

**Аналитический бюллетень**

# **МАШИНОСТРОЕНИЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ**

**ВЫПУСК № 9  
ИТОГИ 2012 ГОДА**

**Москва 2013**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....</b>	<b>3</b>
<b>1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2012 ГОДА.....</b>	<b>4</b>
<b>2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>18</b>

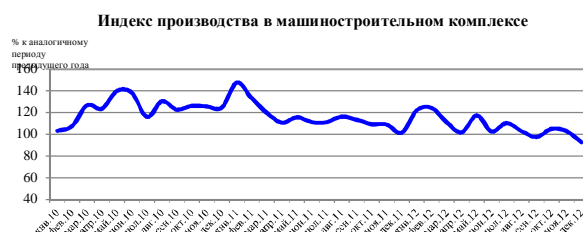
## КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

### ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Машиностроение показало самый высокий рост производства среди отраслей обрабатывающего сектора промышленности, однако в конце года динамика производства в отрасли резко ухудшилась;
- Ø Снижение инвестиционного спроса на машины и оборудование отчасти компенсировалось ростом потребительского спроса на автомобили и бытовую технику;
- Ø Производство и продажи легковых автомобилей достигли рекордных уровней;
- Ø Выпуск тракторов и комбайнов снизился из-за низкого платежеспособного спроса потребителей;
- Ø Рынок грузовых вагонов крайне избыточен, их выпуск в конце года стал падать.

### ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2012/2011, %
Производство машин и оборудования	100.4
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	104.3
Производство транспортных средств и оборудования	112.7
Всего машиностроительный комплекс	107.6



## 1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2012 ГОДА

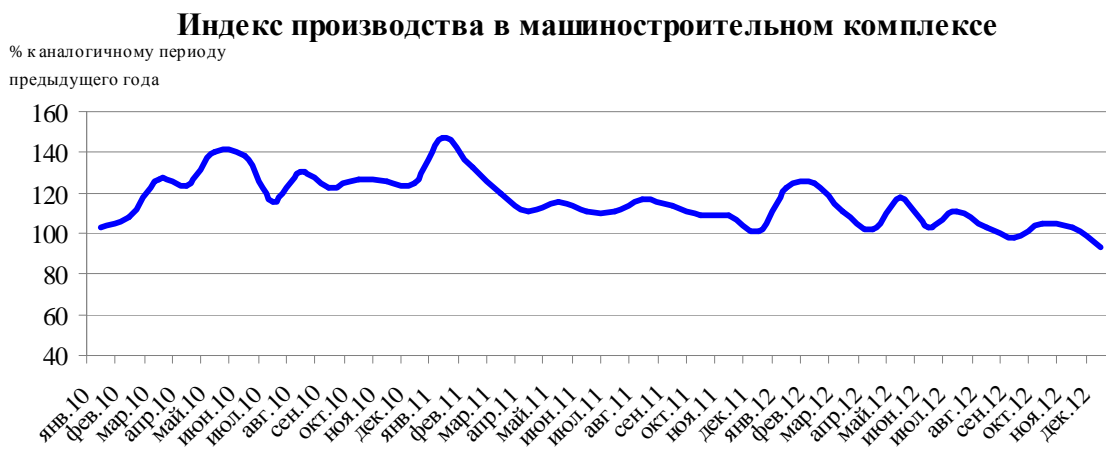
Согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», суммарный рост производства в трех машиностроительных отраслях в 2012 году по сравнению с 2011 годом составил 7.6% – это самый высокий показатель среди всех отраслей обрабатывающего комплекса. Правда, темпы роста в отрасли в последние два года сокращаются (см. рисунок 1) и, по всей видимости, замедление роста продолжится и в 2013 году.

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

Рисунок 2



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

В течение 2012 года динамика производства в машиностроительном секторе имела преимущественно замедляющийся тренд (см. рисунок 2). При этом в конце года сектор фактически свалился в штопор. В декабре спад производства в целом по трем машиностроительным отраслям составил 7.2%, что стало худшим показателем среди отраслей обрабатывающей промышленности, при этом для машиностроения результат декабря был худшим за последние три года.

Примечательно, что самый глубокий спад в последнем месяце 2012 года был зафиксирован в транспортном машиностроении, которое на протяжении последних трех лет было одним из главных локомотивов роста не только машиностроительного сектора страны, но и всей обрабатывающей промышленности. В декабре спад производства в транспортном машиностроении составил почти 10%.

Таблица 1

**Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях**

Отрасль	2012/2011, %
<b>Обрабатывающие производства</b>	<b>104.1</b>
<b>Производство машин и оборудования</b>	<b>100.4</b>
Производство механического оборудования	89.2
Производство прочего оборудования общего назначения	109.1
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	139.8
Производство станков	109.0
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	84.9
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	104.9
<b>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</b>	<b>104.3</b>
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	141.3
Производство электрических машин и электрооборудования	101.1
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	105.1
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	105.6
<b>Производство транспортных средств и оборудования</b>	<b>112.7</b>
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	121.3
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	103.7

*Источник: Росстат*

Все три машиностроительные отрасли в 2012 году показали рост производства (см. таблицу 1). Правда, в производстве машин и оборудования рост был почти нулевым. Причем большую часть года темп роста производства в этой отрасли был вообще отрицательным.

Максимальный темп роста наблюдался в транспортном машиностроении, но, как уже говорилось выше, динамика производства в этой отрасли в конце года резко ухудшилась.

Из числа двенадцати машиностроительных подотраслей в двух по итогам 2012 года был зафиксирован спад – в производстве механического оборудования и в производстве машин и оборудования специального назначения. Обе отрасли специализируются на выпуске оборудования инвестиционного назначения.

Во всех остальных подотраслях в 2012 году произошел рост производства. Наивысший темп роста по итогам года среди подотраслей отмечен в производстве офисного оборудования и вычислительной техники. Эта подотрасль сумела обогнать по темпам роста автомобилестроение, лидировавшее по динамике в течение нескольких последних лет. Также очень высокий результат, согласно

данным Росстата, показало производство оборудования для сельского и лесного хозяйства. Однако, по мнению экспертов РИА Рейтинг, результат этой подотрасли завышен, о чем подробнее будет сказано ниже.

Результаты машиностроительного комплекса в 2012 году определялись двумя основными факторами. Во-первых, начиная со II квартала, стал быстро сокращаться внутренний спрос на инвестиционное оборудование. Причем не только на оборудование отечественного производства, но и импортное. Именно этим обусловлено сокращение производства по итогам года паровых и газовых турбин, зерноуборочных комбайнов и тракторов, кузнечно-прессовых машин и деревообрабатывающих станков, металлургического оборудования и некоторых видов строительного оборудования.

Вместе с тем, снижение инвестиционного спроса компенсировалось сохраняющимся ростом потребительского спроса, который в немалой степени поддерживался потребительскими кредитами со стороны банковского сектора. По этой причине в 2012 году продолжился рост производства бытовой техники, электроники и, что самое важное, легковых автомобилей. Правда, темпы роста производства этой продукции в 2012 году были ниже, чем в 2011 году. Кроме того, к концу года потребительский спрос тоже начал слабеть, что и стало одной из причин провального результата декабря в машиностроительном комплексе.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в 2013 году положительная динамика производства в машиностроительном секторе сохранится, однако темп роста будет вдвое меньше, чем в 2012 году. Пока мало надежды на то, что активизируется инвестиционный спрос, а это значит, что динамика производства в подотраслях, выпускающих оборудование инвестиционного назначения, может ухудшиться.

Кроме того, ожидается замедление роста потребительского спроса, и в данном случае многое будет зависеть от политики банков на рынке потребительского кредитования.

Результаты января 2013 года отчасти подтверждают пессимистические предположения. Рост производства в целом по машиностроению составил всего 1.4%. При этом производство машин и оборудования снизилось на 16.6%, производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования – на 0.7%. Только в производстве транспортных средств и оборудования сохранился рост, который составил 8.7%.

По прогнозу экспертов РИА Рейтинг рост суммарного производства в трех машиностроительных отраслях по итогам 2013 года составит около 4%.

## 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### 2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

В 2012 году российское автомобилестроение достигло очередного рекордного объема производства (см. рисунок 3). Суммарное производство автобусов, легковых и грузовых автомобилей превысило рубеж в 2 млн машин. Согласно данным Росстата, выпуск автомобильной техники составил по итогам 2012 года 2238 тыс. единиц, что на 13.9% превзошло результат 2011 года.

Из всех видов автомобильной техники наивысший темп роста отмечен в производстве автобусов (см. таблицу 1). Производство грузовых автомобилей выросло сравнительно немного, что обусловлено замедляющимся инвестиционным спросом и конкуренцией со стороны импорта.

В наибольшей степени результат подотрасли был связан со значительным увеличением производства легковых автомобилей. И хотя выпуск этой продукции уступал производству автобусов по темпам в процентном выражении, но в физическом выражении прирост производства легковых автомобилей был максимальным среди всех видов автомобильной техники.

Во второй половине 2012 года динамика производства автомобильной техники ухудшилась. Если в первом полугодии 2012 года рост производства легковых автомобилей по сравнению с аналогичным периодом 2011 года составил 22.2%, грузовых автомобилей 4.1%, автобусов – 51.3%, то во втором полугодии, соответственно – 12.8%, 1.1%, 18.8%

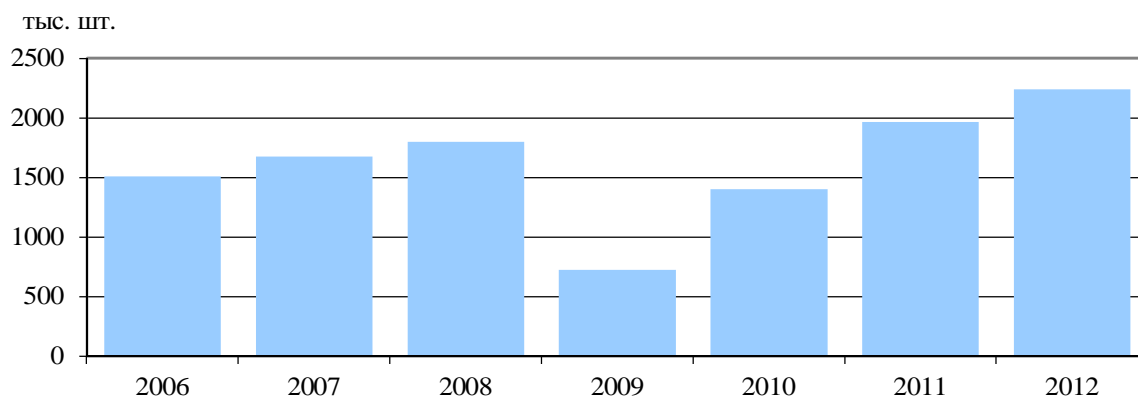
В декабре был зафиксирован наихудший результат. Производство легковых автомобилей выросло по сравнению с декабрем 2011 года только на 0.8%, грузовых автомобилей – на 0.3%, автобусов – на 9.3%.

Отметим, что на ухудшение динамики производства не повлияло вступление России в ВТО, после которого импортные ставки на новые машины снизились с 30% до 25%. В качестве компенсации снижению импортных пошлин с 1 сентября начал действовать утилизационный сбор в размере порядка 20 тыс. руб. для легковых автомобилей и 150 тыс. руб. для грузовиков и автобусов.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в 2013 году положительная динамика в подотрасли сохранится, но темп роста снизится по сравнению с 2012 годом, как минимум вдвое до 6-7%. Основной причиной может стать торможение роста спроса на легковые автомобили.

Рисунок 3

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



Источник: Росстат

Таблица 2

**Производство автомобильной техники**

	2012 г.	в % 2011 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	1971.0	113.3
Грузовые автомобили, тыс. шт.	210.0	101.5
Автобусы, тыс. шт.	57.1	130.7

Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей по итогам 2012 года составило, согласно данным Росстата, 1971 тыс. единиц, что на 13.3% превысило результат 2011 года.

В свою очередь, по данным АСМ-Холдинга, выпуск легковых автомобилей в 2012 году составил 1968.8 тыс. единиц, что на 12.9% больше, чем в 2011 году. При этом производство иностранных марок увеличилось на 22.8% до 1328.6 тыс. машин, тогда как выпуск отечественных марок сократился на 3.3% до 640.2 тыс. машин.

Как видно из рисунка 4, объем производства легковых автомобилей достиг исторического максимума.

Доля иностранных марок в общем объеме производства легковых автомобилей составила по итогам 2012 года 67.5% против 61.6% в 2011 году.

Из числа автомобилестроительных регионов (см. таблицу 3) отрицательная динамика производства зафиксирована в двух – в Самарской и Ростовской областях. Спад производства в Самарской области связан с отказом АВТОВАЗа от выпуска «классики» и переходом на производство новых моделей – Lada Granta и Lada Largus. Кроме того, на результатах сказался фактор высокой базы, так как в 2011 году производство на заводе росло быстрыми темпами во многом за счет утилизационной программы.



Спад производства легковых автомобилей в Ростовской области связан с финансовыми проблемами Таганрогского автомобильного завода.

Максимальный темп роста по итогам года зафиксирован в Санкт-Петербурге, где действует несколько заводов, собирающих автомобили иностранных марок. В сумме они увеличили выпуск в 2012 году в полтора раза. Правда, к концу года здесь также произошло резкое торможение. В декабре объем производства легковых автомобилей в Санкт-Петербурге вырос относительно декабря 2011 года всего лишь на 1.4%.

Также неплохой темп по итогам года продемонстрировала Калужская область.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в 2013 году рост производства легковых автомобилей замедлится, что, прежде всего, будет связано с торможением роста продаж на внутреннем рынке. Правда, многие компании заявляют о довольно оптимистичных планах. Например, АВТОВАЗ планирует увеличить производство на 14% до 800 тыс. машин, Фольксваген Рус на 11% до 200 тыс. машин, Автофрамос – на 12.3% до 188 тыс. машин, Тойота Моторз Мэнуфэкчуринг в два раза до 28.4 тыс. машин. Однако достичь такого результата будет очень непросто без затоваривания складов.

В лучшем случае рост производства в целом по России составит около 10%, но более реальный результат – 8%.

Рисунок 4



Источник: Росстат

Таблица 3

**Динамика производство легковых автомобилей в регионах**

Регион	2012 в % к 2011
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	112.0
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэкчуриг, Нисан Мэнуфакчуриг, Хёндэ Мотор Мануфактуриг Рус)	150.6
г.Москва (Автофрамос)	118.3
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	122.3
Ростовская область (ТагАЗ)	67.2
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	99.4
Ульяновская область (УАЗ)	106.6

*Источник: Росстат*

Увеличение производства легковых автомобилей в 2012 году было обусловлено растущим потребительским спросом, который поддерживался активизацией банковского кредитования физических лиц. При этом в первом полугодии продажи росли более активно, во втором – менее.

Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в 2012 году составили 2.935 млн единиц, превысив результат 2011 года на 11%. Отметим, что в 2012 году был превышен пиковый результат 2008 года, когда было произведено 2.918 млн легковых автомобилей.

Сопоставимые цифры приводит и «АСМ-Холдинг», согласно данным которого объем оптовых продаж легковых автомобилей в 2012 году увеличился на 10.2% по сравнению с 2011 годом до 2883.4 тыс. единиц. При этом продажи иномарок отечественной сборки выросли на 21.5% до 1274.2 тыс. шт., продажи отечественных марок снизились на 3.1% до 613.8 тыс. шт., а продажи импортированных новых автомобилей увеличились на 6.2% до 983.0 тыс. шт.

В десятке наиболее продаваемых моделей (см. таблицу 4) по-прежнему лидируют автомобили АВТОВАЗа. Однако динамика продаж у них была отрицательная, за исключением Granta, которая вышла на рынок только во второй половине 2011 года и уже заняла второе место по объемам продаж. В целом АВТОВАЗ отгрузил российским дилерам в 2012 году 537.625 тыс. автомобилей, что на 7% меньше, чем в 2011 году.

Отметим, что в десятку наиболее продаваемых моделей в 2012 году впервые за несколько лет не вошел Renault Logan. Наибольшей популярностью из иностранных марок у потребителей пользовался в 2012 году Hyundai Solaris, массовый выпуск которого в России начался в начале 2011 года.

Большинство автопроизводителей оценивают состояние рынка в 2013 году очень осторожно, хотя, как говорилось выше, некоторые из них собираются довольно существенно увеличить объемы

производства. По прогнозам большинства из них, рост продаж в 2013 году не превысит 5%. Эксперты РИА Рейтинг согласны с этой цифрой.

Таблица 4

**Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей**

Модель	Марка	Продажи 2012 г., шт.	в % к 2011
Priora	LADA	125951	90.8
Granta	LADA	121151	В 118 р.
Kalina	LADA	119890	83.9
Solaris	HYUNDAI	110776	113.9
Focus	FORD	92219	111.8
New Rio	KIA	84730	169.9
Polo	VW	69385	133.2
Samara	LADA	67971	55.5
Cruze	CHEVROLET	63181	167.5
Niva	CHEVROLET	59331	109.0

*Источник: АЕБ*

Из всех видов автомобильной техники медленнее всего в 2012 году росло производство грузовых автомобилей. Их выпуск составил, согласно данным Росстата, 210 тыс. машин, что всего на 1.5% превысило результат 2011 года. При этом в отдельные месяцы динамика производства была отрицательной. Объем производства грузовых автомобилей в 2012 году так и не достиг докризисного уровня, и, судя по текущей динамике, не скоро его достигнет (см. рисунок 5).

По данным «АСМ-Холдинга», объем производства грузовых автомобилей в 2012 году составил 206.1 тыс. единиц, что на 1.3% больше, чем в 2011 году. При этом выпуск отечественных моделей сократился на 2.9% до 175.2 тыс. машин, а выпуск иномарок увеличился на 33.5% до 30.9 тыс. единиц.

Снижение производства грузовиков отмечено на предприятиях «ГАЗ» и «Урал» (см. таблицу 5). Особенно сильно сократилось производство на «Урале», руководство которого объяснило спад отсутствием заказов со стороны Минобороны.

В то же время существенный рост производства зафиксирован в Республике Татарстан и Калужской области. КАМАЗ сообщил, что увеличил производство автомобилей, шасси и сборочных комплектов на 6% до 51.4 тыс. шт. Правда, в ноябре завод перешел на сокращенную рабочую неделю и объяснил свое решение падением спроса.

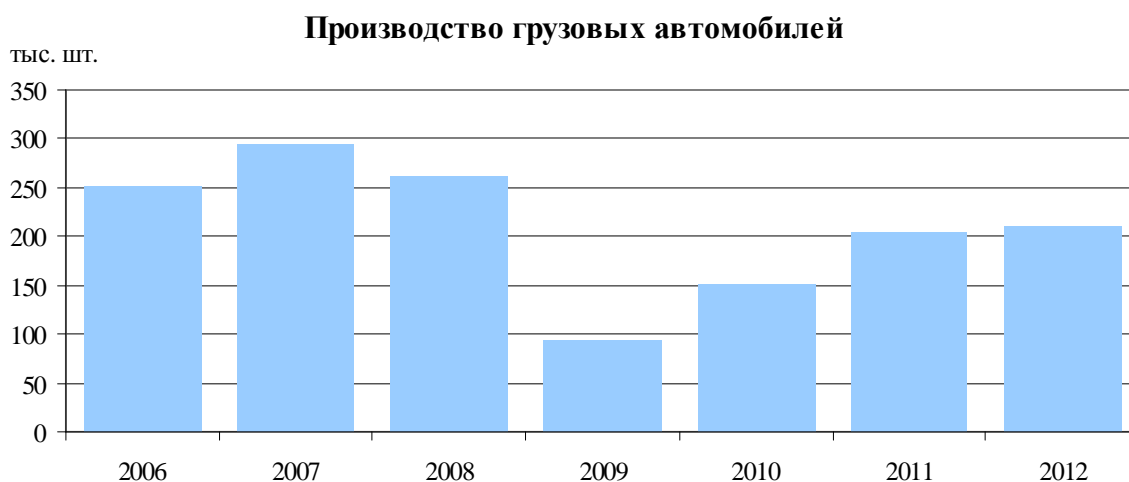
Отметим, что продажи грузовых автомобилей на российском рынке росли в 2012 году значительно быстрее, чем их производство. Как следует из данных «АСМ-Холдинг», продажи грузовиков на внутреннем рынке выросли на 9.5% до 359.9 тыс. штук. В том числе небольшой рост отмечен в продажах отечественных моделей – на 0.6%

до 162.6 тыс. единиц. Продажи иномарок российской сборки выросли на 34.1% до 28.8 тыс. шт., продажи импортных новых грузовиков увеличились на 16.3% до 150.4 тыс. шт.

Ведущие российские производители грузовиков не ожидают увеличения выпуска своей продукции в 2013 году. КАМАЗ и ГАЗ заявили, что собираются сохранить объем производства в 2013 году на уровне 2012 года.

Эксперты РИА Рейтинг также оценивают состояние грузового автомобилестроения в 2013 году без оптимизма. В лучшем случае рост составит около 1%. Однако, скорее всего, произойдет снижение производства на 3-5% из-за слабого инвестиционного спроса.

Рисунок 5



Источник: Росстат

Таблица 5

**Динамика производства грузовых автомобилей в регионах**

Регион	2012 в % к 2011
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	123.4
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕПС-Елабуга)	112.0
Нижегородская область (ГАЗ)	98.9
Ульяновская область (УАЗ)	110.8
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	62.7

Источник: Росстат

Производство автобусов продемонстрировало наилучшую динамику среди всех видов автомобильного транспорта. По данным Росстата, их выпуск в 2012 году вырос по сравнению с 2011 годом на 30.7% до 57.1 тыс. шт.

По данным АСМ-Холдинга, рост производства автобусов в 2012 году составил в годовом сравнении 32.0%, а объем производства – 57.2 тыс. машин. В отличие от легковых автомобилей и грузовиков, рост производства автобусов был достигнут за счет отечественных

марок, выпуск которых увеличился в 2012 году на 40.8% до 47.4 тыс. единиц. Выпуск автобусов иностранных марок вырос всего на 1.6% до 9.9 тыс.

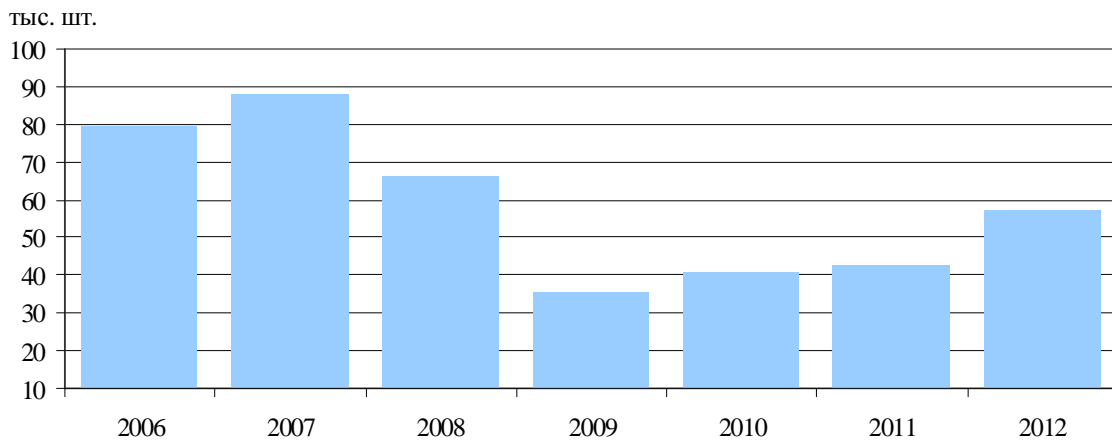
В региональном разрезе наивысшими темпами возросло производство автобусов в Нижегородской области, Ульяновской области и Республике Башкортостан (см. таблицу 6). Вместе с тем, существенный спад производства наблюдался в Ростовской, Челябинской и Курганской областях.

Темпы роста продаж автобусов были ниже, темпов роста их производства. По данным АСМ-Холдинга, продажи автобусов в России увеличились в 2012 году по сравнению с 2011 годом на 14.0% до 69.2 тыс. шт. При этом продажи отечественных марок выросли на 28.8% до 43.7 тыс. единицы. Рыночная доля автобусов отечественных марок по итогам года увеличилась на 7.3 п.п. до 63.2%.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в 2013 году положительная динамика производства автобусов сохранится, но темп роста существенно снизится. В целом за год рост производства не превысит 10%.

Рисунок 6

### Производство автобусов



Источник: Росстат

Таблица 6

### Динамика производства автобусов в регионах

Регион	2012 в % к 2011
Московская область (ЛиАЗ)	73.7
Ростовская область (ТагАЗ)	25.1
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	140.0
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	148.0
Ульяновская область (УАЗ)	141.7
Курганская область (КАВЗ)	77.2
Челябинская область (Урал)	59.8

Источник: Росстат

## 2.2. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Согласно данным Росстата, сельскохозяйственное машиностроение в 2012 году стало одной из наиболее динамичных подотраслей машиностроительного сектора. Производство сельскохозяйственного и лесного оборудования по официальной статистике выросло на 39.8% по сравнению с 2011 годом. Из всех машиностроительных подотраслей более высокий темп роста наблюдался только в производстве офисного оборудования и в автомобилестроении.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, такой существенный рост производства в подотрасли очень сомнителен. По крайней мере, та информация, которую предоставляет Росстат по динамике производства отдельных видов продукции сельскохозяйственного машиностроения, свидетельствует, скорее, о том, что производство в отрасли снизилось.

Как видно из таблицы 7, трехкратный рост в 2012 году отмечен в производстве силосоуборочных комбайнов. Однако объем выпуска этой продукции сравнительно небольшой. В то же время выпуск основной продукции подотрасли – тракторов и зерноуборочных комбайнов снизился.

Таблица 7

### Производство сельскохозяйственной техники

	2012 г.	В % к 2011 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	5812	91.8
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	12530	98.3
Машины для внесения минеральных удобрений и извести, шт.	672	90.9
Комбайны силосоуборочные самоходные, шт.	888	В 3.0 р.

Источник: Росстат

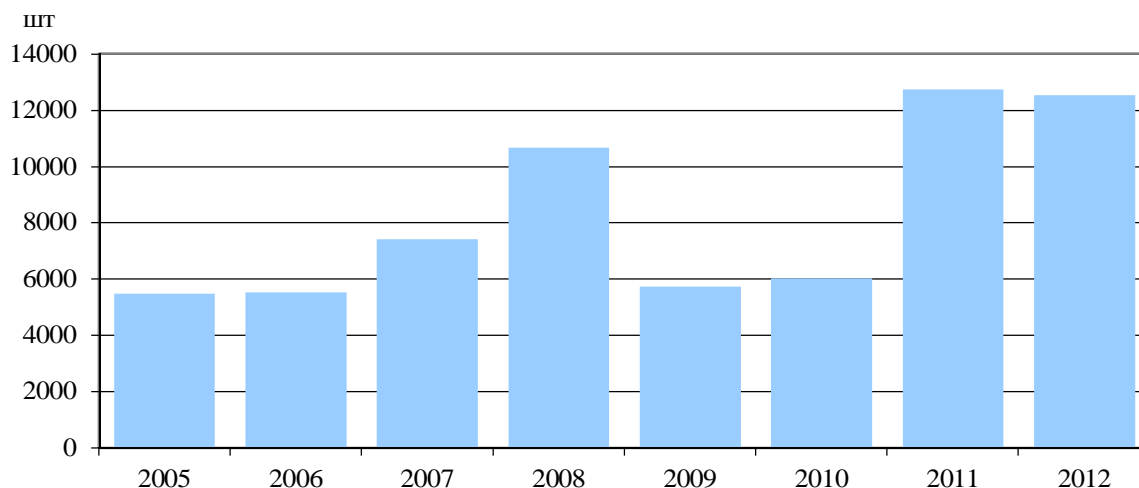
Производство тракторов для сельского хозяйства в 2012 году сократилось на 1.7%. При этом большую часть года производство тракторов росло, однако в IV квартале динамика резко ухудшилась, в результате итог года был отрицательным. Тем не менее, если не брать во внимание рекордный 2011 год, то объем производства в 2012 году оставался очень высоким (см. рисунок 7).

В 2012 году производители зарубежных марок тракторов увеличили производство. Как видно из таблицы 8, в два с лишним раза выросло производство тракторов в Ростовской области, где «Ростсельмаш» выпускает канадские трактора Versatile. На 64.6% выросло производство тракторов Terrip на тамбовском предприятии «Агротехмаш-Т» (собирается преимущественно из иностранных комплектующих). Почти на четверть увеличилось производство тракторов на мордовском «САРЭКС» (из комплектующих Минского тракторного завода). При этом производство отечественных марок на

Владимирском моторо-тракторном заводе снизилось почти в четыре раза.

Рисунок 7

**Производство тракторов для сельского и лесного хозяйства**



\* до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 8

**Динамика производства тракторов для сельского и лесного хозяйства в регионах**

	2012 в % к 2011
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	27.4
Ростовская область (Ростсельмаш)	в 2.1 р.
Республика Мордовия (САРЭКС)	124.9
Республика Татарстан (ЕЛАЗ)	74.0
Тамбовская область (Агротехмаш-Т)	164.6

Источник: Росстат

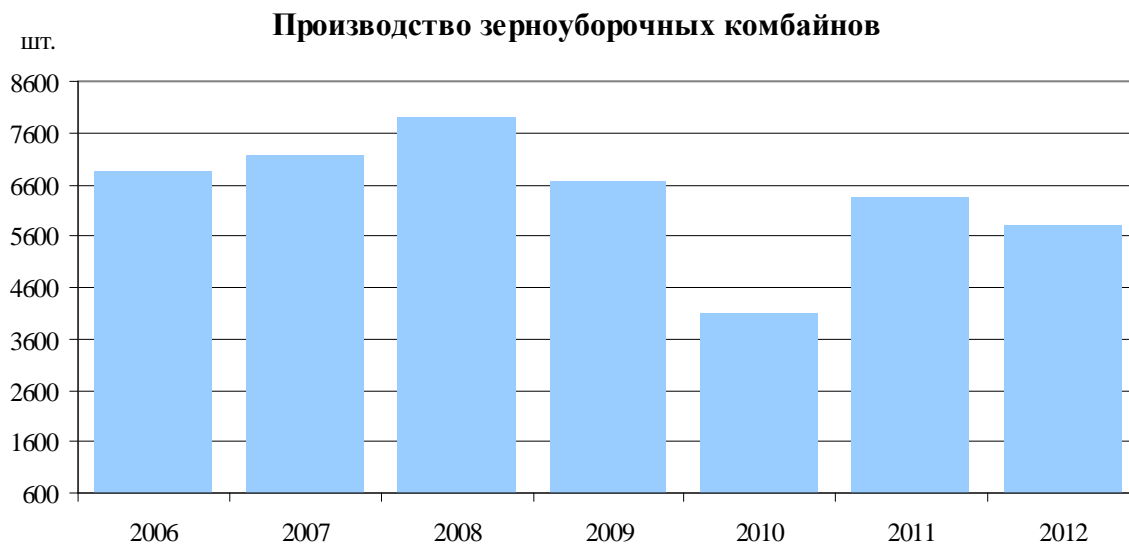
Динамика производства зерноуборочных комбайнов была еще хуже, чем динамика производства тракторов. Спад составил 8.2%. Причем в первые четыре месяца 2012 года наблюдался рост производства, однако в последующие месяцы динамика была преимущественно отрицательной.

Спад производства комбайнов, в основном, связан с проблемами «Ростсельмаша», который в июне остановил конвейер по сборке комбайнов по причине большой затоваренности складов. Возобновление деятельности конвейера на предприятии состоялось только 1 октября.

Другой производитель отечественных моделей зерноуборочных комбайнов «Красноярский завод комбайнов» увеличил выпуск продукции по сравнению с 2011 годом, однако абсолютные объемы производства на этом предприятии были невысокими.

Как и в случае с тракторами, наибольший прирост производства зерноуборочных комбайнов в 2012 году обеспечили заводы, выпускающие зарубежные модели – Брянсксельмаш, КЛААС, Сизнэйч-КАМАЗ-Индустрия.

Рисунок 8



Источник: Росстат

Таблица 9

**Динамика производства зерноуборочных комбайнов в регионах**

	2012 в % к 2011
Краснодарский край (КЛААС)	103.0
Ростовская область (Ростсельмаш)	62.8
Красноярский край (КЗК)	112.7
Брянская область (Брянсксельмаш)	130.8

Источник: Росстат

Ухудшение динамики производства тракторов и зерноуборочных комбайнов в 2012 году связано с низким платежеспособным спросом со стороны российских потребителей этой продукции.

Кроме того, в 2011 году и в начале 2012 года производство сельхозтехники росло довольно быстрыми темпами, что привело к затовариванию рынка. Как уже говорилось выше, Ростсельмаш в середине года по этой причине вынужден был остановить производство продукции.

Также в 2012 году сократилась поддержка отрасли со стороны Росагролизинга. За год он поставил в регионы 9958 единиц сельхозтехники, что на 2.4% меньше, чем в 2011 году.

Негативное влияние на динамику производства в подотрасли оказывает и импорт сельхозтехники. Сельскохозяйственное машиностроение стало одной из немногих подотраслей машиностроительного комплекса, которая ощутила на себе



последствия вступления в ВТО уже в 2012 году, так как импортная пошлина на комбайны была снижена с 15% до 5%. По этой причине резкое ухудшение динамики производства в подотрасли наблюдалось в IV квартале.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в 2013 году ситуация в подотрасли может улучшиться, но не намного. Это связано защитными мерами, которые принимает государство. Так, в конце декабря Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) установила предварительную специальную защитную пошлину на импорт зерноуборочных комбайнов в Таможенный Союз на уровне 27.5%. Повышенная пошлина будет действовать до 5 июля 2013 года, пока не завершится текущее специальное защитное расследование.

Также сейчас обсуждается возможность введения утилизационного сбора на сельхозтехнику подобного того, который был введен в отношении транспортных средств.

Одним из положительных факторов, который способен активизировать динамику производства в отрасли, может стать увеличение платежеспособного спроса со стороны аграрных предприятий. Плохой урожай 2012 года стимулировал рост цен на сельхозпродукцию, что может улучшить финансовое положение аграриев.

Вместе с тем, рост производства сельхозтехники в наибольшей степени будет обеспечен сборкой иностранных машин. Например, компания КЛААС планирует весной 2013 года начать строительство второй очереди своего завода в Краснодаре, в результате чего ее мощности по выпуску комбайнов вырастут в 1.5-2 раза. Также продолжается активное создание сборочных предприятий белорусского МТЗ на территории России. В то же время, Красноярский завод комбайнов фактически прекращает свою деятельность. Концерн «Тракторные заводы» (КТК) решил перенести производство комбайнов из Красноярска в европейскую часть России. В СМИ была опубликована информация, что КТК будет выпускать комбайны на территории Владимирского моторо-тракторного завода в партнерстве с финским производителем сельхозтехники Sampo Rosenlew. Скорее всего, будет производиться техника из финских комплектующих.

Эксперты РИА Рейтинг прогнозируют, что в 2013 году рост производства зерноуборочных комбайнов и тракторов составит по сравнению с 2012 годом 3-5%.

## 2.3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В железнодорожном машиностроении в 2012 году динамика производства по разным видам продукции была разнонаправленной (см. таблицу 10). Снизился выпуск маневровых тепловозов и пассажирских вагонов. В то же время увеличилось производство электровозов и грузовых вагонов.

Таблица 10

### Производство железнодорожной техники

	2012 г.	В % к 2011 г.
Электровозы маневровые переменного тока, шт.	171	108.9
Тепловозы маневровые и промышленные, секций	175	88.8
Вагоны магистральные пассажирские, шт.	891	76.1
Вагоны магистральные грузовые, тыс. шт.	71.2	113.3

Источник: Росстат

Рисунок 9



Источник: Росстат

Рисунок 10



Источник: Росстат

Снижение производства маневровых тепловозов произошло из-за сокращения их выпуска на Брянском машиностроительном заводе (см. таблицу 11). В то же время спад производства пассажирских вагонов обусловлен существенным снижением их выпуска на Тверском вагоностроительном заводе. Как говорится в отчете МЭР, сокращение производства пассажирских вагонов произошло из-за запланированного сокращения инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части обновления моторвагонного подвижного состава. Как видно из рисунка 10, объем производства пассажирских вагонов достиг многолетнего минимума.

Производство электровозов растет за счет Новочеркасского электровозостроительного завода (см. таблицу 11). Как говорится в сообщении предприятия, в 2012 году НЭВЗ реализовал продукции на сумму свыше 22.8 млрд руб., что на 33.2% больше, чем в 2011 году. Было выпущено 217 магистральных и промышленных электровозов (494 секции).

Кроме того, выпуск электровозов растет за счет запуска группой «Синара» в конце 2011 года на предприятии «Уральские локомотивы» второго производственного комплекса мощностью 60 грузовых электровозов в год (120 секций).

Отметим, что в производстве локомотивов, как это наблюдается во многих других секторах машиностроения, в настоящий момент происходит процесс перехода на иностранные технологии и комплектующие. В частности, производство на «Уральских локомотивах» развивается за счет стратегического партнерства с компанией Siemens. В свою очередь, Трансмашхолдинг, в состав которого входит НЭВЗ, ведет активное сотрудничество с французским концерном Alstom.

Наибольший положительный вклад в производственную статистику железнодорожного машиностроения в 2012 внесло грузовое вагоностроение. Рост производства грузовых вагонов отмечен почти на всех крупнейших вагоностроительных заводах за исключением Рузхиммаша в Республике Мордовия. При этом, как видно из рисунка 9, объем производства этой продукции достиг рекордного значения. Отметим, что в начале года начал работу Тихвинский вагоностроительный завод мощностью 20 тыс. вагонов в год.

Вместе с тем, уже в 2012 году стало видно, что рынок грузовых вагонов избыточен. Парк вагонов транспортных компаний рос быстрее, чем объемы перевозок в стране. При этом увеличивался порожний пробег вагонов, снизилась средняя скорость движения товарных поездов, наблюдались частые ситуации заторов на путях, к концу года темпы роста железнодорожных перевозок сократились до минимума – отчасти из-за замедления роста всей экономики, отчасти из-за

перегруженности инфраструктуры. По данным АО «РЖД», к концу 2012 года парк вагонов превысил 1 млн шт., а их профицит на рынке составил около 240 тыс. шт.

В результате, стал падать спрос на вагоны со стороны операторов, что отразилось на динамике их производства. В декабре производство грузовых вагонов снизилось в годовом сравнении на 2.1%. Некоторые вагоностроительные предприятия, вынуждены были даже остановиться в конце года.

С большой долей вероятности можно говорить, что в 2013 году производство вагонов снизится, причем снижение может быть довольно существенным. Так крупнейшее вагоностроительное предприятие Уралвагонзавод собирается сократить выпуск более чем на 20%.

По прогнозу экспертов РИА Рейтинг, в целом по подотрасли сокращение производства грузовых вагонов в 2013 году составит около 15%. При этом выпуск локомотивов, напротив будет расти. Производство электровозов и тепловозов может вырасти на 10%.

Таблица 11

**Динамика производства железнодорожной техники в регионах**

Регион	2012 г. в % к 2011 г.
<b>Вагоны грузовые магистральные</b>	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	150.5
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	126.9
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	87.1
Саратовская область (Трансмаш)	113.2
Свердловская область (Уралвагонзавод)	109.6
<b>Вагоны пассажирские магистральные</b>	
Тверская область	66.7
<b>Тепловозы маневровые и промышленные</b>	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	87.1
<b>Электровозы магистральные</b>	
Ростовская область (НЭВЗ)	108.9

*Источник: Росстат*