

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 10

ИТОГИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2013 ГОДА

Москва 2013

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2013 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	6
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ.....	6
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	12
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	13
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	16

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

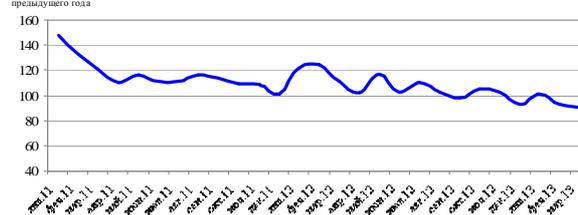
ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Динамика производства в машиностроительном комплексе резко ухудшилась;
- Ø Одна из главных причин спада – снижение спроса на инвестиционное оборудование;
- Ø Бум легкового автомобилестроения прекратился;
- Ø На общем негативном фоне производство бытовых приборов выросло на 10%;
- Ø Как и в 2009 году, машиностроители надеются на стимулирующие меры государства

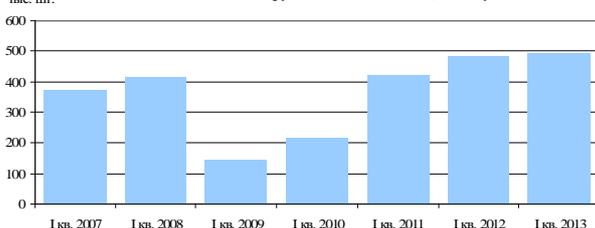
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	01-03.2012/ 01-03.2012, %
Производство машин и оборудования	92.3
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	95.5
Производство транспортных средств и оборудования	95.3
Всего машиностроительный комплекс	94.7

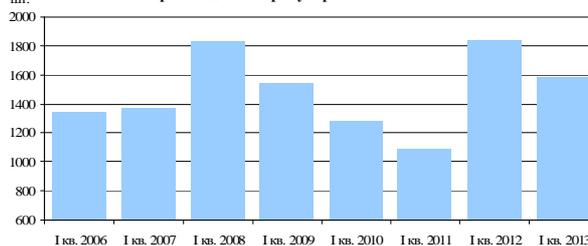
Индекс производства в машиностроительном комплексе
% к аналогичному периоду
предыдущего года



Суммарное производство автомобильной техники
(легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы)
тыс. шт.



Производство зерноуборочных комбайнов
шт.



1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2013 ГОДА

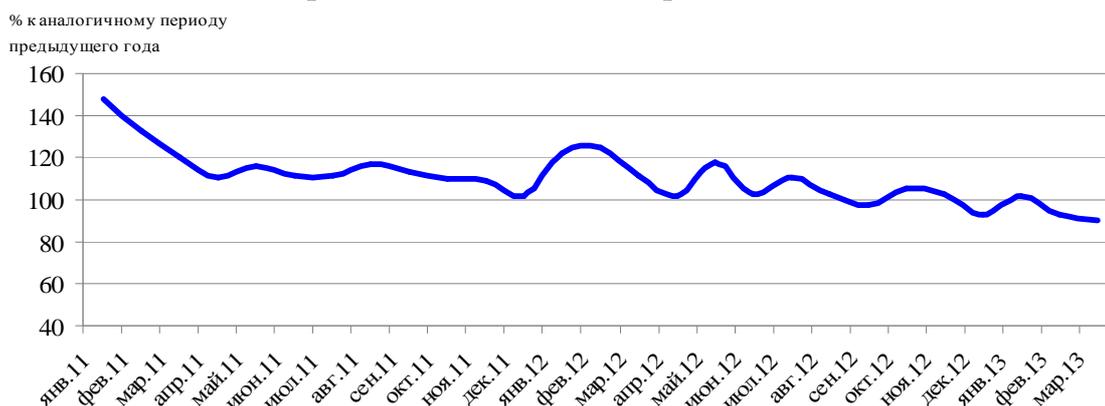
Темпы роста в российском машиностроении снижались последние два года. В конце прошлого года они вышли в отрицательную зону, и в начале текущего года этот тренд сохранился, а падение углубилось (см. рисунок 1).

Согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», снижение производства в трех машиностроительных отраслях в январе-марте 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 годом составило 5.3%. При этом в марте снижение производства составило 9.8%, что стало худшим показателем после декабря 2009 года.

Основная причина падения производства в машиностроительном секторе – сокращение инвестиционного спроса в стране. Машиностроение является одним из наиболее чувствительных секторов российской экономики к ухудшению инвестиционного климата. Для примера, в 2008 году во многих машиностроительных подотраслях, выпускающих инвестиционное оборудование, падение производства началось за несколько месяцев до августа.

Рисунок 1

Индекс производства в машиностроительном комплексе



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

Снижение производства по итогам квартала отмечено во всех трех машиностроительных отраслях (см. таблицу 1).

Из числа двенадцати подотраслей положительная динамика производства зафиксирована только в двух – в производстве бытовых приборов и в производство изделий медицинской техники, средств измерений, оптических приборов и аппаратуры, часов. В данном случае рост производства был поддержан потребительским спросом, который стимулируется растущими доходами населения и сохраняющейся высокой активностью банков в кредитовании физических лиц. Так, производство холодильников выросло в отчетном периоде на 5.2%, стиральных машин – на 20.1%, пылесосов – на 24.9%.

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

Кроме того, в текущем году началось падение производства в автомобилестроении, которое в предыдущие годы было самой динамичной отраслью российского машиностроения. В том числе, в феврале начался спад производства легковых автомобилей, вопреки тому, что потребительский спрос в России продолжает расти.

Эксперты РИА Рейтинг изначально ожидали, что в 2013 году динамика производства в машиностроительном секторе ухудшится, но недооценили масштаб этого ухудшения. Падение спроса на инвестиционное оборудование оказалось глубже, чем это виделось в конце прошлого года. Кроме того, быстрее и сильнее ожидаемого стало ухудшаться состояние автомобильного рынка.

В связи с этим пересмотрен прогноз на 2013 год. В начальном варианте эксперты РИА Рейтинг прогнозировали рост около 4%. Однако сейчас понятно, что достичь такого результата при складывающейся конъюнктуре нереально. В лучшем случае отрасль сумеет до конца года отыграть спад первого квартала и выйти по объему производства на результат 2012 года.

Такого сценария можно ожидать в том случае, если во втором полугодии улучшится статистика инвестиций в стране. Улучшение динамики инвестиций возможно за счет начала реализации крупных инфраструктурных госпроектов и стимулирующих мер правительства. В ином случае отрасль может закончить год с отрицательным результатом.

Данные Росстата за апрель свидетельствуют об улучшении ситуации в машиностроении – восстановилась положительная динамика производства в транспортном машиностроении. Однако говорить о складывающемся тренде пока рано. Скорее всего, по итогам полугодия будет зафиксирован спад производства.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	01-03.2013/ 01-03.2012, %
Обрабатывающие производства	101.2
Производство машин и оборудования	92.3
Производство механического оборудования	88.4
Производство прочего оборудования общего назначения	97.9
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	82.2
Производство станков	95.0
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	86.3
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	109.7
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	95.5
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	93.2
Производство электрических машин и электрооборудования	87.9
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	98.0
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	110.9
Производство транспортных средств и оборудования	95.3
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	96.7
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	93.3

Источник: Росстат

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

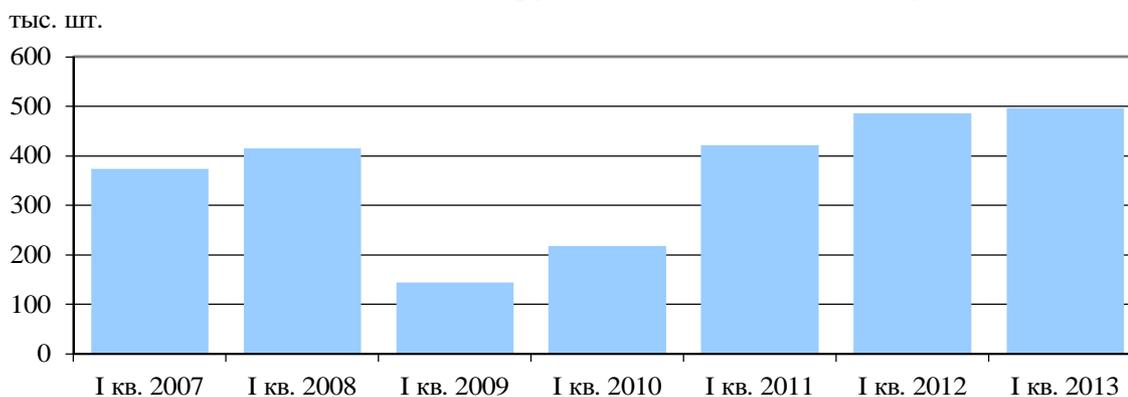
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов по итогам первого квартала текущего года сократилось в годовом сравнении на 3.3%. Вместе с тем, суммарное производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов увеличилось в годовом сравнении на 2.2%, достигнув очередного рекордного для этого периода уровня в 495.8 тыс. машин (см. рисунок 2).

Положительный результат обеспечен увеличением выпуска легковых автомобилей, тогда как производство грузовых автомобилей и автобусов в отчетном периоде сократилось (см. таблицу 2). Однако отметим, что положительная динамика производства легковых автомобилей наблюдалась только в январе. В феврале и марте динамика их производства была отрицательной.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, во второй половине года положительная динамика производства легковых автомобилей может восстановиться. Кроме того, как показали результаты апреля, улучшение динамики производства можно ожидать и в грузовом секторе. В связи с этим существует вероятность, что по итогам года в подотрасли будет зафиксирован рост производства на 2-4%.

Рисунок 2

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



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	01-03.2013 г.	в % 01-03.2012 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	446.0	103.3
Грузовые автомобили, тыс. шт.	39.6	90.9
Автобусы, тыс. шт.	10.2	94.6

Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей выросло в первом квартале текущего года, согласно данным Росстата, на 3.3% до 446 тыс. машин. При этом в январе производство выросло в годовом сравнении на 14.3%, однако в феврале спад составил 0.1%, а в марте – уже 8.1%.

Как видно из рисунка 3, объем производства легковых автомобилей по итогам квартала достиг очередного рекордного уровня.

По данным АСМ-Холдинга, выпуск легковых автомобилей в январе-марте 2013 года составил 457.5 тыс. единиц, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1.5%. В том числе, производство отечественных марок автомобилей выросло на 0.5% до 140.6 тыс. машин, иностранных – на 2.0% до 316.9 тыс. машин. Доля отечественных марок в общем объеме производства составила 30.7%. Годом ранее этот показатель составлял 31.1%.

Как видно из таблицы 3, в Самарской и Ульяновской областях производство легковых автомобилей снижалось. Таким образом, крупнейшие производители отечественных моделей – АВТОВАЗ и УАЗ – сокращали выпуск легковых автомобилей. По всей видимости, небольшой рост производства отечественных марок автомобилей, отмеченный АСМ-Холдингом в первом квартале, произошел за счет ИжАвто, выпускающего автомобили LADA. Это предприятие пока не предоставило данных по объему производства.

Из числа автомобилестроительных регионов лучшую динамику производства демонстрируют Москва, Санкт-Петербург и Калининградская область, где сосредоточены крупные сборочные мощности по выпуску автомобилей иностранных марок.

Рисунок 3



Источник: Росстат

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	01-03.2013 в % к 01-03.2012
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	101.9
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуриг, Хёндэ Мотор Мануфактуриг Рус)	109.9
г.Москва (Автофрамос)	116.9
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	94.1
Ростовская область (ТагАЗ)	69.8
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	95.1
Ульяновская область (УАЗ)	86.8

Источник: Росстат

Неровная динамика производства легковых автомобилей в первые месяцы 2013 года была обусловлена нестабильностью продаж на внутреннем рынке. Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса, в январе продажи легковых и коммерческих автомобилей выросли в годовом сравнении на 5%, в феврале темп роста сократился до 2%, а в марте продажи сократились по сравнению с мартом прошлого года на 4%.

В целом по итогам квартала рост продаж составил всего 0.3% до 616.8 тыс. единиц. Однако при этом отметим, что импорт новых автомобилей продолжает сокращаться, поэтому продажи отечественных заводов, скорее всего, росли быстрее. Согласно данным ФТС, импорт легковых автомобилей составил по итогам квартала 208.6 тыс. единиц, что на 8.7% меньше, чем в прошлом году.

Как видно из таблицы 4, лидером продаж по итогам квартала стала LADA Granta. При этом отметим, что продажи большинства моделей из десятки наиболее популярных автомобилей снизились в отчетном периоде.

Очевидно, что легковое автомобилестроение сейчас вступило в кризисную фазу перепроизводства. Если исходить из данных по объему производства, продаж и импорту автомобилей, то объем перепроизводства составляет по итогам квартала около 100 тыс. машин. Некоторые предприятия стали временно останавливать конвейеры либо переходить на сокращенную рабочую неделю для того, чтобы ликвидировать или хотя бы уменьшить избыточные запасы.

Тем не менее, несмотря на непростые условия деятельности в первом квартале, ряд производителей прогнозируют положительную динамику продаж и производства по итогам года. В частности, Группа «Соллерс» прогнозирует увеличение продаж на 7%, АВТОВАЗ – на 2.3%. В целом результаты отрасли в 2013 году будут зависеть от того, как быстро предприятиям удастся продать излишки.

Эксперты РИА Рейтинг полагают, что состояние рынка может немного улучшиться во второй половине года, что будет содействовать улучшению динамики производства легковых автомобилей. В целом по итогам года можно ожидать рост производства около 4%.

Таблица 4

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи 01-03.2013 г., шт.	в % к 01-03.2012
Granta	LADA	37169	В 2.2 р.
Solaris	HYUNDAI	25388	93.8
New Rio	KIA	19781	108.0
Kalina	LADA	19538	70.2
Duster	RENAULT	18345	В 9.7 р.
Focus	FORD	16732	85.4
Piora	LADA	16533	60.3
Polo	VW	15161	99.1
Niva	CHEVROLET	12024	85.6
Logan	RENAULT	11784	68.8

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-мартом прошлого года на 9.1% до 39.6 тыс. единиц.

Согласно данным АСМ-Холдинга, производство грузовиков сократилось по итогам первого квартала на 9.6% до 38.5 тыс. единиц. В том числе, выпуск отечественных моделей сократился на 10.7% до 32.8 тыс. машин, иностранных – на 2.6% до 5.7 тыс. единиц

Отметим существенный спад производства в Калужской области (см. таблицу 5), где действует сборочное предприятие Volvo Kaluga Plant. Также сильный спад производства произошел в Челябинской области и в Республике Татарстан. КАМАЗ сообщил, что снизил производство ГОТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, шасси и сборочных комплектов по итогам квартала на 20.7% до 10.7 тыс. единиц. В январе и феврале предприятие периодически работало в режиме неполной рабочей недели с целью сокращения складских запасов.

Вместе с тем, рост производства отмечен на предприятиях ГАЗ и УАЗ, выпускающих легкие коммерческие автомобили. Отметим, что в апреле ГАЗ начал выпускать новую модель «ГАЗель Next», в связи с чем можно ожидать улучшения динамики предприятия в ближайшие месяцы.

Продажи грузовых автомобилей на российском рынке в отчетном периоде снизились сильнее, чем их производство. Как следует из данных АСМ-Холдинга, продажи грузовиков на внутреннем рынке в январе-марте 2013 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 14.4% до 59.0 тыс. единиц. Снижение продаж в основном происходит в секторе новых импортных грузовиков. Согласно данным ФТС импорт грузовых автомобилей в январе-марте текущего года сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 22.4% до 17.6 тыс. машин.

Вполне вероятно, что в дальнейшем динамика производства и продаж грузовых автомобилей улучшится. Некоторые предприятия выпускающие грузовики положительно оценивают свои перспективы. В частности, КАМАЗ, который испытывал большие сложности в первом квартале, тем не менее,

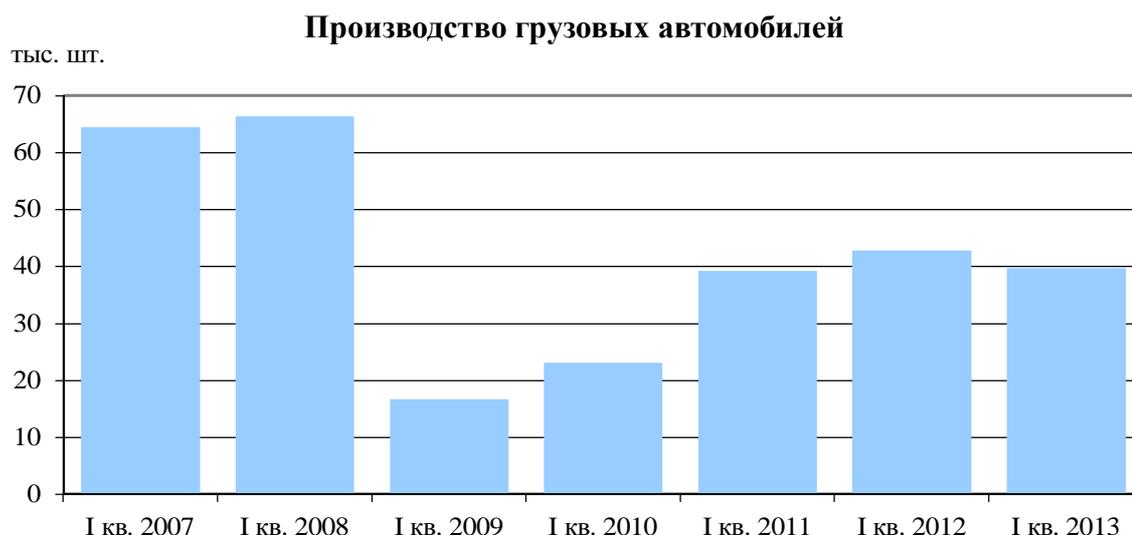
надеется по итогам года увеличить производство и продажи машинокомплексов на 4.5% до 45 тыс. единиц. Также увеличить продажи рассчитывает ГАЗ.

Увеличение производства и продаж грузовых автомобилей возможно, если во втором полугодии начнется ожидаемое улучшение инвестиционного спроса в России.

Отметим, что по итогам апреля производство грузовых автомобилей выросло по сравнению с прошлым годом на 8.9%, что стало довольно неожиданным результатом на фоне негативной статистики предыдущих месяцев. Впрочем, вряд ли стоит результат одного месяца расценивать, как тенденцию. К тому же если производство будет расти и дальше такими же темпами, то в секторе грузового автомобилестроения снова обострится кризис перепроизводства, что приведет к возобновлению спада.

Эксперты РИА Рейтинг оценивают результат грузового автомобилестроения по итогам 2013 году без лишнего оптимизма, но признают, что сейчас сохраняется вероятность небольшого роста производства (в пределах 1%).

Рисунок 4



Источник: Росстат

Таблица 5

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	01-03.2013 в % к 01-03.2012
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	44.2
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	86.7
Нижегородская область (ГАЗ)	103.0
Ульяновская область (УАЗ)	113.4
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	71.3

Источник: Росстат

Производство автобусов сократилось по итогам квартала, согласно данным Росстата, на 5.4% до 10.3 тыс. единиц. АСМ-Холдинг приводит примерно такие же данные – спад на 5.4% до 10.4 тыс. единиц. При этом, как

отмечается в материалах АСМ-Холдинга, продажи автобусов на внутреннем рынке сократились гораздо сильнее – на 21.8% до 10.9 тыс. штук. Таким образом, этот сектор автомобилестроения также в настоящий момент испытывает кризис перепроизводства.

Вместе с тем, как видно из таблицы 6, в Нижегородской области, которая является крупнейшим производителем автобусов, их выпуск увеличился почти на 10%. Также существенный рост производства наблюдался в Республике Башкортостан. В других регионах выпуск автобусов сократился, и в некоторых из них падение было довольно глубоким.

В апреле положительная динамика производства автобусов возобновилась, но рост составил всего 0.7%. Эксперты РИА Рейтинг полагают, что в случае улучшения макроэкономической ситуации в стране во второй половине года динамика производства автобусов может улучшиться. Есть вероятность, что их выпуск вырастет по сравнению с 2012 годом, но темп роста будет сравнительно небольшим (около 1-2%).

Рисунок 5



Источник: Росстат

Таблица 6

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	01-03.2013 в % к 01-03.2012
Московская область (ЛиАЗ)	43.1
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	116.7
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	109.4
Ульяновская область (УАЗ)	88.9
Курганская область (КАВЗ)	62.1
Челябинская область (Урал)	38.0

Источник: Росстат

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Несмотря на продолжающуюся реализацию договоров предоставления мощности (ДПМ), строительство новых энергоблоков на электростанциях в 2013 году происходило в меньших объемах, чем в 2012 году. Согласно данным «Системного оператора ЕЭС», ввод новой мощности составил в январе-марте текущего года 640 МВт против 1624 МВт в январе-марте прошлого года.

Отчасти, в связи с этим статистика производства в крупном энергетическом машиностроении в отчетном периоде была негативной. Суммарное производство турбин сократилось по сравнению с январем-мартом прошлого года почти вдвое до 981 МВт. Как видно из рисунка 6, суммарный выпуск турбин по итогам первого квартала текущего года был одним из самых небольших за последние несколько лет. В том числе, существенно снизилось производство паровых и гидравлических турбин (см. таблицу 7). Производство генераторов сократилось почти в три раза.

Вместе с тем, производство газовых турбин увеличилось за счет спроса со стороны Газпрома. В частности Пермский моторный завод поставил для проекта «Южный коридор» четыре газотурбинных установок ГТУ-12П.

В числе проектов, выполненных российскими машиностроителями в отчетном периоде, следует выделить производство двух турбогенераторов ТВФ-125, изготовленных НПО «ЭЛСИБ» для Томь-Усинской ГРЭС в Кемеровской области. Кроме того, «Силовые машины» выполнили ряд не очень крупных экспортных контрактов. В частности, поставлены два гидрогенератора мощностью по 32 МВт для аргентинской ГЭС, и один турбогенератор мощностью 40 МВт для болгарской ТЭС. Также «Силовые машины» изготовили паровую турбину мощностью 73 МВт для Мосэнерго.

Как видно, масштаб проектов был не очень большим. Для сравнения, в январе-марте прошлого года была осуществлена поставка парогенератора мощностью 1000 МВт для Нововоронежской АЭС-2.

Эксперты РИА Рейтинг ожидают, что по итогам 2013 года спад производства в крупном энергетическом машиностроении может составить около 20%, а суммарный результат будет одним из худших за последние пять лет.

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

	01-03.2013	в % к 01-03.2012
Паровые турбины, МВт	341	35.4
Газовые турбины, МВт	185	115.6
Гидравлические турбины, МВт	455	58.7
Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	1435	37.1

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-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 17.8% – это худший результат среди машиностроительных подотраслей.

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%.

Также в числе причин спада можно назвать отсрочку в выполнении федеральной программы субсидирования производителей сельхозтехники. В текущем году эта программа должна была частично

заменить действовавшую ранее лизинговую схему, осуществлявшуюся через «Росагролизинг».

Новая программа предусматривает продажу производителями своей техники сельскохозяйственным предприятиям со скидкой в 15%, которая, в свою очередь будет возмещаться производителям Минсельхозом. Однако с начала года эта программа не заработала, так как крупнейшие производители практически бойкотировали ее из-за несогласия с некоторыми условиями. Потребители техники, со своей стороны, также снизили закупку техники, ожидая обещанных скидок. В результате, произошло резкое сокращение производства почти по всему спектру сельскохозяйственной техники (см. таблицу 8).

Учитывая тот факт, что в начале июня федеральная программа все же заработала, эксперты РИА Рейтинг полагают, что во второй половине года производство сельхозтехники станет увеличиваться. Кроме того, начиная с июня, станет действовать фактор низкой базы.

Тем не менее, компенсировать резкий спад производства в первом квартале вряд ли удастся, и по итогам года будет зафиксирован отрицательный результат.

Таблица 8

Производство сельскохозяйственной техники

	01-03.2013 г.	В % к 01-03.2012 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	1586	86.1
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	2847	71.6
Комбайны силосоуборочные самоходные, шт.	177	63.2
Плуги общего назначения, шт.	1425	102.5
Культиваторы для сплошной обработки почвы, шт.	5350	73.9

Источник: Росстат

Производство тракторов для сельского хозяйства в отчетном периоде сократилось почти на 30%. Однако, как видно из рисунка 7, столь существенный спад заметен только на фоне рекордного прошлого года. На фоне других лет выпуск тракторов в январе-марте текущего года оставался довольно высоким.

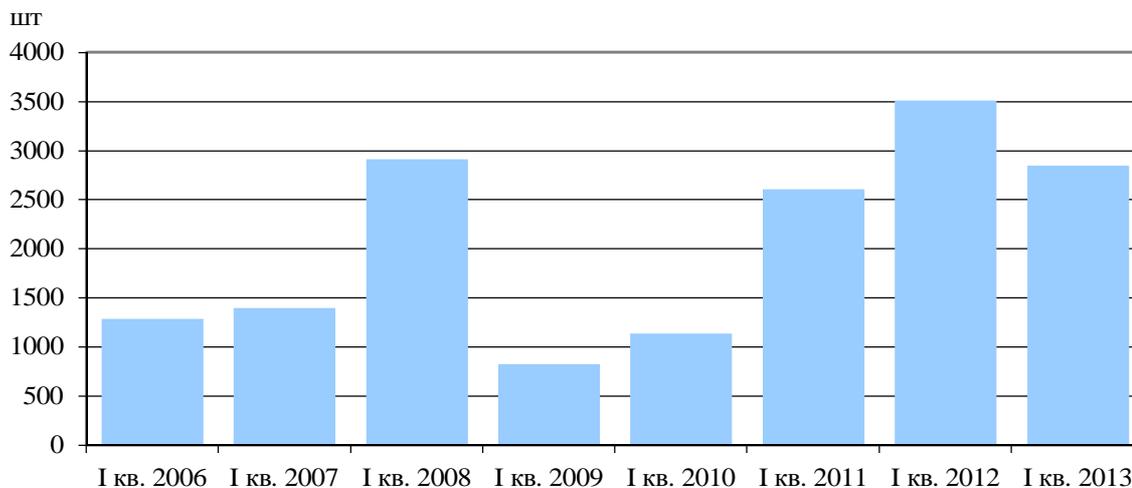
В отличие от прошлого года, в 2013 году наблюдается сокращение сборки зарубежных моделей тракторов. В частности, как видно из таблицы 9, спад выпуска тракторов отмечен в Республике Татарстан и Республике Мордовия, где работают предприятия, собирающие белорусские трактора.

Еще печальнее на этом фоне выглядят результаты у производителей отечественных моделей тракторов. Так, во Владимирской области производство тракторов в январе-марте 2013 года практически не осуществлялось.

Возможно, федеральная программа по стимулированию производителей сельхозтехники улучшит динамику выпуска тракторов во втором полугодии. Однако итог 2013 года с большой вероятностью будет заметно ниже прошлогоднего результата.

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

	01-03.2013 в % к 01-03.2012
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	1.3
Ростовская область (Ростсельмаш)	53.7
Республика Мордовия (САРЭКС)	28.8
Республика Татарстан (СНН–КАМАЗ Индустрия, ЕлаЗ)	45.0
Тамбовская область (Агротехмаш-Т)	131.3

Источник: Росстат

Динамика производства зерноуборочных комбайнов была несколько лучше, чем динамика производства тракторов. Спад составил 13.9%. При этом производство комбайнов в январе-марте текущего года по объему уступает только результатам января-марта 2012 и 2008 годов (см. рисунок 8).

Существенно сократили производство в первом квартале текущего года КЛААС и Брянксельмаш, выпускающие, соответственно, германские и белорусские комбайны. Также спад производства произошел на Ростсельмаше.

Вместе с тем, Красноярский комбайновый завод резко увеличил выпуск комбайнов, однако в данном случае главную роль сыграл фактор низкой базы, так как в январе-марте прошлого года в Красноярском крае было произведено всего 28 комбайнов. Таким образом, в текущем году производство составило немногим более 100 комбайнов, тогда как, например, в 2008 году здесь за квартал производилось по 600 комбайнов.

Как и в случае с тракторами, эксперты РИА Рейтинг полагают, что во второй половине года динамика производства зерноуборочных комбайнов может улучшиться.

Рисунок 8



* до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 10

Динамика производства зерноуборочных комбайнов в регионах

	01-03.2013 в % к 01-03.2012
Краснодарский край (КЛААС)	55.6
Ростовская область (Ростсельмаш)	91.8
Красноярский край (КЗК)	В 3.7 р.
Брянская область (Брянксельмаш)	46.8

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 цены производителей в январе-марте 2013 года) снизилось в первом квартале текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 11.4%.

Как и предполагали эксперты РИА Рейтинг, 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

	01-03.2013 г.	В % к 01-03.2012 г.
Электровозы магистральные, шт.	83	115.3
Тепловозы магистральные, секций	13	В 2.2 р.
Тепловозы маневровые и промышленные, секций	59	143.9
Вагоны магистральные пассажирские, шт.	158	80.6
Вагоны магистральные грузовые, тыс. шт.	12.9	78.8

Источник: Росстат

Динамика производства грузовых вагонов начала быстро ухудшаться еще в прошлом году, поэтому результат первого квартала текущего года никого не удивил. В течение последних лет, 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.

По данным АО «РЖД», к концу 2012 года парк вагонов превысил 1 млн шт., а их профицит на рынке составил около 240 тыс. шт. 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 марте 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, глубокий спад производства произошел в первом квартале текущего года на всех профильных заводах страны.

В этих условиях вагоностроительные заводы надеются на помощь правительства. Во-первых, они уже не первый год просят правительство принять меры по сдерживанию импорта (прежде всего, из Украины). Кроме того большие надежды возлагаются на запрет процедуры продления срока службы старых вагонов. Эта мера сейчас активно обсуждается участниками рынка и, скорее всего, она будет введена в скором времени. Пока только не ясно будет ли это жесткий запрет, или правительство лишь ограничит сроки продления.

В связи с этим не исключено, что падение спроса на вагоны может остановиться во второй половине года, а динамика их производства станет улучшаться. Тем не менее, спад производства по итогам года неизбежен. Причем темп спада будет более 10%.

Также почти на 20% сократилось в отчетном периоде производство пассажирских вагонов. Как видно из рисунка 10, их выпуск был минимальным за несколько последних лет. Одной из причин этого стало снижение госсубсидий для «Федеральной пассажирской компании».

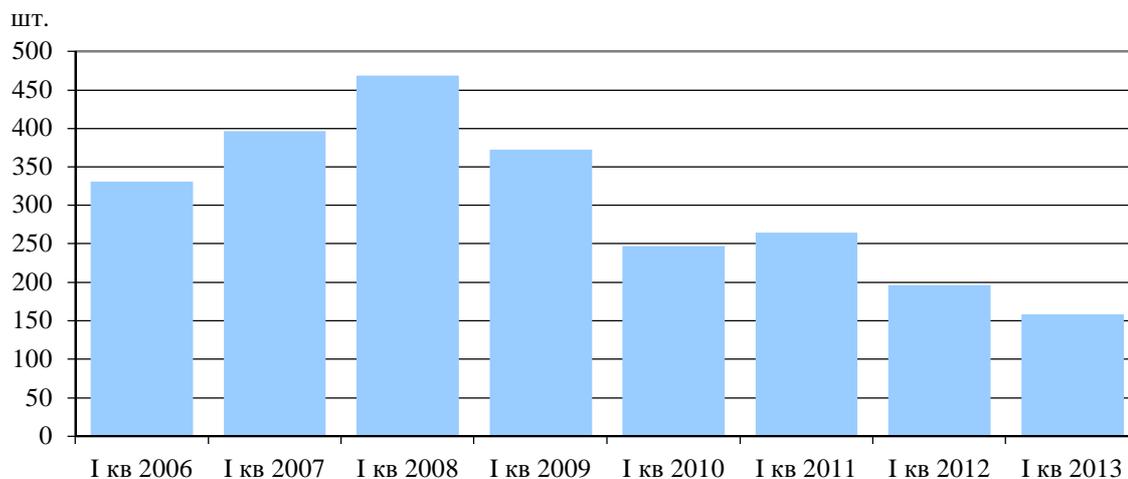
Рисунок 9



Источник: Росстат

Рисунок 10

Производство магистральных пассажирских вагонов



Источник: Росстат

Таблица 12

Динамика производства вагонов в регионах

Регион	01-03.2013 г. в % к 01-03.2012 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	52.9
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	37.7
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	91.2
Саратовская область (Трансмаш)	71.8
Свердловская область (Уралвагонзавод)	71.0
Вагоны пассажирские магистральные	
Тверская область	67.4
Московская область	94.9

Источник: Росстат

Вместе с тем, на фоне резкого падения производства вагонов в 2013 году наблюдается такое же резкое увеличение производства локомотивной техники. Выпуск магистральных электрозвозов увеличился в отчетном периоде на 15.3%, магистральных тепловозов – в 2.2 раза, тепловозов маневровых и промышленных – на 43.9%.

Отметим, что если производство тепловозов в текущем году только вышло на уровень 2008 года, то производство электрозвозов растет практически непрерывно в последние годы и сейчас превосходит докризисный уровень более чем в два раза (см. рисунки 11-13).

Быстрый рост производства электрозвозов связан с началом выпуска этой продукции на «Уральских локомотивах» – совместном предприятии Группы «Синара» и германской компании Siemens. Это предприятие начало действовать в 2010 году. В прошлом году оно выпустило 120 электрозвозов, в текущем году планирует увеличить их производство до 140. Как видно из таблицы 13, в январе-марте текущего года производство на «Уральских локомотивах» увеличилось в полтора раза, тогда как на Новочеркасском электрозвозостроительном заводе лишь сохранилось на уровне прошлого года.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, положительная динамика производства локомотивной техники сохранится в дальнейшем, но это не спасет железнодорожное машиностроение от спада по итогам года.

Таблица 13

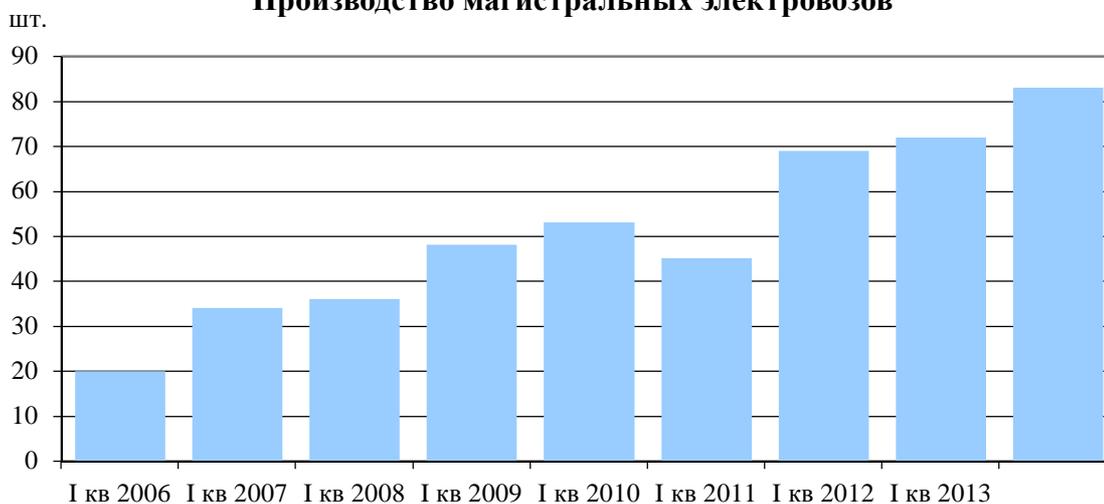
Динамика производства локомотивной техники в регионах

Регион	01-03.2013 г. в % к 01-03.2012 г.
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	190.0
Электровозы магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	100.0
Свердловская область (Уральские локомотивы)	150.0

Источник: Росстат

Рисунок 11

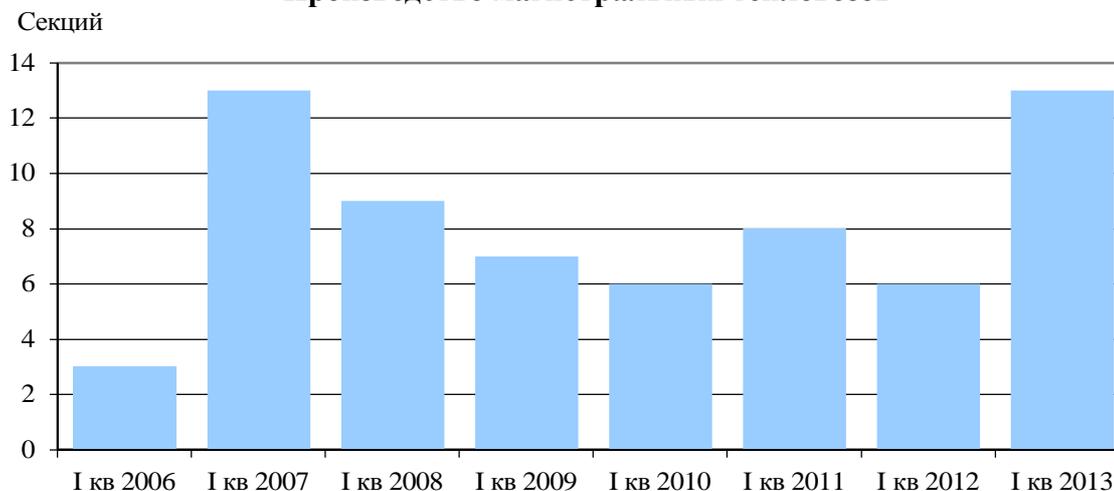
Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

Рисунок 12

Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 13



Источник: Росстат