

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 11

ИТОГИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2013 ГОДА

Москва 2013

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2013 ГОДА	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	7
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ.....	7
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	13
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	14
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	18

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Спад производства в машиностроительном секторе составил 3%;
- Ø Наибольшее снижение наблюдается в отраслях, выпускающих инвестиционное оборудование;
- Ø Во втором квартале возобновился рост в автомобилестроительной подотрасли;
- Ø Производство грузовых вагонов продолжает падать из-за избытка техники на рынке;
- Ø Правительственные меры поддержки могут улучшить динамику производства в машиностроительном секторе до конца года.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	01-06.2012/ 01-06.2012, %
Производство машин и оборудования	93.5
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	94.7
Производство транспортных средств и оборудования	99.3
Всего машиностроительный комплекс	97.0



1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2013 ГОДА

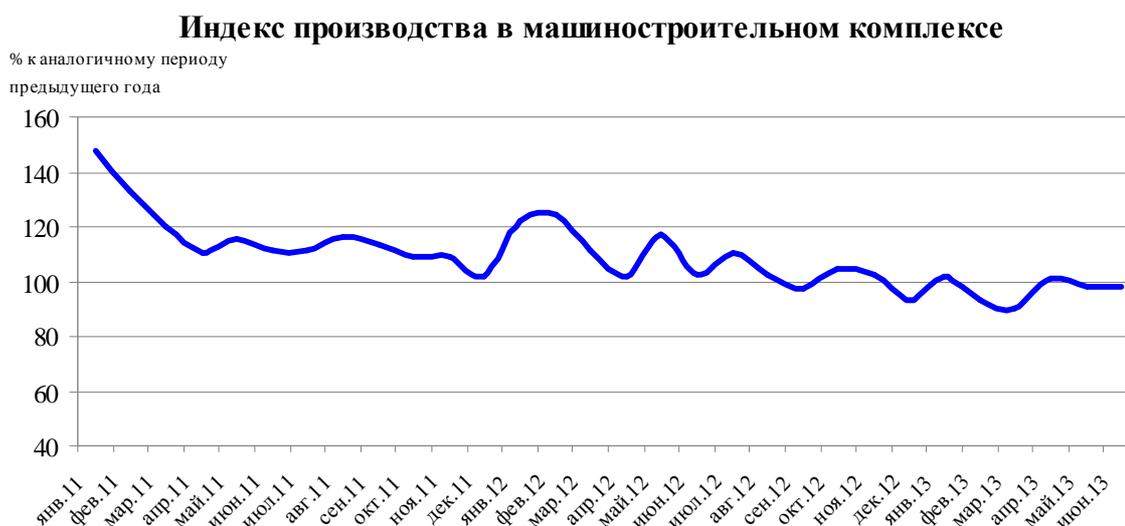
Понижательный тренд в динамике производства машиностроительного сектора наблюдается уже не первый год (см. рисунок 1). Еще в прошлом году в отдельные его месяцы наблюдался спад производства в годовом сравнении. В 2013 году отрицательный темп роста стал практически нормой. Из шести месяцев первого полугодия в четырех динамика производства была отрицательной. При этом в марте снижение производства составило 9.8%, что стало худшим показателем после декабря 2009 года.

В целом по итогам полугодия совокупный индекс производства в трех машиностроительных отраслях, согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», составил 97.0% по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

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

Однако отметим, что во втором квартале динамика производства в машиностроительном секторе была лучше, и спад производства по сравнению со вторым кварталом прошлого года был сравнительно небольшим – всего 0.8%. Это было связано с улучшением динамики производства в автомобилестроительном секторе, о причинах которого будет сказано ниже.

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

Снижение производства по итогам полугодия отмечено во всех трех машиностроительных отраслях (см. таблицу 1). Однако в транспортном машиностроении во втором квартале наблюдался рост

производства по отношению ко второму кварталу прошлого года на 3.3%.

Из числа двенадцати подотраслей положительная динамика производства по итогам полугодия 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. Рост производства в этих подотраслях, в основном, был поддержан потребительским спросом, который стимулируется растущими доходами населения и сохраняющейся высокой активностью банков в кредитовании физических лиц. Так, производство стиральных машин выросло в отчетном периоде на 20.4%, пылесосов – на 27.9%.

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 производстве оборудования специального назначения, в энергетическом машиностроении.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	01-06.2013/ 01-06.2012, %
Обрабатывающие производства	100.0
Производство машин и оборудования	93.5
Производство механического оборудования	92.8
Производство прочего оборудования общего назначения	96.3
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	76.4
Производство станков	96.3
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	90.5
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	103.8
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	94.7
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	87.4
Производство электрических машин и электрооборудования	87.7
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	96.8
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	109.0
Производство транспортных средств и оборудования	99.3
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	103.8
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	92.7

Источник: Росстат

Эксперты РИА Рейтинг ожидают, что во втором полугодии динамика производства в машиностроительном секторе может улучшиться за счет небольшого оживления экономики в целом и

вероятного улучшения инвестиционного спроса. Кроме того внушает надежду улучшение статистики в автомобилестроительном секторе, начавшееся во втором квартале. Если оно сохранится и во втором полугодии, то снижение производства в машиностроительном секторе по итогам 2013 года может быть небольшим (в пределах 1%) либо даже нулевым.

Впрочем, данные Росстата за июль пока не прибавили оптимизма. Спад производства в машиностроительном секторе составил 2.6%. Но вполне вероятно, что запущенная программа льготного автокредитования все же разогреет автомобильный рынок и стимулирует рост производства легковых автомобилей.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов по итогам первого полугодия 2013 года выросло на 3.8% и стало одной из немногих подотраслей, где в отчетном периоде отмечена положительная динамика в годовом сравнении. Причем еще по итогам первого квартала в подотрасли наблюдался спад на 3.3%. Таким образом, во втором квартале произошло резкое ускорение производства.

Примечателен тот факт, что на фоне общего роста в подотрасли суммарное производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов снизилось в первом полугодии в годовом сравнении на 2.5% (см. рисунок 2 и таблицу 2). Удивительно также то, что в первом квартале наблюдалась противоположная тенденция – снижение производства в целом по подотрасли происходило на фоне роста производства основных видов автомобильной техники. Таким образом, выпуск готовых автомобилей уже фактически не влияет на динамику производства в автомобилестроительной подотрасли. Такой феномен наблюдается, пожалуй, впервые в истории.

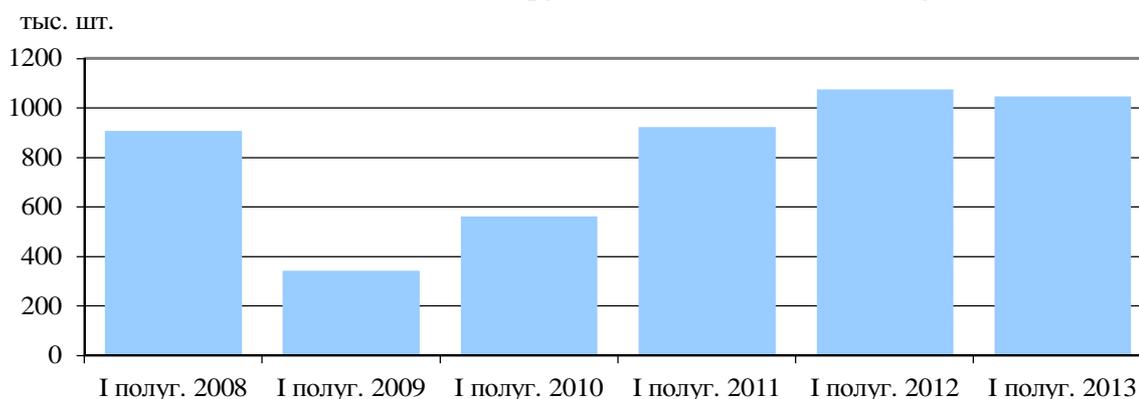
Доминирующее влияние на общую статистику в первой половине текущего года оказало существенное увеличение производства кузовов для автотранспортных средств. В январе-июне выпуск кузовов составил 70.7 тыс. штук, что сопоставимо с общим объемом производства автомобильной техники. По сравнению с первым полугодием прошлого года рост производства кузовов составил 22%. Если же сравнивать с 2010 годом, то рост был шестнадцатикратный.

По предположению экспертов РИА Рейтинг, в данном случае речь идет об эффекте локализации производства иномарок. То есть выпуск готовых автомобилей снижается, но кузова для них все в большем количестве выпускаются внутри России, что в конечном итоге положительно сказывается на общей статистике, несмотря на то, что продажи автомобилей сокращаются.

Вполне вероятно, что во второй половине года эффект локализации также будет оказывать положительное влияние. Правда, по итогам июля выпуск кузовов снизился в годовом сравнении почти на 5%, но этот месяц не показателен для автомобилестроения из-за массовых сезонных каникул заводов. Не исключено, что в дальнейшем рост возобновится. Поэтому можно ожидать, что по итогам года рост производства в автомобилестроении может составить около 2-4%. Кроме того можно надеяться на положительное влияние программы льготного автокредитования.

Рисунок 2

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



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	01-06.2013 г.	в % 01-06.2012 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	927.9	97.3
Грузовые автомобили, тыс. шт.	95.1	95.2
Автобусы, тыс. шт.	24.5	97.1

Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей снизилось по итогам первого полугодия, согласно данным Росстата, на 2.7% в годовом сравнении до 927.9 тыс. машин. Как видно из рисунка 3, объем производства легковых автомобилей в отчетном периоде уступал только рекордному результату прошлого года.

По данным АСМ-Холдинга, выпуск легковых автомобилей в январе-июне 2013 года составил 927.0 тыс. единиц, что на 3.4% ниже, чем годом ранее. В том числе, производство отечественных марок автомобилей снизилось на 16.9% до 249.9 тыс. машин, тогда как производство иностранных марок выросло на 2.7% до 677.1 тыс. машин. Таким образом, доля отечественных марок в общем объеме производства снизилась за год до 27.0% с 31.3% в январе-июне прошлого 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



Источник: Росстат

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	01-06.2013 в % к 01-06.2012
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	93.1
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэксчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфакчуринг Рус)	105.4
г.Москва (Автофрамос)	119.3
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	95.0
Ростовская область (ТагАЗ)	31.6
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	79.5
Ульяновская область (УАЗ)	84.9

Источник: Росстат

Снижение производства легковых автомобилей объясняется падением внутреннего спроса. Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), по итогам полугодия продажи легковых и коммерческих автомобилей сократились в годовом сравнении на 6%, в том числе в июне спад достиг 11%.

При этом следует отметить, что импорт новых автомобилей сокращается быстрее продаж на внутреннем рынке. Согласно данным ФТС, импорт легковых автомобилей составил по итогам полугодия 445.2 тыс. единиц, что на 14.8% 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. По оценке экспертов РИА Рейтинг, снижение продаж автомобилей российского производства, включая иномарки, составило около 4%.

Как видно из таблицы 4, лидером продаж по итогам полугодия стала LADA Granta. При этом второе и третье места занимают

иномарки, выпускаемые в России. Впрочем, вся первая десятка представлена моделями, которые выпускаются внутри страны.

Очевидно, что легковое автомобилестроение сейчас переживает непростые времена, как и вся российская экономика. Однако, вполне вероятно, что выйти из кризиса позволит запущенная с начала июля программа льготного автокредитования. Кроме того завершение обновления автомобильного ряда АВТОВАЗа должно улучшить динамику производства этого предприятия.

Эксперты РИА Рейтинг надеются, что во второй половине года положительная динамика производства легковых автомобилей возобновится, но, исходя из текущей статистики, прогноз по росту производства по итогам 2013 года снижен с 4% до 2%.

Таблица 4

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи 01-06.2013 г., шт.	в % к 01-06.2012
Granta	LADA	84241	186.7
Solaris	HYUNDAI	57009	98.3
New Rio	KIA	44236	105.3
Duster	RENAULT	40710	В 3.3 р.
Kalina	LADA	37081	54.9
Polo	VW	34720	97.7
Focus	FORD	34164	75.5
Priora	LADA	31885	53.6
Logan	RENAULT	25891	69.5
Niva	CHEVROLET	25855	86.7

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-июнем прошлого года на 4.8% до 95.1 тыс. единиц. При этом во втором квартале в отдельные месяцы наблюдалась положительная динамика производства. Так, в апреле выпуск грузовиков вырос в годовом сравнении на 8.9%, в июне – на 1.1%.

Согласно данным АСМ-Холдинга, производство грузовиков сократилось по итогам первого полугодия на 4.6% до 92.7 тыс. единиц. В том числе, выпуск отечественных моделей сократился на 4.7% до 80.0 тыс. машин, иностранных – на 3.6% до 12.7 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.

КАМАЗ сообщил о снижении производства в первом полугодии на 7% до 24.5 тыс. машин. При этом в июне производство выросло на

29%. Пока предприятие не меняло своих прогнозов – выпуск грузовых автомобилей по итогам 2013 года планируется сохранить на уровне 2012 года. Таким образом, во второй половине года возможно существенное улучшение динамики производства на КАМАЗе.

Вместе с тем, рост по итогам полугодия производства отмечен на предприятиях ГАЗ и УАЗ, выпускающих легкие коммерческие автомобили. Отметим, что в апреле ГАЗ начал выпускать новую модель «ГАЗель Next». Это предприятие, как и КАМАЗ, собирается в 2013 году произвести продукции не меньше, чем в прошлом году.

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-июне 2013 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 12.0% 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-июне текущего года сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 19.2% до 44.6 тыс. машин. Таким образом, продажи грузовиков отечественного производства на внутреннем рынке снижались медленнее всего рынка – примерно на 5%.

Во втором полугодии в связи с возможным улучшением динамики инвестиционного спроса можно ожидать улучшения спроса на грузовые автомобили и возобновления положительной динамики их производства. Эксперты РИА Рейтинг оценивают результат грузового автомобилестроения по итогам 2013 году без лишнего оптимизма, но признают, что объем производства грузовиков при благоприятном стечении обстоятельств может достигнуть результата 2012 года.

Рисунок 4



Источник: Росстат

Таблица 5

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	01-06.2013 в % к 01-06.2012
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	60.1
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕПС-Елабуга)	94.6
Нижегородская область (ГАЗ)	101.9
Ульяновская область (УАЗ)	113.6
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	72.0

Источник: Росстат

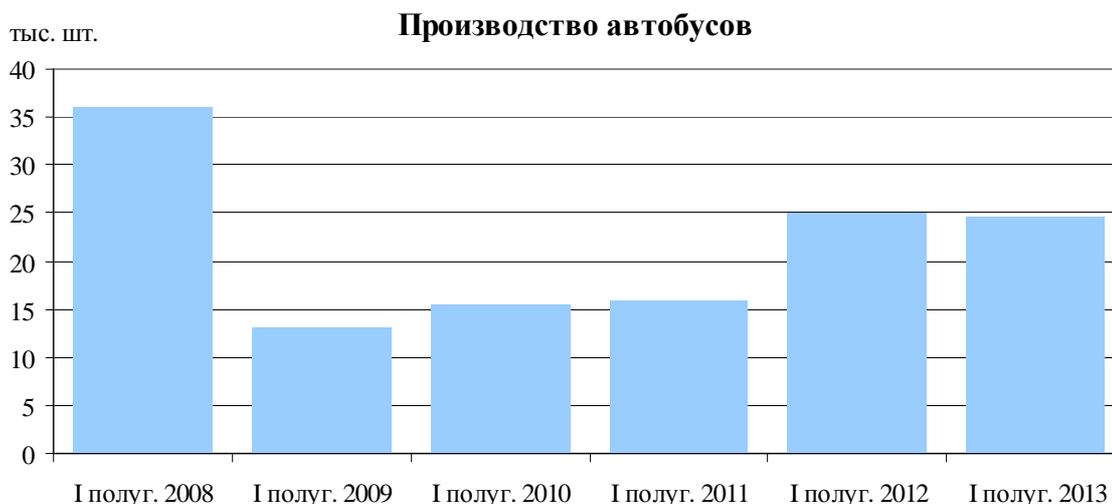
Производство автобусов сократилось по итогам полугодия, согласно данным Росстата, на 2.9% до 24.5 тыс. единиц. По данным АСМ-Холдинга спад составил 2.6% до 24.8 тыс. единиц.

При этом, как отмечается в материалах АСМ-Холдинга, продажи автобусов на внутреннем рынке сократились гораздо сильнее – на 16.0% до 26.9 тыс. штук.

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 и в Ульяновской области. В других регионах выпуск автобусов сократился довольно сильно.

В июле отрицательная динамика производства автобусов сохранилась, спад в годовом сравнении составил 5.5%. Тем не менее, эксперты РИА Рейтинг полагают, что в случае улучшения макроэкономической ситуации в стране во второй половине года рост производства автобусов может возобновиться. В целом по итогам года объем производства автобусов может достичь уровня 2012 года или даже немного (на десятые доли процента) превысить его.

Рисунок 5



Источник: Росстат

Таблица 6

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	01-06.2013 в % к 01-06.2012
Московская область (ЛиАЗ)	77.0
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	106.3
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	109.4
Ульяновская область (УАЗ)	105.7
Курганская область (КАВЗ)	61.2
Челябинская область (Урал)	55.2

Источник: Росстат

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В 2013 году, как и годом ранее, наблюдается существенное снижение производства крупного энергетического оборудования (см. рисунок 6 и таблицу 7). Снижение затронуло все виды турбин. Суммарный выпуск турбин по мощности был ниже результата января-июня прошлого года на 41%.

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-июне текущего года 862 МВт, что почти вдвое ниже, чем в январе-июне прошлого года.

В числе наиболее крупных 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 «ЭЛСИБ» отправил статоры турбогенераторов для Кировской ТЭЦ-4 и Назаровской ГРЭС. «Силовые машины» изготовили паровую турбину мощностью 73 МВт для Мосэнерго, паровую турбину мощностью 225 МВт для Беловской ГРЭС, рабочее колесо для Жигулевской ГЭС и несколько менее мощных паровых турбин для других электростанций.

Как видно, масштаб проектов был не очень большим. Для сравнения, в январе-июне прошлого года была осуществлена поставка парогенератора мощностью 1000 МВт для Нововоронежской АЭС-2. Впрочем, в августе текущего года «Силовые машины» сообщили, что изготовили турбину и генератор для Ленинградской АЭС мощностью 1200 МВт. Поэтому статистика третьего квартала в отрасли должна улучшиться.

Тем не менее, эксперты РИА Рейтинг ожидают, что по итогам 2013 года в энергетическом машиностроении будет зафиксирован спад.

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

	01-06.2013	в % к 01-06.2012
Паровые турбины, МВт	788	65.4
Газовые турбины, МВт	599	83.0
Гидравлические турбины, МВт	682	43.2
Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	3346	43.9

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-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 23.6% – 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.

Вполне возможно, что эта программа позволит улучшить динамику производства сельхозтехники. Кроме того во втором полугодии будет действовать фактор низкой базы, так как ухудшение производственной статистики в подотрасли началось во второй половине прошлого года. Плюс к этому, в конце июня коллегия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) приняла решение ввести специальную защитную пошлину на зерноуборочные комбайны и модули зерноуборочных комбайнов на 3 года.

Примечательно, что, согласно последним данным Росстата, в июле в сельскохозяйственном машиностроении произошел довольно существенный рост производства – на 12.1%. Однако такой результат был достигнут, в основном, за счет трехкратного увеличения выпуска котлов-парообразователей.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, несмотря на улучшение динамики производства в подотрасли в оставшиеся месяцы, по итогам года будет зафиксирована спад производства примерно на 10%.

Таблица 8

Производство сельскохозяйственной техники

	01-06.2013 г.	В % к 01-06.2012 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	3254	85.9
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	4390	53.4
Комбайны силосоуборочные самоходные, шт.	296	45.5
Плуги общего назначения, шт.	1998	84.9
Культиваторы для сплошной обработки почвы, шт.	10706	68.2

Источник: Росстат

Производство тракторов для сельского хозяйства в отчетном периоде сократилось почти в два раза. Как видно из рисунка 7, результат первого полугодия 2013 года один из самых худших за последние годы.

Снизил выпуск тракторов все крупнейшие заводы (см. таблицу 9). Владимирский моторо-тракторный завод фактически простаивал.

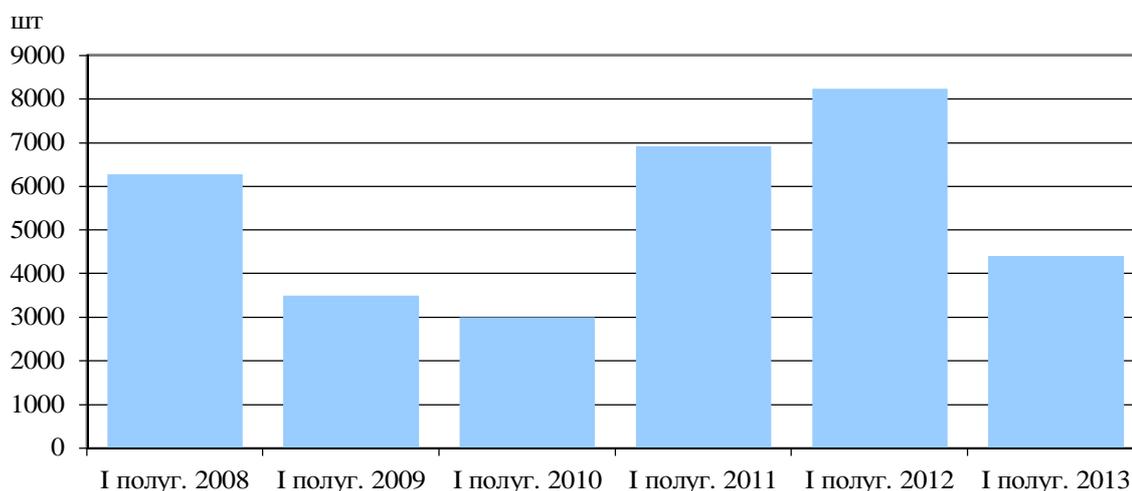
Кроме того, в отличие от прошлого года, наблюдалось снижение производства на заводах, собирающих иностранные марки тракторов.

Существенно ухудшился спрос на внутреннем рынке. По данным АСМ-Холдинга, в январе-июне 2013 года отгрузка тракторов снизилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 37.7%. Остаток тракторов на складе на конец июня составил 2.3 тыс. единиц или более половины от всех выпущенных тракторов за 6 месяцев 2013 года.

Возможно, федеральная программа по стимулированию производителей сельхозтехники улучшит динамику выпуска тракторов во втором полугодии. Однако в июле их выпуск продолжал падать – на 47% в годовом сравнении. Скорее всего, результат года будет отрицательный, и спад будет достаточно глубоким.

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

	01-06.2013 в % к 01-06.2012
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	0.8
Ростовская область (Ростсельмаш)	42.8
Республика Мордовия (САРЭКС)	24.3
Республика Татарстан (СНН-КАМАЗ Индустрия, ЕлАЗ)	50.6
Тамбовская область (Агротехмаш-Т)	81.7

Источник: Росстат

Динамика производства зерноуборочных комбайнов была несколько лучше, чем динамика производства тракторов. Спад составил 14.1%.

Существенно сократили производство КЛААС и Брянсксельмаш, выпускающие, соответственно, германские и белорусские комбайны (см. таблицу 10). Вместе с тем, производители отечественных марок – Красноярский завод комбайнов и Ростсельмаш увеличили выпуск комбайнов, причем довольно сильно. Однако такой результат во многом обусловлен фактором низкой базы. В прошлом году оба завода периодически останавливали конвейеры.

Динамика продаж комбайнов в отчетном периоде была отрицательной. Согласно данным АСМ-Холдинга, отгрузка зерноуборочных комбайнов снизилась в первом полугодии текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 20.5%.

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

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)	91.2
Ростовская область (Ростсельмаш)	110.6
Красноярский край (КЗК)	152.6
Брянская область (Брянсксельмаш)	53.5

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-июне 2013 года снизилось в первом полугодии текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 8.8%.

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

	01-06.2013 г.	В % к 01-06.2012 г.
Электровозы магистральные, шт.	192	126.3
Тепловозы магистральные, секций	30	150.0
Тепловозы маневровые и промышленные, секций	140	159.1
Вагоны магистральные пассажирские, шт.	346	79.9
Вагоны магистральные грузовые, тыс. шт.	27.4	79.6

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 АО «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 июне 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 на всех профильных заводах страны.

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.

О сроках реализации этой программы пока неизвестно. Тем временем, производство вагонов продолжает падать и в третьем квартале. Так, в июле спад составил в годовом сравнении 26.7%. Очевидно, что по итогам года будет зафиксирована отрицательная динамика производства и спад составит не менее 10%.

Также более чем 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



Источник: Росстат

Таблица 12

Динамика производства вагонов в регионах

Регион	01-06.2013 г. в % к 01-06.2012 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	78.2
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	47.7
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	92.4
Саратовская область (Трансмаш)	68.8
Свердловская область (Уралвагонзавод)	69.9
Вагоны пассажирские магистральные	
Тверская область	75.0
Московская область	89.2

Источник: Росстат

В отличие от производства вагонов, выпуск локомотивной техники стремительно растет в 2013 году. Так, выпуск магистральных электровозов увеличился в отчетном периоде на 26.3%, магистральных тепловозов – на 50.0%, тепловозов маневровых и промышленных – на 59.1%. При этом выпуск электровозов и тепловозов вышел на рекордный уровень (см. рисунки 11-13).

Рост производства локомотивной техники обусловлен увеличением ее закупок со стороны ОАО «РЖД». В первом полугодии 2013 года на сеть железных дорог поступило 387 новых локомотивов. Всего за год будет закуплено рекордное количество локомотивов – 770 единиц.

Среди крупнейших производителей локомотивов следует отметить почти двукратный рост производства на Брянском машиностроительном заводе (см. таблицу 13). Объем производства тепловозов на этом предприятии уже достиг «советского» уровня.

Также заметный 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.

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)	196.2
Электровозы магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	116.5
Свердловская область (Уральские локомотивы)	138.0

Источник: Росстат

Рисунок 11



Источник: Росстат

Рисунок 12



Источник: Росстат

Рисунок 13



Источник: Росстат