магистральные, шт.	291	114.6
Тепловозы магистральные, секций	47	151.6
Тепловозы маневровые и промышленные, секций	197	158.9
Вагоны магистральные пассажирские, шт.	480	77.3
Вагоны магистральные грузовые, тыс. шт.	43.1	80.0

Источник: Росстат

Снижение производства грузовых вагонов в 2013 году происходит после трехлетнего периода активного роста. За это время образовался существенный избыток парка грузовых вагонов, который по данным ОАО «РЖД», к концу 2012 года составил около 240 тыс. шт. При этом увеличился порожний пробег вагонов, снизилась средняя скорость движения товарных поездов, наблюдались частые ситуации заторов на путях.

Кроме того, в 2013 году начался спад грузовых железнодорожных перевозок, что еще больше ухудшило ситуацию на рынке грузовых вагонов. Согласно данным «Совета операторов железнодорожного транспорта», в сентябре текущего года индекс средней арендной ставки вагонов опустился до самого низкого уровня за последние три года.

Крупные производители вагонов еще в прошлом году заявили о планируемом сокращении производства в 2013 году. Кроме того, они стали снижать цены на свою продукцию. В феврале текущего года Уралвагонзавод снизил цену на свои вагоны на 20%. Планируемый выпуск вагонов на заводе в 2013 году на 26% меньше, чем в 2012 году.

Как видно из таблицы 12, в январе-сентябре текущего года глубокий спад производства произошел на всех вагоностроительных заводах страны. В том числе, «Уралвагонзавод» сократил производство почти на 30%.

Помимо грузовых вагонов, наблюдается снижение выпуска пассажирских вагонов. Их производство в отчетном периоде достигло минимального значения за несколько лет (см. рисунок 10).

Для стабилизации ситуации правительство собирается оказать поддержку вагоностроителям. В конце июня глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил, что сейчас разрабатывается программа по субсидированию вагоностроителей из федерального бюджета в размере 12.8 млрд руб. Субсидии будут выделяться при условии продажи вагонов со скидкой от цены реализации.

Кроме того, в августе Ространснадзор потребовал от ОАО «РЖД» остановить эксплуатацию большинства вагонов, срок службы которых был продлен в 2012 году, и провести повторную их проверку. Этой мерой из парка могут быть выведены более 30 тыс. вагонов.

Плюс к этому в октябре госпредприятие «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» приостановило действие сертификатов на поставку в Россию вагонов четырех украинских вагоностроительных вагонов.

Тем не менее, динамика производства грузовых вагонов не улучшается. В октябре спад производства составил 12.7%. Вряд ли

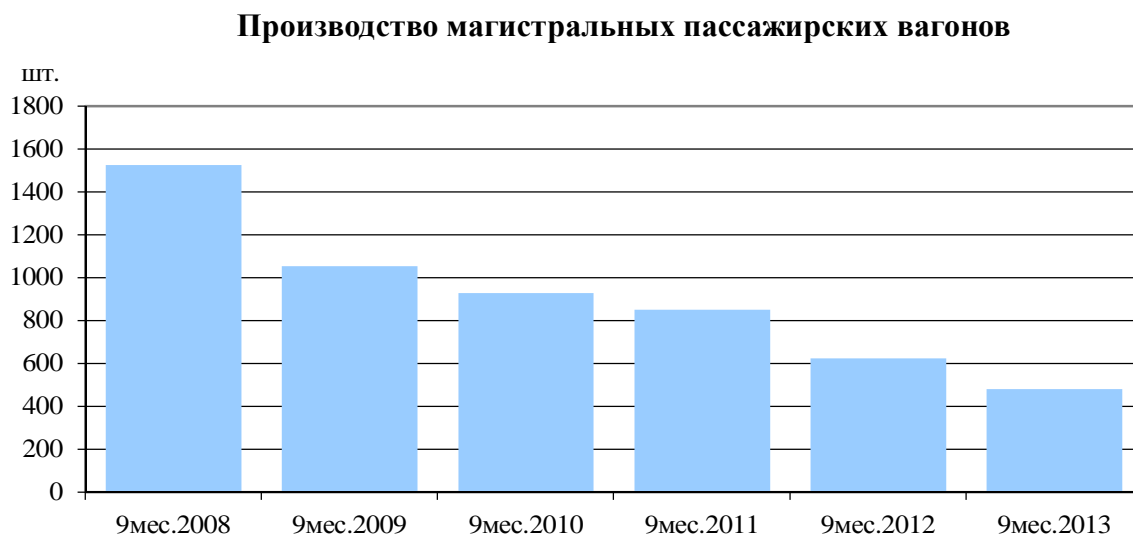
ситуация исправится по итогам ноября и декабря. Эксперты РИА Рейтинг прогнозируют, что в целом по итогам года снижение производства составит не менее 15% по сравнению с 2012 годом. Улучшение динамики можно ожидать только в 2014 году в случае, если правительство реализует обещанную программу по субсидированию предприятий.

Рисунок 9



Источник: Росстат

Рисунок 10



Источник: Росстат

Таблица 12

Динамика производства вагонов в регионах

Регион	01-09.2013 г. в % к 01-09.2012 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	76.8
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	94.4
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	93.9

Саратовская область (Трансмаш)	61.3
Свердловская область (Уралвагонзавод)	70.9
Вагоны пассажирские магистральные	
Тверская область	86.9
Московская область	71.4

Источник: Росстат

Выпуск локомотивной техники, в отличие от производства вагонов, стремительно растет в 2013 году. Так, выпуск магистральных электровозов увеличился в отчетном периоде на 14.6%, магистральных тепловозов – на 51.6%, тепловозов маневровых и промышленных – на 58.9%. При этом выпуск всех видов локомотивной техники вышел на рекордный уровень (см. рисунки 11-13).

Рост производства локомотивной техники обусловлен увеличением ее закупок со стороны ОАО «РЖД». В 2013 году компания планирует закупить рекордное количество локомотивов – 770 единиц.

Среди крупнейших производителей локомотивов следует отметить двукратный рост производства на Брянском машиностроительном заводе (см. таблицу 13). Также рост производства наблюдается на обоих электровозостроительных предприятиях.

По мнению экспертов «РИА Рейтинг», положительная динамика производства локомотивной техники сохранится в дальнейшем, но из-за снижения выпуска грузовых вагонов по итогам года в железнодорожном машиностроении будет зафиксирован спад около 10%.

Таблица 13

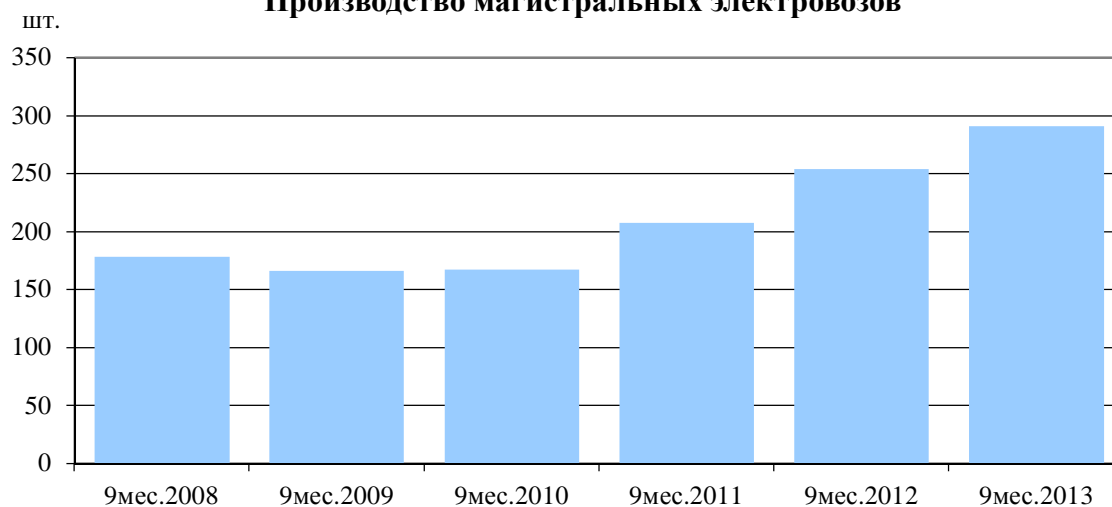
Динамика производства локомотивной техники в регионах

Регион	01-09.2013 г. в % к 01-09.2012 г.
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	В 2.0 р.
Электровозы магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	102.6
Свердловская область (Уральские локомотивы)	132.1

Источник: Росстат

Рисунок 11

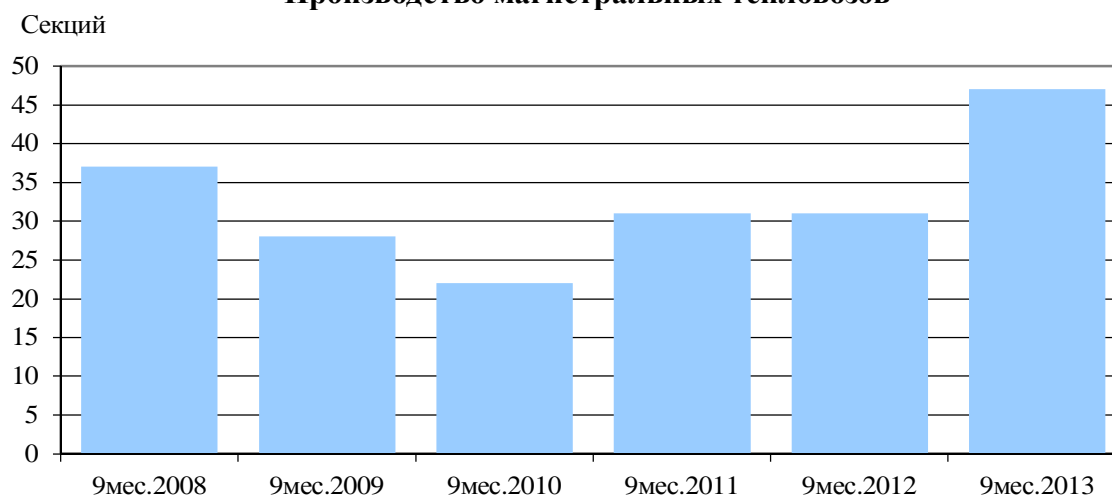
Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

Рисунок 12

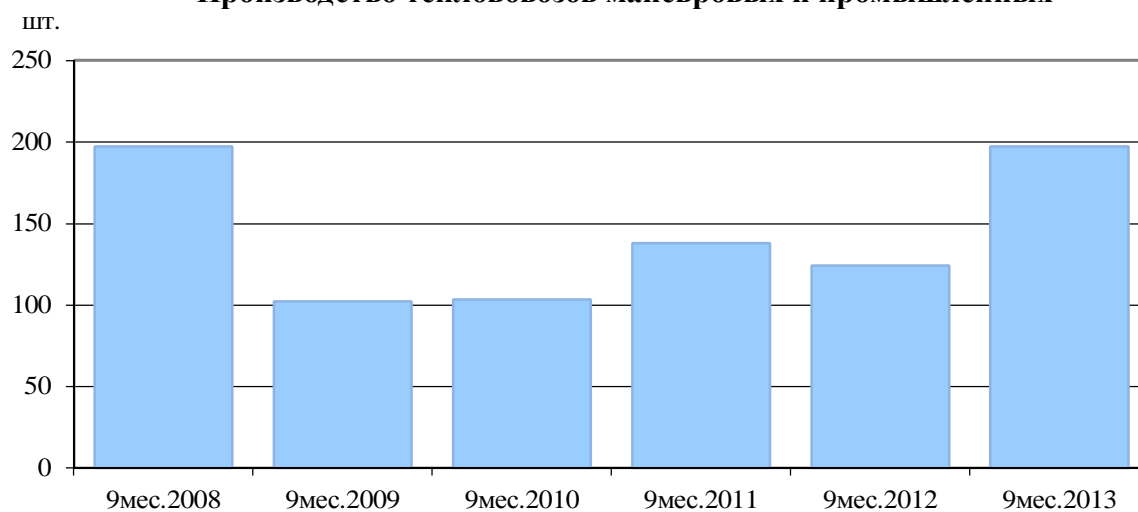
Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 13

Производство тепловозов маневровых и промышленных



Источник: Росстат