

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ:

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 7

ИТОГИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2012 ГОДА

Москва 2012

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2012 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	7
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	7
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	15
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	16
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	20

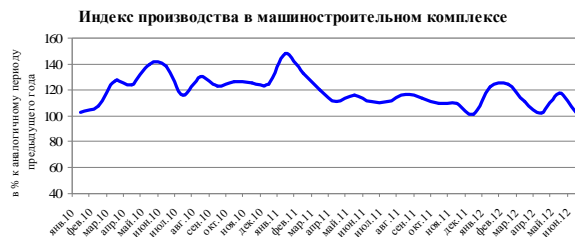
КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Во II квартале произошло заметное замедление роста производства в машиностроительном комплексе;
- Ø Потребительский спрос становится основополагающим фактором роста российского машиностроения;
- Ø Максимальные темпы роста отмечены в автомобилестроении и сельхозмашиностроении за счет сборки иностранной техники;
- Ø Динамика производства инвестиционного оборудования ухудшается;

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	01-06. 2012 г/ 01-06. 2011 г, %
Производство машин и оборудования	104.5
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	106.0
Производство транспортных средств и оборудования	121.0
Всего машиностроительный комплекс	113.1

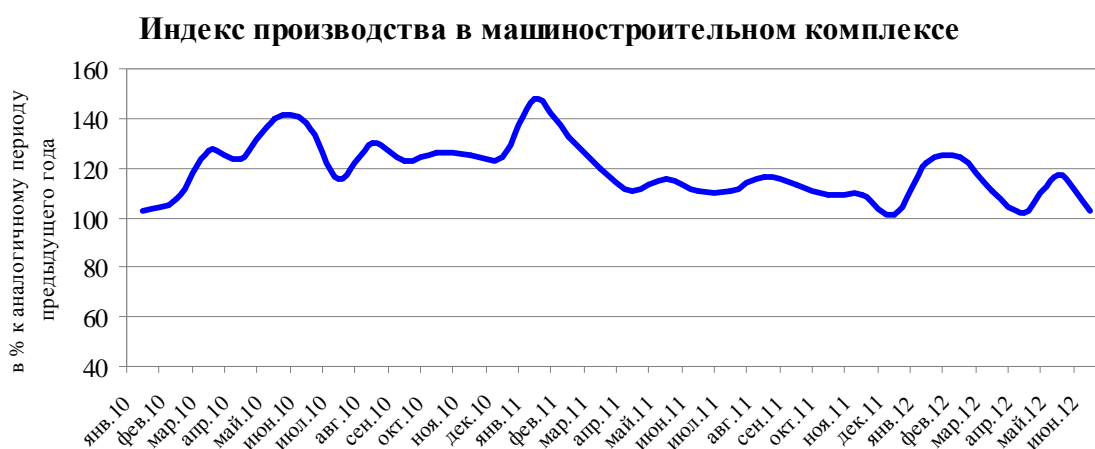


1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-ИЮНЯ 2012 ГОДА

Российское машиностроение продолжает увеличивать производство более высокими темпами, чем это наблюдается в целом по промышленности и в обрабатывающем секторе. Однако во II квартале отмечено заметное замедление роста в этой отрасли.

Согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», суммарный рост производства в трех машиностроительных отраслях в январе-июне 2012 года по сравнению с соответствующим периодом прошлого года составил 13.1%. Однако в апреле рост производства по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года составил всего 1.7%, в июне – 2.7% (см. рисунок 1).

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

Во всех трех отраслях машиностроительного комплекса в I полугодии 2012 года наблюдалась положительная динамика производства. Однако в производстве машин и оборудования темп роста был равен среднему показателю в обрабатывающем секторе, а в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования был немногим выше его. Только в производстве транспортных средств и оборудования темп роста по итогам полугодия был существенно выше, чем в среднем по обрабатывающему сектору (см. таблицу 1).

Как и предполагали эксперты РИА Рейтинг, ухудшение динамики производства в целом по отрасли происходит из-за снижения спроса на оборудование инвестиционного назначения. В четырех из двенадцати машиностроительных подотраслей по итогам полугодия зафиксирован спад производства в годовом сравнении, при этом три из этих подотраслей производят инвестиционное оборудование.

В частности, спад производства механического оборудования во многом обусловлен сокращением выпуска высокомоментных турбин для

электростанций и насосов для добывающей промышленности. Также существенный спад затронул производство станков и оборудования машин специального назначения (в том числе металлургического и строительного).

Здесь же можно отметить, что довольно высокий полугодовой темп роста производства машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства был обеспечен результатами первого квартала. Во II квартале ситуация в этой подотрасли значительно ухудшилась – начался спад, и темпы спада в годовом сравнении были достаточно большими.

Из вышесказанного следует, что в текущем году структура роста в отрасли заметно отличается от результатов прошлого года, и отличается не в лучшую сторону. Если в прошлом году высокие темпы роста в машиностроительном комплексе поддерживались сразу по нескольким направлениям, то в текущем году количество таких направлений сузилось до минимума. Во втором квартале ухудшилась динамика производства крупного энергетического машиностроения, которое было одним из драйверов роста машиностроительного комплекса в прошлом году. Также стала быстро ухудшаться динамика в сельскохозяйственном машиностроении и в производстве строительной техники, сократились темпы роста производства грузовых вагонов, а производство тепловозов и электровозов начало снижаться.

Фактически, уверенный рост демонстрируют только автомобилестроение за счет неослабевающего спроса на легковые автомобили. Причем рост в этом сегменте достигается за счет сборки иностранных моделей.

Наряду с автомобилестроением, высокий темп рост отмечен в производстве офисного оборудования и вычислительной техники за счет более чем двукратного увеличения выпуска настольных компьютеров.

Таким образом, высокий положительный результат в машиностроительном комплексе в 2012 году поддерживается преимущественно потребительским спросом. Инвестиционный спрос на машины и оборудование, имевший большое значение для отрасли в прошлом году, в первой половине текущего года проявлял признаки затухания.

В свою очередь, потребительский спрос в России в настоящий момент растет не столько за счет роста доходов населения, сколько за счет увеличения потребительского кредитования и уменьшения нормы сбережения. По итогам второго квартала кредиты физическим лицам выросли на 11.5% или на 678 млрд руб. В связи с этим нельзя говорить о стабильности активного потребительского спроса. Уже в июле потребительское кредитование в стране стало замедляться. И на фоне

роста процентных ставок склонность к сбережению, вероятно, вырастет.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, во второй половине года, вследствие ухудшения инвестиционной динамики в экономике России, темпы роста в машиностроительном комплексе будут сокращаться. Тем не менее, по причине высоких показателей I квартала, годовой результат будет положительный, а рост составит около 10% к 2011 году.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	01-06. 2012/ 01-06.2011 в %
Обрабатывающие производства	104.5
Производство машин и оборудования	104.5
Производство механического оборудования	89.7
Производство прочего оборудования общего назначения	113.6
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	120.0
Производство станков	94.4
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	89.1
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	99.0
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	106.0
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	119.1
Производство электрических машин и электрооборудования	105.5
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	108.2
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	105.2
Производство транспортных средств и оборудования	121.0
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	133.0
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	110.0

Источник: Росстат, расчеты РИА Рейтинг

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

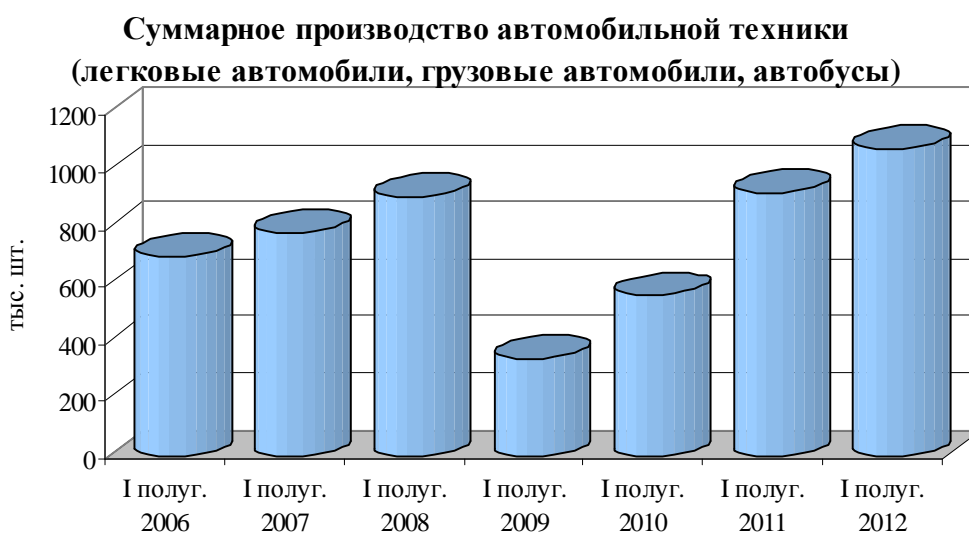
Российское автомобилестроение от квартала к кварталу ставит новые и новые производственные рекорды. Результат первой половины 2012 года был максимальным в исторической ретроспективе (см. рисунок 2). Согласно данным Росстата, суммарное производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов составило в январе-июне текущего года 1073.9 тыс. шт., что на 16.4% превысило результат аналогичного периода прошлого года.

Из всех видов автомобильной техники наивысший темп роста отмечен в производстве автобусов (см. таблицу 2). Производство грузовых автомобилей выросло по итогам полугодия сравнительно слабо, что обусловлено замедляющимся инвестиционным спросом.

По-прежнему основной движущей силой российского автомобилестроения остается производство 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.

По оценке экспертов РИА Рейтинг, темпы роста производства автомобилей в III и IV кварталах будут ниже, чем по итогам I полугодия. В целом по итогам года рост производства составит около 10%.

Рисунок 2



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	01-06.2012 г.	в % к 01-06.2011 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	951.0	122.2
Грузовые автомобили, тыс. шт.	97.8	104.1
Автобусы, тыс. шт.	25.1	151.3

Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей по итогам января-июня текущего года составило, согласно данным Росстата, 951 тыс. единиц, что на 22.2% больше, чем в прошлом году.

В свою очередь, по данным «АСМ-Холдинга», выпуск легковых за этот же период составил 960.1 тыс. единиц, рост по сравнению с январем-июнем прошлого года – 18.0%. При этом производство иностранных марок увеличилось на 36.5% до 659.4 тыс. машин, тогда как выпуск отечественных марок сократился на 9.0% до 300.7 тыс. машин.

Объем производства легковых автомобилей достиг очередного исторического максимума (см. рисунок 3).

Доля отечественных марок в общем объеме производства легковых автомобилей составила по итогам полугодия 31.3% против 40.6% годом ранее. Напомним, что до кризиса соотношение производства иностранных и отечественных моделей было обратное тому, что наблюдается сейчас. В январе-июне 2008 года доля иностранных моделей в общем объеме производства легковых автомобилей составляла 41%, отечественных – 59%.

Из числа автомобилестроительных регионов (см. таблицу 3) отрицательная динамика производства зафиксирована в двух – в Самарской и Ростовской областях. Спад производства в Самарской области не удивителен. Флагман отечественного автопрома «АВТОВАЗ» полностью отказался от выпуска «классики» и переориентировался на производство новых моделей. Кроме того, на результатах сказался фактор высокой базы, так как в прошлом году производства на заводе росло во многом за счет утилизационной программы.

В текущем году «АВТОВАЗ» начал выпуск моделей Lada Granta и Lada Largus, за счет которых руководство предприятия планирует возобновить положительную динамику производства к концу года.

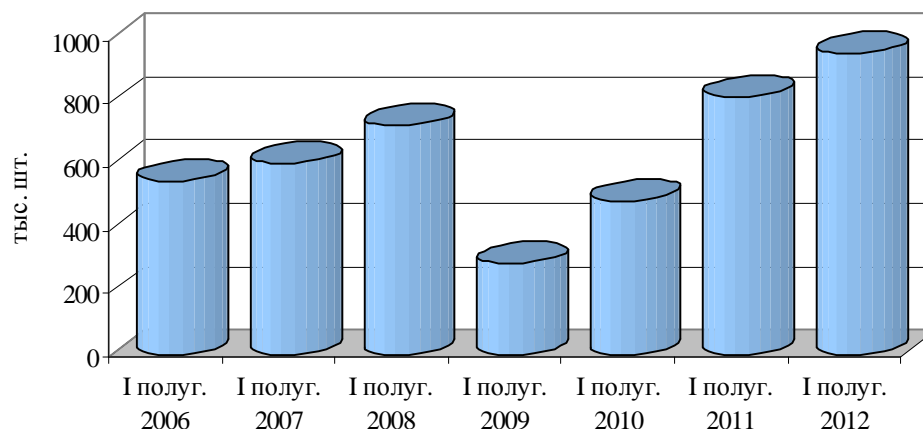
Спад производства легковых автомобилей в Ростовской области связан с финансовыми проблемами «Таганрогского автомобильного завода».

Максимальный темп роста по итогам полугодия зафиксирован в Санкт-Петербурге, где действует несколько заводов, собирающих автомобили иностранных марок. В сумме они увеличили выпуск в

отчетный период более чем в два с половиной раза. Также неплохой темп роста демонстрируют сборочные заводы Калужской области.

Рисунок 3

Производство легковых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	1-06.2012 в % к 01-06.2011
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	107.0
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус)	В 2.7 р.
г.Москва (Автофрамос)	118.5
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	155.2
Ростовская область (ТагАЗ)	45.0
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	93.6
Ульяновская область (УАЗ)	117.8

Источник: Росстат

Увеличение производства легковых автомобилей обусловлено растущим потребительским спросом, который поддерживался активизацией банковского кредитования физических лиц.

Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи легковых и легких коммерческих автомобилей по итогам полугодия составили 1410 тыс. машин, превысив результат аналогичного периода прошлого года на 14%. Объем продаж почти достиг докризисного уровня. Так в январе-июне 2008 года продажи легковых и легких коммерческих автомобилей составили почти 1500 штук.

Из числа наиболее продаваемых моделей наихудшая динамика продаж наблюдалась у моделей «АВТОВАЗа» (см. таблицу 4). Почти все они торговались хуже, чем в прошлом году.

Из числа иностранных моделей отметим падение продаж Renault Logan, которое, как и в случае автомобилей «АВТОВАЗа», обусловлено прекращением реализации программы утилизации. В то же время наибольшей популярностью у потребителей среди иномарок пользуется Hyundai Solaris, массовый выпуск которой в России начался в начале прошлого года.

Высокий потребительский спрос способствовал увеличению импорта легковых автомобилей. Согласно данным МЭР, импорт новых легковых автомобилей увеличился в январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 16.6% до 514.4 тыс. машин. Правда, текущий объем импорта существенно отстает от докризисного уровня (см. рисунок 4).

Отметим, что темпы роста продаж легковых автомобилей на внутреннем рынке отстают от темпов роста внутреннего производства. Это свидетельствует об угрозе кризиса перепроизводства, который может случиться в легковом автомобилестроении в случае ухудшения динамики банковского кредитования населения и ухудшения потребительских настроений.

По оценке экспертов РИА Рейтинг, рост производства легковых автомобилей по итогам года составит около 15%.

Вступление России в ВТО, состоявшееся в августе 2012 года, вряд ли окажет существенное негативное влияние на результаты отрасли в текущем году, так как снижение импортных пошлин на поддержанные легковые автомобили (с 35% до 25%) будет компенсировано введенным с 1 сентября утилизационным сбором.

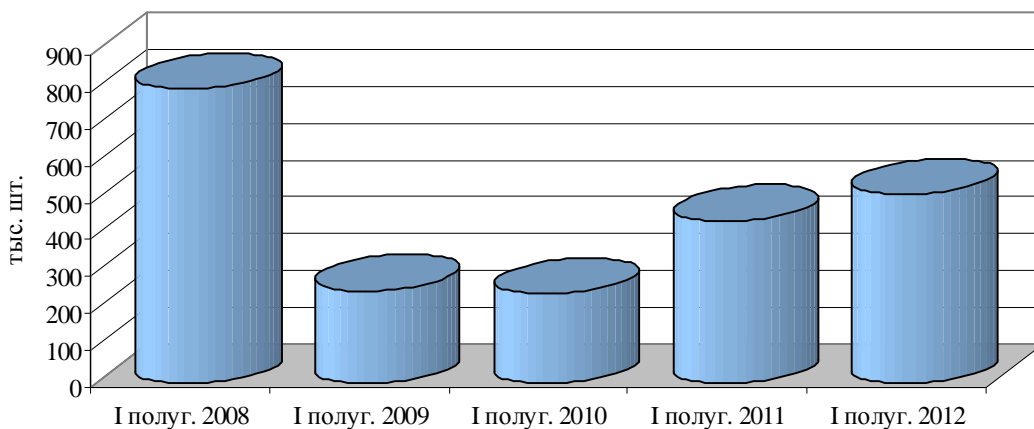
Таблица 4
Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи 01-06.2012, шт.	в % к 01-06.2011
Kalina	LADA	67526	93.0
Priora	LADA	59541	87.2
Solaris	HYUNDAI	58020	143.9
Focus	FORD	45231	117.7
Granta	LADA	45131	-
New Rio	KIA	42019	171.8
Logan	RENAULT	37272	88.9
Polo	VW	35547	177.2
Samara	LADA	32050	59.8
Niva	CHEVROLET	29805	130.3

Источник: АЕБ

Рисунок 4

Импорт новых легковых автомобилей



Источник: МЭР

Производство грузовых автомобилей в I полугодии росло наименьшими темпами среди всех видов автомобильной техники. По сравнению с январем-июнем прошлого года выпуск грузовых автомобилей увеличился, по данным Росстата, всего на 4.1% до 97.8 тыс. единиц. Причем в некоторые месяцы наблюдался спад производства в годовом сравнении. В частности, в январе спад составил 5.6%, в апреле – 1.3%, в июне – 5.8%. При этом выпуск грузовиков до сих пор существенно отстает от докризисного уровня (см. рисунок 5).

По данным АСМ-Холдинга, объем производства грузовых автомобилей в январе-июне текущего года составил 98.5 тыс. машин, увеличившись по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 5.5%. В том числе, производство отечественных моделей составило 85.8 тыс. машин (рост на 4.0%), производство иностранных моделей – 12.7 тыс. машин (рост на 17.2%).

Снижение производства грузовиков отмечено на предприятиях «ГАЗ» и «УАЗ» (см. таблицу 5), где выпускают машины, относящиеся к классу легких коммерческих автомобилей (LCV). В то же время в Республике Татарстан, где производят большегрузные автомобили, их выпуск увеличился. Также существенно вырос объем производства в Калужской области, где на предприятии Volvo Kaluga Plant собирают большегрузные автомобили зарубежных марок.

По оценке экспертов РИА Рейтинг, во II полугодии 2012 года будет ухудшаться динамика производства не только в секторе легкого коммерческого транспорта, но и в секторе большегрузных автомобилей.

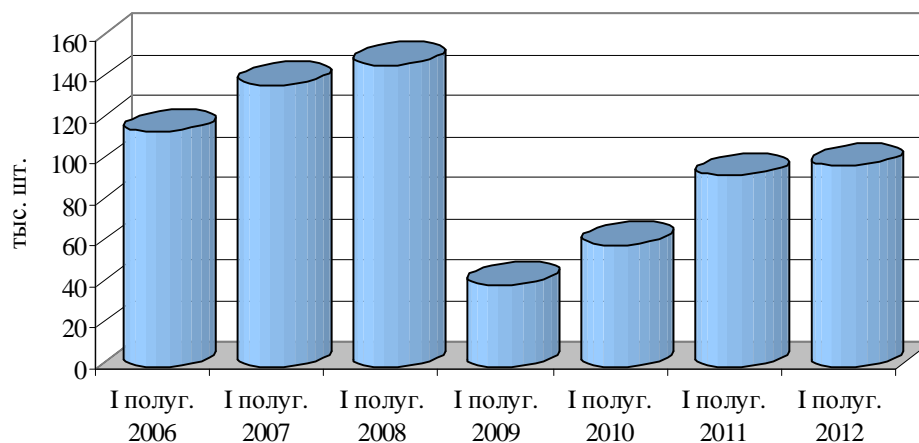
Нестабильность динамики производства грузовых автомобилей в I полугодии и возможное ухудшение показателей во II полугодии обусловлено снижением инвестиционной активности в стране.

Отметим, что импорт грузовых автомобилей также снижается (см. рисунок 6), что свидетельствует о слабости рынка. В январе-июне текущего года снижение импорта новых автомобилей составило, по данным МЭР, 12.1%.

В целом по итогам года эксперты РИА Рейтинг прогнозируют рост производства грузовых автомобилей на 1-3% по отношению к 2011 году.

Рисунок 5

Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 5

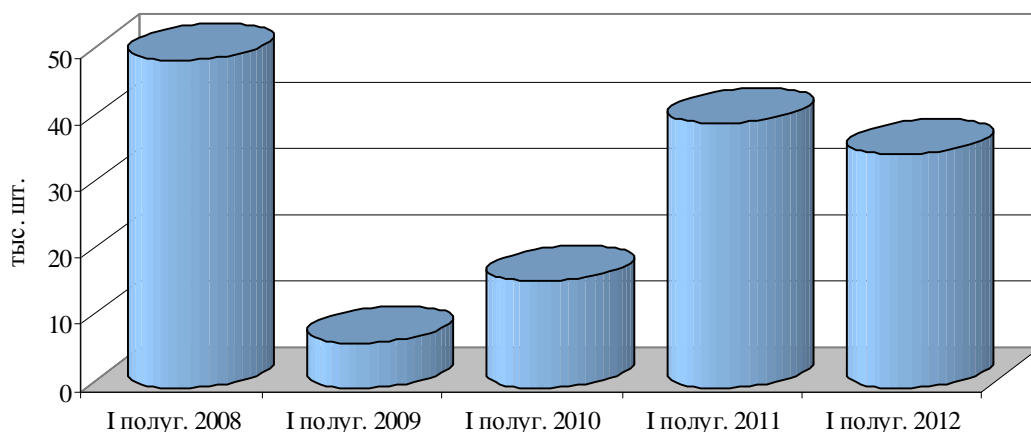
Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	01-06.2012 в % к 01-06.2011
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	144.8
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	111.6
Нижегородская область (ГАЗ)	99.2
Ульяновская область (УАЗ)	90.7
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	79.7

Источник: Росстат

Рисунок 6

Импорт новых грузовых автомобилей



Источник: МЭР

Производство автобусов демонстрирует лучшую динамику среди всех видов автомобильного транспорта. Их выпуск по итогам I полугодия вырос, согласно данным Росстата, на 51.3% до 25.1 тыс. машин. По данным «АСМ-Холдинга», рост составил 33.0% до 24.4 тыс. машин. При этом выпуск отечественных моделей вырос на 40.0% до 19.6 тыс. автобусов, иностранных марок – на 10.5% до 4.8 тыс.

Впрочем, несмотря на активную динамику производства, объем выпуска автобусов существенно отстает от докризисного уровня (см. рисунок 7).

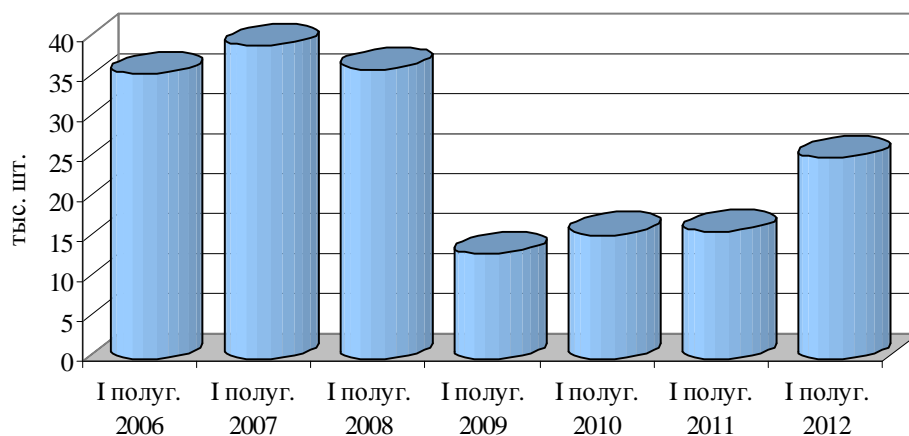
В региональном разрезе наивысшими темпами возросло производство автобусов в Ульяновской области (см. таблицу 6). Вместе с тем, существенный спад производства наблюдался в Челябинской и Курганской областях.

Существенный рост производства происходит на фоне быстрого увеличения импорта автобусов, который превысил докризисный уровень. По данным МЭР, импорт новых автобусов в январе-июне текущего года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14.9% до 8.3 тыс. машин.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, в целом за год рост производства автобусов составит около 20-25%, что можно считать неплохим результатом.

Рисунок 7

Производство автобусов



Источник: Росстат

Таблица 6

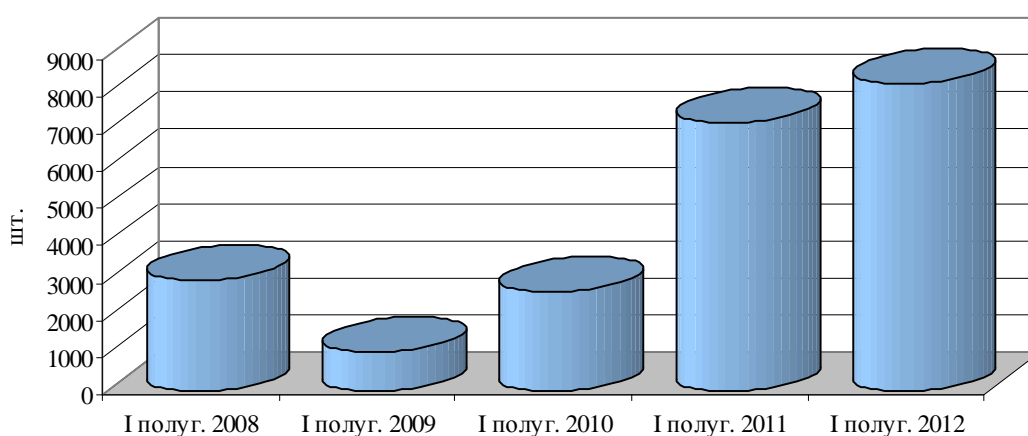
Динамика производства автобусов в регионах

Регион	01-06.2012 в % к 01-06.2011
Московская область (ЛиАЗ)	141.7
Ростовская область (ТагАЗ)	26.9
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	100.0
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	147.1
Ульяновская область (УАЗ)	в 3.6 р.
Курганская область (КАВЗ)	76.9
Челябинская область (Урал)	64.3

Источник: Росстат

Рисунок 8

Импорт новых автобусов



Источник: МЭР

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Крупное энергетическое машиностроение было одним из драйверов роста всего машиностроительного комплекса в 2010-2011 годах, а также в I квартале текущего года. Однако во II квартале текущего года ситуация в данном секторе машиностроения частично ухудшилась. Во всяком случае, по некоторым ключевым видам выпускаемой здесь продукции наблюдалась отрицательная динамика производства.

Одним из признаков ухудшения динамики производства в данной подотрасли машиностроения можно считать падение производства паровых и газовых турбин (см. таблицу 7). Суммарное производство турбин (без учета гидравлических) сократилось в I полугодии текущего года по сравнению с январем-июнем прошлого года на 40% до минимального объема за последние шесть лет. Причем еще по итогам I квартала наблюдался рост в 3.6 раза.

В отличие от турбин, выпуск синхронных генераторов увеличился более чем в два раза, и одной из причин роста стало восстановление Саяно-Шушенской ГЭС. К концу полугодия «Силовые машины» почти завершили поставки всего необходимого оборудования по этому проекту.

Выпуск крупного энергетического оборудования характеризуется долгосрочным циклом, и поэтому текущая динамика выпуска турбин и генераторов, как правило, не отражает реальной ситуации на рынке. Тем не менее, можно отметить, что наблюдавшееся во II квартале снижение производства турбин совпало по времени с ухудшением динамики строительства новых энергетических мощностей в стране. Если в I квартале 2012 года ввод новых мощностей составил, по данным АО «Системный оператор ЕЭС», 1624 МВт, то во II квартале – всего 42.8 МВт. Причем такое снижение в немалой степени обусловлено недисциплинированностью энергетических компаний, которые ввели новых мощностей в I полугодии в три раза меньше, чем было запланировано «Системным оператором ЕЭС».

По мнению экспертов РИА Рейтинг, ухудшение динамики производства некоторых видов энергетического оборудования во II квартале пока нельзя расценивать как складывающийся тренд. Энергетические компании должны построить определенное количество энергомощностей в рамках договоров предоставления мощности (ДПМ), в ином случае их ждут жесткие штрафные санкции. Поэтому потенциальный спрос на энергетическое оборудование остается высоким. В 2012 году можно ожидать положительный производственный результат в подотрасли.

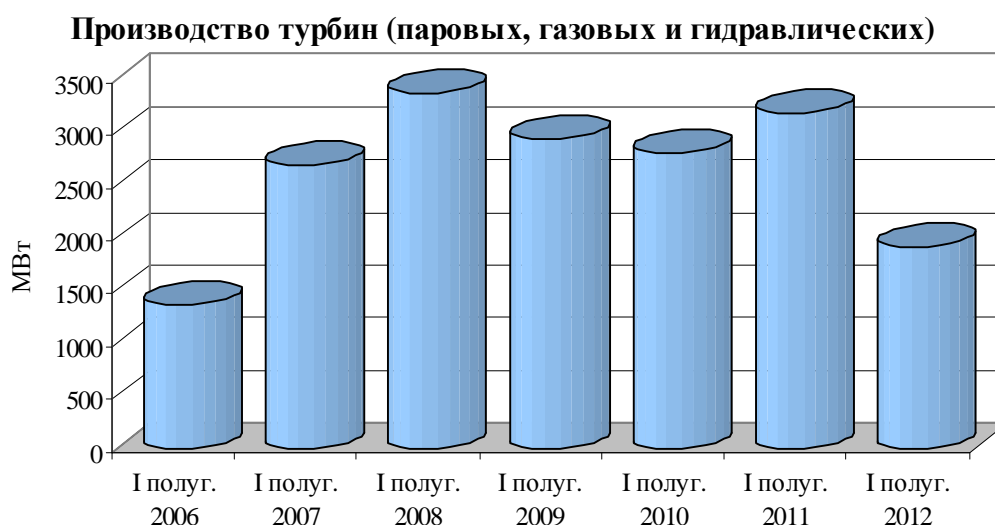
Таблица 7

Производство крупного энергетического оборудования

	01-06.2012	в % к 01-06.2011
Паровые, МВт	1214.0	51.6
Газовые, МВт	708.0	81.4
Генераторы переменного тока (синхронные генераторы)	...	В 2.2 р.
Трансформаторы, млн кВА	29.7	112.1

Источник: Росстат

Рисунок 9



Источник: Росстат

2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Рост производства в сельскохозяйственном машиностроении по итогам полугодия составил, согласно данным Росстата, 20%, что стало вторым результатом среди всех машиностроительных подотраслей. Более высокий темп роста наблюдался только в автомобилестроении.

Такая хорошая динамика была, в основном, обеспечена результативным первым кварталом, когда рост составил в годовом сравнении почти 50%. Во II квартале динамика производства в подотрасли стала быстро ухудшаться – темпы роста от месяца к месяцу сокращались, и в июне был зафиксирован спад в годовом сравнении на 8.3%.

Производство тракторов для сельского хозяйства в I полугодии достигло рекордного показателя 8.2 тыс. единиц, увеличившись по сравнению с январем-июнем прошлого года на 21.7% (см. рисунок 10 и таблицу 7). Однако в июне производство тракторов в годовом сравнении сократилось на 10.7%.

Основной прирост обеспечили производители зарубежных марок тракторов. Как видно из таблицы 9, максимальные темпы роста производства тракторов отмечены в Ростовской области, где «Ростсельмаш» производит канадские трактора Versatile. Также более чем в два раза выросло производство тракторов Terrier на тамбовском предприятии «Агротехмаш-Т» (собирается преимущественно из иностранных комплектующих). В полтора раза выросло производство тракторов «Беларус» на мордовском «САРЭКС». При этом производство отечественных марок на «Владимирском моторо-тракторном заводе» снизилось почти вдвое.

По оценке АСМ-Холдинга, из общего количества произведенных в первом полугодии тракторов выпуск отечественных моделей составил 20.2%, из сборочных комплектов «Минского тракторного завода» – 58.5%, других иностранных моделей – 21.3%.

Производство комбайнов также существенно выросло в I полугодии по сравнению с прошлым годом, но, в отличие от тракторов, не достигло докризисного уровня (см. рисунок 11). При этом уже в мае был отмечен спад производства этой продукции в годовом сравнении на 12.3%, в а июне – на 22.3%.

Ухудшение динамики производства связано с проблемами «Ростсельмаша», который в июне остановил конвейер в связи с большой затоваренностью складов. В конце июня затоваренность складов «Ростсельмаша» составляла 1.9 тыс. комбайнов. Как говорится в сообщении предприятия: «Сельхозпроизводители прекратили покупать комбайны российского производства в ожидании более дешевой иностранной техники, которая должна появиться после окончательного присоединения России к ВТО».

Другой производитель отечественных моделей зерноуборочных комбайнов «Красноярский завод комбайнов» сохранил выпуск продукции на низком уровне прошлого года.

В целом за полугодие прирост производства этой продукции обеспечили заводы, выпускающие зарубежные модели – «Брянсксельмаш», «КЛААС», «Сиэнэйч-КАМАЗ-Индустрия».

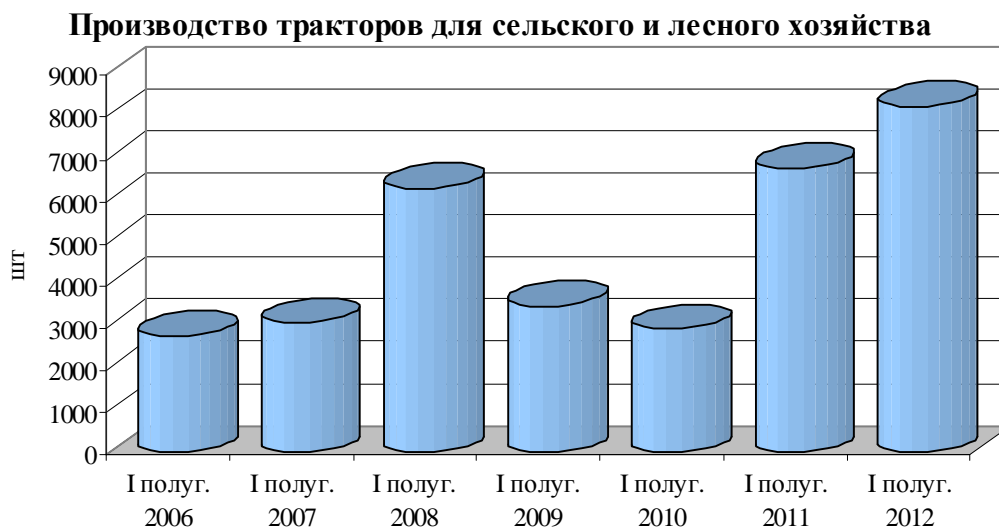
Таблица 8

Производство сельскохозяйственной техники

	01-06.2012	В % к 01-06.2011 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	3789	120.7
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	8209	121.7

Источник: Росстат

Рисунок 10



* - до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Рисунок 11



Источник: Росстат

Таблица 9

Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах

	01-06.2012 в % к 01-06.2011
Зерноуборочные комбайны	
Краснодарский край (КЛААС)	142.4
Ростовская область (Ростсельмаш)	90.3
Красноярский край (КЗК)	100.0

	01-06.2012 в % к 01-06.2011
Брянская область (Брянксельмаш)	119.6
Тракторы для сельского и лесного хозяйства	
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	56.8
Ростовская область (Ростсельмаш)	в 3.7 р.
Республика Мордовия (САРЭКС)	150.4
Республика Татарстан (ЕлАЗ)	86.5
Тамбовская область (Агротехмаш-Т)	В 2.7 р.

Источник: Росстат

Внутренний российский рынок в текущем году характеризуется растущим спросом на сельхозтехнику, однако этот спрос в основном удовлетворяется зарубежными моделями – импортными или собранными внутри страны.

Согласно данным ассоциации «Росагромаш», в январе-июне 2012 года на рынке сельскохозяйственных тракторов зафиксирован рост отгрузок на 23.1% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года. Увеличение отгрузок малогабаритных тракторов с двигателем мощностью до 40 л.с. составило 41.9%. Данный сектор рынка тракторов в основном составляют бывшие в употреблении машины из Японии, а также из КНР, Кореи и Индии.

В сегменте от 40 до 100 л.с. произошло снижение продаж на 2.2%. Этот сегмент заполняется, в основном, поставками белорусских производителей.

Отгрузки машин мощностью более 100 л.с. в отчетном периоде выросли на 63.1%. Этот сектор формируется за счет импортных поставок и сборочных производств.

Увеличение числа поставок в сегменте полноприводных тракторов в январе-июне текущего года составило 162.9%. Рост данного сегмента обусловлен увеличением спроса на машины, произведенные и собранные на российских площадках.

Вместе с тем, без учета импорта, продажи сельскохозяйственных тракторов российского производства снизились, по данным «Росагромаша» в январе-июне текущего года по сравнению I полугодием прошлого года на 5.5% до 4.827 тыс. штук.

Еще хуже динамика продаж на рынке самоходных комбайнов. Рост продаж составил по сравнению с I полугодием прошлого года всего 4.2%. При этом продажи комбайнов, произведенных в России, сократились на 16% до 2.345 тыс. единиц.

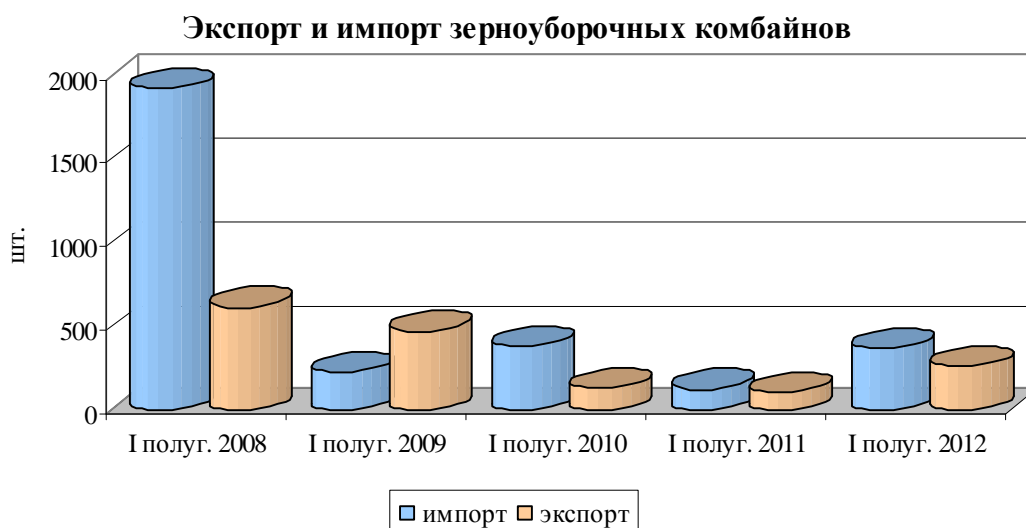
В 2012 году возобновился рост импорта сельхозтехники. Импорт комбайнов за год увеличился почти в три раза. Таким образом, позиции

российских производителей сельхозтехники на внутреннем рынке в 2012 году заметно ухудшились.

К концу года ситуация на рынке может ухудшиться еще больше. По мнению директора «Росагромаш» Евгения Корчевого, объем отечественного рынка сельхозтехники по итогам 2012 года может сократиться на треть – до 80 млрд. руб. На снижение объема рынка повлияет несколько факторов, в том числе неуверенность сельхозтоваропроизводителей из-за вступления в ВТО, а также то, что банки существенно сократили выдачу кредитов для агропромышленного сектора.

Эксперты РИА Рейтинг изменили свой прогноз по производству в сельскохозяйственном машиностроении в 2012 году. В лучшем случае по итогам года будет зафиксирован рост производства в 3-5%. Ранее прогнозировалось, что рост составит около 15%.

Рисунок 12



Источник: МЭР

2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В железнодорожном машиностроении динамика производства по разным видам продукции был неодинаковой в первой половине 2012 года (см. таблицу 10).

К сожалению, из-за реконструкции базы данных Росстата нет возможности оценить состояние этой подотрасли в полной мере, так как нет данных по производству магистральных электровозов и маневровых тепловозов.

В Ростовской области, где работает один из крупнейших в России профильных предприятий – Новочеркасский электровозостроительный завод – производство электровозов сократилось, причем довольно

сильно (см. таблицу 11). Как говорится в сообщении предприятия: «За 6 месяцев текущего года выпущено 89 магистральных и промышленных электровозов, из них: пассажирских односекционных переменного тока ЭП1 с модификациями – 20, грузовых двухсекционных постоянного тока 2ЭС4К «Дончак» – 6, грузовых трехсекционных переменного тока 3ЭС5К «Ермак» – 61 и тяговых агрегатов НП1 – 2».

Из других видов продукции подотрасли можно отметить падение производства магистральных тепловозов и пассажирских вагонов.

Вместе с тем сохраняется положительная динамика производства основной продукции железнодорожного машиностроения – грузовых вагонов. Напомним, что в 2011 году за счет увеличения производства грузовых вагонов почти на четверть железнодорожное машиностроение стало одной из наиболее динамично развивающихся машиностроительных подотраслей наряду с автомобилестроением и крупным энергетическим машиностроением. В текущем году темпы производства грузовых вагонов сократились вдвое, но тем не менее они остаются высокими. При этом объем выпуска этой продукции достиг нового исторического максимума (рисунок 14).

Практически все крупнейшие вагоностроительные заводы увеличили производство. Лидер российского вагоностроения – «Уралвагонзавод» – увеличил производство этой продукции на 8.6% до 13.9 тыс. единиц.

По мнению экспертов РИА Рейтинг, во второй половине года темп роста производства грузовых вагонов будет ниже, чем в первой половине. В целом по итогам года их производство вырастет по сравнению с 2011 годом на 5-10%.

Таблица 10

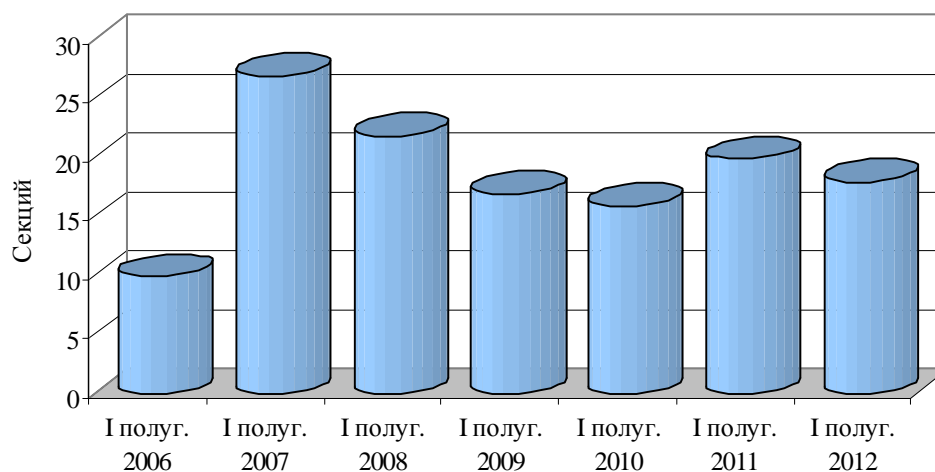
Производство железнодорожной техники

	01-06.2012 г.	В % к 01-06.2011 г.
Электровозы маневровые переменного тока и переменного-постоянного тока, шт.	34	178.9
Тепловозы магистральные, секций	18	95.2
Вагонные магистральные пассажирские, шт.	433	75.6
Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт.	34.3	111.0

Источник: Росстат

Рисунок 13

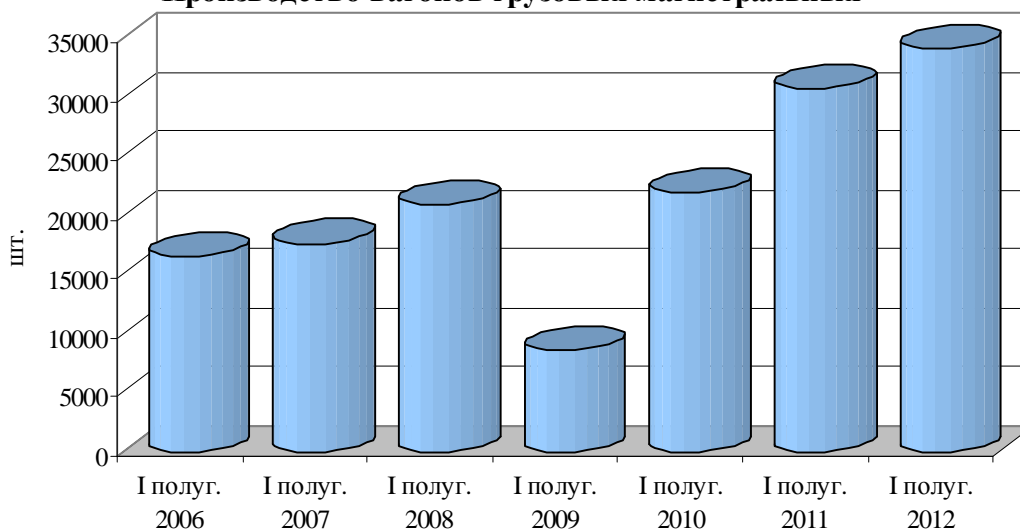
Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 14

Производство вагонов грузовых магистральных



Источник: Росстат

Таблица 11

Динамика производства железнодорожной техники в регионах

Регион	01-06.2012 г. в % к 01-06.2011 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	141.8
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	133.8
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	61.2
Саратовская область (Трансмаш)	126.4
Свердловская область (Уралвагонзавод)	108.6
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	94.6

Электровазы магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	86.2

Источник: Росстат