

## ДЕФИЦИТНЫЙ ТРАКТОР

*Как Россия восстанавливает утраченные позиции на мировом рынке сельскохозяйственного машиностроения.*





[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



Автор доклада — руководитель направления политэкономических исследований Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org). Страница автора: [www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan](http://www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan)



Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: [uralov@sonar2050.org](mailto:uralov@sonar2050.org)



Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org)



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»



Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12



Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: [vb@sonar2050.org](mailto:vb@sonar2050.org)



Telegram: sonar2050



YouTube: sonar2050.org

## Оглавление

Введение .....	4
Мировой рынок сельскохозяйственных машин.....	5
Отечественное сельскохозяйственное машиностроение .....	10
Рождение и рассвет советского сельхозмашиностроения.....	10
Сельхозмашиностроение в России и Белоруссии .....	12
Предприятия отрасли: от кооперации к конкуренции .....	12
Меры поддержки сельхозмашиностроения.....	18
Выводы.....	22

## Введение

В прошлом году рынок отечественной сельхозтехники продолжил рост, не ощутив каких-либо последствий пандемии. Продажи на внутреннем рынке выросли<sup>1</sup> на 38 %, экспортные поставки тоже продемонстрировали рост, пусть и меньший (около 15 %). Расширилась география экспорта: если ранее традиционными внешними рынками были страны СНГ и Африки, то в последние годы к ним присоединились государства Евросоюза, в частности Австрия и Германия.

Отечественное с/х машиностроение растёт уже седьмой год подряд под влиянием целого комплекса факторов, среди которых санкции, девальвация рубля и активные меры господдержки. Помимо объёмов производства, расширяется и модельный ряд выпускаемой техники. На руку как аграриям, так и машиностроителям сыграл рост цен на продукцию сельского хозяйства.

Успехи отечественных с/х машиностроителей не могут не радовать, ведь на них приходится порядка 18 % отечественного машиностроения. Однако ситуация с с/х техникой в России остаётся плачевной: с 1992 по 2014 год российское сельское хозяйство потеряло свыше миллиона тракторов и 300 тысяч зерноуборочных комбайнов. По уровню обеспеченности сельскохозяйственных угодий тракторами Россия теперь оказалась в одной когорте с Анголой и Саудовской Аравией (в Белоруссии ситуация на порядок лучше).

Данное исследование посвящено российскому и белорусскому сельскохозяйственному машиностроению как фундаменту союзного агропромышленного комплекса, а основное внимание уделено производству тракторов и комбайнов.

- Последние тенденции на мировом рынке тракторов — постепенный рост мощностей машин. Тракторы становятся больше и мощнее, навесное оборудование к ним — масштабнее, комбайны увеличивают захват жатки. Кроме того, техника становится интеллектуальнее: в комбайнах появляются датчики влажности, позволяющие прямо в поле решать, нужно ли везти зерно на просушку, в тракторах устанавливают системы автоматического и параллельного вождения. Общие тенденции — оборудование техники GPS-модулями и системами телеметрии, а также унификация платформ, узлов и агрегатов.
- Есть и региональные тенденции: ужесточение экологических требований к европейским тракторам приводит к снижению их конкурентоспособности и подстёгивает импорт американских машин, в том числе бывших в употреблении. Снижающаяся конкурентоспособность европейских сельхозпроизводителей в худшем случае может привести к тому, что они рискуют повторить судьбу шведского Volvo, купленного китайцами. Разорившийся в 1994 году итальянский производитель с/х техники Arbos был куплен в 2011 году китайской Foton Heavy Industries, а в 2016-м Foton купила ещё одного итальянского производителя — Goldoni.
- Мир сельскохозяйственного машиностроения можно условно разделить на три дивизиона. Первый — транснациональные компании-лидеры, осуществляющие экспансию как путём прямой продажи техники, так и открытием сборочных производств там, куда из-за административных барьеров невыгодно импортировать готовые машины. Второй мир — Китай, Индия и Белоруссия, на десятилетия отставшие от лидеров в развитии с/х машиностроения, однако их мощности позволяют обеспечить себя машинами, а государство вполне способно как поддержать аграриев, так и стимулировать их к объединению и укрупнению. К этому миру как по мощности производства машин и способности к самообеспечению, так и по их количеству на 1000 га посевной площади можно отнести Беларусь. А вот Россия объективно выпала из второго дивизиона и оказалась в третьем, попав в зависимость от импорта. При этом получился замкнутый круг: аграрии разобщены и бедны — техника оказывается слишком дорогой для них — объёмы государственной поддержки недостаточны и сокращаются из-за

---

<sup>1</sup> Тракторы объехали вирус. Выпуск сельхозтехники в РФ вырос на треть. // «Коммерсант». 2020. 21 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4624973>

требований ВТО и кризиса — техники становится меньше — объёмы производства снижаются, рынок захватывают корпорации — аграрии становятся ещё беднее. И выйти из этого порочного круга лишь с помощью лизинга не выйдет.

- Уровень рентабельности российского сельскохозяйственного машиностроения соответствует европейскому и американскому и находится в пределах 3-5 %, однако разность потенциалов определяют ёмкость рынка (для США и ЕС весь мир — рынок), модели организации сельского хозяйства (мелкие фермеры не могут позволить себе закупку дорогих и мощных машин), а также уровень субсидий (упомянутые выше 200 млн евро компании AGCO в 2015 году превышают общий объём российских субсидий с/х машиностроителям).
- Решить проблему российского сельхозмашиностроения без изменения подхода к организации сельского хозяйства невозможно: мелкие фермеры, возникшие на обломках советских колхозов, не могут обеспечить производство с/х продукции в товарных объёмах и покупают маломощную технику, аналогичная ситуация в Индии и Китае (Пекин проводит политику по укрупнению хозяйств). Будущее лишь за крупнотоварным производством, которое может быть в двух форматах: государственный агрохолдинг на базе реформированных колхозов (как в Беларуси или Китае) или крупные фермерские хозяйства/частные агрохолдинги.
- Хотя на российском рынке и продолжается консолидация производственных мощностей, она сталкивается с проблемами (банкротство «Тракторных заводов» и изменение организационной структуры холдинга) и не может быть доведена до своего завершения — создания российской сельхозмашиностроительной корпорации по образцу ТНК из стран G7. Без завершения консолидации с/х машиностроения невозможно создание полноценных союзных корпораций, которые смогли бы восстановить некогда единый сельхозмашиностроительный комплекс.
- Убыль сельскохозяйственного парка в России носит катастрофический характер, тогда как в РБ подобной проблемы нет: насыщение сельского хозяйства техникой в Беларуси находится на уровне советских нормативов. Потому Минск лишь обновляет парк сельхозтехники, но не является масштабным потребителем продукции сельхозмашиностроения. Поэтому для РБ критически важен российский рынок, на котором МТЗ и «Гомсельмаш» действуют в логике ТНК из G7: поставляют готовую технику и открывают сборочные производства.

## Мировой рынок сельскохозяйственных машин

Прежде чем перейти к обзору мирового тракторного рынка, стоит разобраться с классификацией тракторов. Если автомобили классифицируют по типу кузова, то тракторы, не считая разделения на колёсные и гусеничные, делят на категории в зависимости от тягового класса<sup>2</sup>.

Тяговый класс<sup>3</sup> — это техническая характеристика тракторов, определяемая наибольшим тяговым усилием, которое развивает трактор на стерне колосовых нормальной влажности и твёрдости при определённом буксовании. Тяговый класс промышленных тракторов всегда выше, так как определяется на песке, а не на стерне. Альтернативная классификация тракторов основана на мощности двигателя: чем мощнее двигатель, тем выше тяговый класс.

Выделяют 17 тяговых классов. Классы 0,1 и 0,2 — это мотоблоки, тяжёлые мотоблоки и мини-тракторы. Класс 0,4 — малогабаритные садовые и огородные тракторы, например старичок ХТЗ-7. Наиболее массовым и ярким представителем класса 0,6 является трактор Т-16, или в простонародье «попрошайка»<sup>4</sup>. Класс 0,9 представлен

---

<sup>2</sup> Тяговый класс тракторов: особенности и ключевые отличия. // Bilmard.ru. 2021. URL: <http://bilmard.ru/articles/tyagovyy-klass-traktorov-osobennosti-i-klyuchevye-otlichiya.html>

<sup>3</sup> Тяговый класс тракторов: таблица. // «Трактор-ревью». 2021. URL: <https://tractorreview.ru/traktory/tyagovyy-klass-traktorov-tablitsa.html>

<sup>4</sup> Почему трактор «Т-16» называют неубиваемым самосвалом «задом наперед». «Шассик-попрошайка». // «Беларусь Сегодня». 2015. 10 июля. URL: <https://www.sb.by/articles/shassik-poproshayka.html>

как старым советским трактором Т-40 (выпущено 1,196 млн ед.), так и современными белорусскими машинами. Назначение — обработка лёгких почв. Класс 1,4 предназначен для работы на средних почвах и представлен одним из самых массовых (1,496 млн шт.) тракторов МТЗ-80. Классы 0,9 и 1,4, как правило, используются в мелких фермерских хозяйствах, личных подсобных хозяйствах и технических работах, но не в крупнотоварном сельском хозяйстве. Тяговый класс 2 представлен как колёсными, так и гусеничными машинами. Класс 3 — рабочие лошадки типа Т-150. 4-й класс представлен машинами для выполнения энергоёмких работ, а 5-й — тракторами семейства «Кировец». 6-й класс используется для работ на полях большой площади при выполнении энергоёмких хозяйственных и мелиоративных работ. Классы с 6-го по 9-й являются рабочими «лошадками» для сложных условий и протяжённых участков. Начиная с 10-го класса и выше — тяжёлые гусеничные тракторы для строительных работ, например самый крупный евразийский трактор челябинского производства Т-800 массой 103 тонны.



*Самый мощный в мире несерийный трактор Big Bud 747 мощностью 1100 л. с. и весом 52 тонны, а также самый мощный серийный трактор Case IH Steiger K 620 мощностью 620 л. с.*

Теперь стоит разобраться с географией тракторостроения. Безусловные технологические лидеры на мировом рынке — компании из Евросоюза, США и Японии.

---

*Назвать производство тракторов высокоприбыльной отраслью машиностроения сложно: маржа большинства мировых производителей тракторов колеблется в районе 4–5 %, однако именно производство сельскохозяйственных машин позволяет перевооружать сельское хозяйство, повышать производительность труда аграриев и наравне с обеспечением АПК сортами растений и породами животных гарантирует продовольственную безопасность.*

---

Страны G7 (Европа и Северная Америка) производят практически всю гамму тракторов, которые используются в сельском хозяйстве. При этом государства ЕС и США — страны с избыточным производством тракторов и большую часть машин экспортируют. Однако из года в год в G7 возрастает потребление тракторов высоких классов, которые активно покупают фермеры и агрохолдинги. В Германии 20 % купленных тракторов оснащены двигателем мощностью свыше 200 л. с.

Порядка 40–50 % мирового производства тракторов и комбайнов обеспечивают пять производителей: итальянский CNH (американские Case IH и New Holland, а также австрийский Steyr и ряд других), американский AGCO (немецкий Fendt, американские Massey Ferguson и Challenger, а также финский Valtra), американский John Deere, немецкий Claas и итальянская группа SDF (итальянские Same и Lamborghini, швейцарский Huerlimann и немецкий Deutz-Fahr, а также подразделения в Китае, Индии, Турции и Хорватии). Во втором эшелоне

расположились немецкие Amazone и Krone Group, французская Kuhn Group, норвежская Kverneland и японская Kubota Corporation.

---

*Европейские производители задают тренды для остальных компаний, а строгие экологические и технические стандарты позволяют отсекают от европейского рынка с/х машиностроителей из других регионов мира. Проще говоря, экология уже не первый год является протекционистским инструментом в машиностроении.*

---

Впрочем, из-за непрерывного ужесточения европейской экологической политики в последние годы порядка 80 % средств, выделяемых на НИОКР в сфере тракторостроения, пришлось на адаптацию тракторов к непрерывно ужесточающимся экологическим требованиям, что снижает конкурентоспособность европейских тракторов по сравнению с американскими и стимулирует фермеров покупать американские машины.

Например, в январе 2015 года AGCO получила от Европейского инвестиционного банка 200 млн евро на разработку сельскохозяйственных машин с пониженным уровнем выбросов и шума. Производители комплектуют машины двигателями последних экологических стандартов или вовсе оснащают системами ГБО (как на тракторе Valtra Dual Fuel, где 80 % топлива — природный газ).

Ещё одна европейская тенденция, помимо ужесточения экологических требований, — концепция «Сельского хозяйства 4.0»<sup>5</sup>, в которой два направления — цифровизация с/х, а также использование систем точного земледелия<sup>6</sup> (системы GPS, автоматизированных систем рулевого управления, геомаркировки, систем дистанционного зондирования Земли).

---

*В третьем дивизионе, пусть и с заявкой на второй, находятся китайские и индийские компании, а также производители из стран бывшего СССР (но о российских и белорусских производителях сельхозтехники речь пойдёт в отдельной главе).*

---

## Классификация комбайнов

Общая классификация комбайнов проводится в зависимости от типа убираемых культур. Самыми распространёнными являются зерноуборочные комбайны, затем кормо- и кукурузоуборочные, а также льно- и картофелеуборочные машины. В зависимости от способа обмолота и сепарации зерна выделяют роторные, барабанные и гибридные комбайны.

Кроме того, комбайны делятся на классы в зависимости от пропускной способности, необходимой для уборки зерновых на полях с определённым показателем урожайности. Чем выше урожайность, тем более мощный комбайн нужен для уборки поля, срезания и отделения зерна от колосьев. Маломощный комбайн 3-го класса на поле с урожайностью до 15 центнеров с гектара убирает в секунду от 5 до 7 кг хлебной массы, тогда как машина 6-го класса способна справиться с полем зерновых урожайностью 60 и больше центнеров с гектара, убирая в секунду от 12 и больше кг хлебной массы.

Кроме того, существуют и совсем экзотические комбайны, предназначенные для уборки фруктов, овощей и ягод.

---

<sup>5</sup> Agriculture 4.0. // European Agriculture Machinery Association. 2021. URL: [https://cema-agri.org/index.php?option=com\\_content&view=category&id=10&Itemid=152](https://cema-agri.org/index.php?option=com_content&view=category&id=10&Itemid=152)

<sup>6</sup> Precision Farming. // European Agriculture Machinery Association. 2021. URL: [https://cema-agri.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=50:precision-farming&catid=10&Itemid=170](https://cema-agri.org/index.php?option=com_content&view=article&id=50:precision-farming&catid=10&Itemid=170)

В Китае и Индии солидную долю на рынке занимают тракторы начальных тяговых классов с маломощными двигателями, используемые в мелких и средних фермерских хозяйствах, которым ни объём денежных средств, ни посевные площади не позволят закупать мощную (и дорогую) технику. В Индии, например, пользуются спросом недорогие маломощные тракторы без каких-либо современных улучшений. Главные показатели — цена, простота в ремонте и дешевизна в эксплуатации.

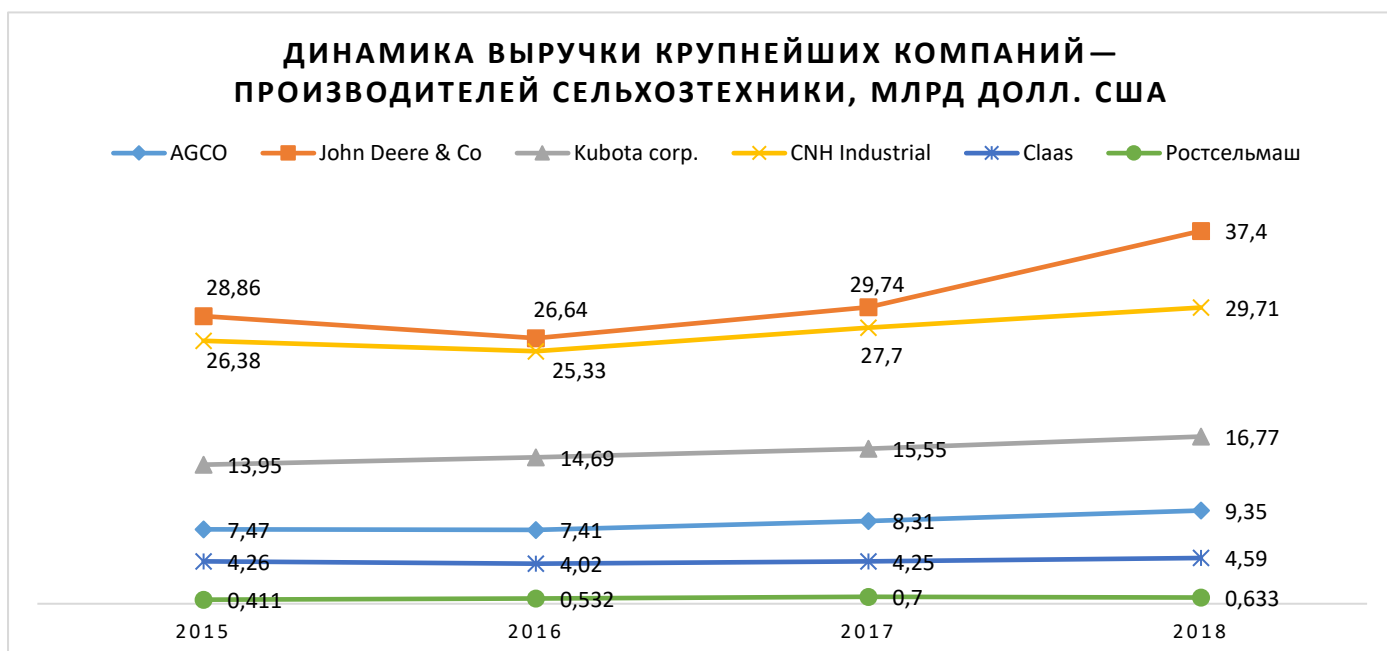
Китай в последние десятилетия совершил качественный рывок в сельскохозяйственном машиностроении, однако технический уровень производимого соответствует продукции США и европейских стран 1990-х годов. В 2014 году Китай экспортировал с/х техники на 5,16 млрд долларов. Лидеры — Foton Heavy Industries, Hubei Machinery and Equipment и Weifang Euroking Machinery.

Каждый пятый трактор в мире собирается в Индии. Производство тракторов в Индии началось в 1961 году и развивалось бурными темпами, пока в середине 1970-х годов страна не превратилась в экспортёра тракторов, которые отправляются преимущественно в страны Африки и Азии. В 2011 году Индия экспортировала около 60 тыс. тракторов (больше, чем тогда производили тракторов в Белоруссии).

Сейчас индийские тракторы производят около 14 крупных компаний, как местных, так и транснациональных. Крупнейшим тракторным рынком в Индии является Уттар-Прадеш, где ежегодно продают<sup>7</sup> порядка 80 тыс. тракторов, и каждый год объём продаж возрастает более чем на 10 %.

Особенность индийского сельского хозяйства — насыщенность его тракторами мощностью от 31 до 40 л. с., именно на машины данной мощности приходится 45 % тракторного парка. Однако страна испытывает потребность в более мощных машинах.

Север Индии насыщен тракторами (в Пенджабе их 82 на 1000 га), тогда как на юге страны их не хватает, что приводит к показателю в 12 машин на 1000 га по стране. В 2013 году в Индии насчитывалось порядка 5 млн тракторов, тогда как к 2031 году их количество планируется довести до 16 млн ед. Сейчас только треть индийских фермеров собирает два урожая в год со своих полей из-за низкой механизации сельского хозяйства.



<sup>7</sup> Uttar Pradesh tractor market growing by 12 %. Market pegged at 80,000 units/annually. // Business Standard. 2015. 13 января.  
URL: [https://www.business-standard.com/article/politics/uttar-pradesh-tractor-market-growing-by-12-115011300728\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/politics/uttar-pradesh-tractor-market-growing-by-12-115011300728_1.html)



*Разница между странами первого и второго-третьего миров в производстве и потреблении тракторов пролегает по тракторам высоких классов и мощных двигателей, потребность в которых определяется моделью организации сельского хозяйства. В странах с крупными агрохолдингами, владеющими сотнями тысяч гектаров земельного банка, выращивающими зерновые и масличные культуры, ставка делается, как правило, на мощные машины высоких тяговых классов. В государствах, где в силу ограниченности пахотных площадей, рельефа или климата основой с/х является сад, а главным субъектом — мелкий и средний фермер, доминируют тракторы малых тяговых классов. Соответственно, если предельно упростить картину мира, то агрохолдинги-латифундии формируют спрос на мощные машины, а мелкие и средние фермеры — на машины малых тяговых классов.*

---

Насыщенность сельского хозяйства тракторами, измеряемая количеством машин на определённое количество гектаров пашни, является индикатором прогрессивности сельского хозяйства, так как для производства одной пищевой калории требуется потратить около десяти калорий, получаемых от сжигания ископаемого топлива, и чем больше тракторов (и чем мощнее они), тем больше пищевой продукции способно произвести сельское хозяйство.

В странах постсоветского пространства насыщенность с/х тракторами измеряется их количеством на 1000 га пашни, тогда как в мировой практике используется<sup>9</sup> показатель количества тракторов на 100 км<sup>2</sup> или 10 тыс. га.

Самым насыщенным тракторами регионом мира является Евросоюз — именно там больше всего машин на 1000 га угодий. На втором месте находится Северная Америка — одна из мировых житниц; третий регион, который по своим объёмам является фактически бездонным, — Азия, в частности Индия и Китай.

При этом развивается мировой рынок сельскохозяйственной техники разнонаправленно: если в странах ЕС независимо от экономической обстановки спрос на тракторы падает с начала 1960-х годов, то в Индии и Китае наблюдается стремительный рост спроса и производства тракторов. Вызвано это тем, что в ЕС и США достигли необходимых показателей насыщения сельского хозяйства тракторами и лишь обновляют тракторный парк, тогда как Индия и Китай ещё находятся на этапе насыщения.

В странах ЕАЭС и бывшего СССР ситуация подобна индийской и китайской: смена экономической модели в 90-х и последовавшая за ней гибель колхозов с распадом земельного банка и разделом парка сельхозтехники привела к закреплению спроса мелких и средних фермеров на тракторы классов 0,9; 1,4; 2 и 3, то есть на мало- и среднемошные машины. Однако постепенная консолидация земель и создание агрохолдингов приводят к изменению спроса аграриев на машины 6–9-х классов, которые широко представлены гаммой импортных машин.

Частично снижение количества тракторов на единицу площади компенсируется (но не в России, подробности ниже) ростом мощности трактора, использованием широкозахватного навесного оборудования, а также общим сокращением площади посевов на 38 386 тыс. га, с 117 705 тыс. га в 1990 году до 79 319 тыс. га в 2015-м.

---

<sup>8</sup> Бутов. А. М. «Рынок сельскохозяйственных машин». // «Центр развития Национального исследовательского университета "Высшая школа экономики"». 2019. URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2019/12/23/1525051005/Рынок%20сельскохозяйственных%20машин-2019.pdf>

<sup>9</sup> Agricultural machinery, tractors per 100 sq. km of arable land. // Indexmundi.com. 2021. URL: <https://www.indexmundi.com/facts/indicators/AG.LND.TRAC.ZS>

---

*Максимум, которого удалось достичь в СССР и РСФСР в насыщении сельского хозяйства тракторами, составил 11 машин на 1000 га в 1990 году. Сейчас этот показатель в России — всего 3 (!) трактора на 1000 га пашни (почти столько же в Анголе и Саудовской Аравии), тогда как в Индии — 12, в США — 27, Германии и Испании — 83, Польше — 125, Италии — 211, Австрии — 239. Беларусь по показателю насыщенности тракторами опережает на одну машину Китай, где на 1000 га приходится 8 тракторов.*

---

Закончить вводный раздел стоит иллюстрацией ёмкости мирового тракторного рынка и динамикой продаж этих машин. По данным Европейской ассоциации производителей сельхозтехники (СЕМА), совокупная ёмкость мирового тракторного рынка оценивается в пределах 1,7–2,2 млн единиц. В стоимостном выражении объём мирового рынка тракторов колеблется в районе 79–101 млрд евро.

В 2014 году в мире было продано 2,1 млн новых тракторов. Первое место по закупкам тракторов в том году заняла Индия (592 тыс.), второе — Китай (524 тыс.). На эти страны в 2014 году пришлось около 50 % закупленных тракторов.

На третьем месте находятся США, купившие в 2014 году 208 тысяч тракторов. Четвёртое место у Евросоюза (169 тыс. машин), где Франция и Германия попеременно соревнуются за первое место в закупках. К слову, наибольшей популярностью в ЕС в 2015 году пользовались тракторы американского производства — John Deere и New Holland (1-е и 2-е места по продажам), на третьей строчке — немецкая Fendt.

В Германии в 1956 году продали 100 тыс. тракторов, в 1962 году — немногим меньше 100 тысяч, и с того времени продажи тракторов снижались до 2004 года, но не смогли достигнуть и половины пиковых показателей. Аналогичная ситуация и в Италии. Впрочем, отчасти сокращение продаж на мировом рынке тракторов компенсируется мощными машинами, которые могут заменить несколько старых тракторов, появлением ГМО-культур и использованием сельхозавиации. Таким образом, рынок просто насытился и качественно изменился.

В России в 2014 году купили 37,5 тыс. тракторов (в 2013-м — 40,1 тыс.), тогда как в Турции в том же году — 58,5 тыс.

## Отечественное сельскохозяйственное машиностроение

### Рождение и рассвет советского сельхозмашиностроения

До Великой Октябрьской социалистической революции в России своей тракторостроительной промышленности практически<sup>10</sup> не было: в 1913 году собрали 165 тракторов, а до 1917 года импортировали порядка 1500 машин.

После революции советская власть одной из приоритетных целей поставила развитие сельскохозяйственного машиностроения, и уже в 1918 году в Петрограде на мощностях Обуховского завода начали производство тракторов по типу американских «Холт», однако первые машины завод выпустил лишь три года спустя из-за Гражданской войны.

В 1919 году создали первый<sup>11</sup> советский трактор «Гном», однако в серию он не пошёл. В 1920 году Владимир Ленин подписал декрет Совнаркома «О едином тракторном хозяйстве», целью которого стало создание

---

<sup>10</sup> Из истории отечественного тракторостроения. // Avtomash.ru. 2021. URL: [http://www.avtomash.ru/pred/muzei\\_t/muzei\\_t.htm](http://www.avtomash.ru/pred/muzei_t/muzei_t.htm)

<sup>11</sup> Первые отечественные тракторы Гном и Карлик. // carakoom.com. 2017. 8 февраля. URL: <https://carakoom.com/blog/pervye-otchestvennye-traktory-gnom-i-karlik>

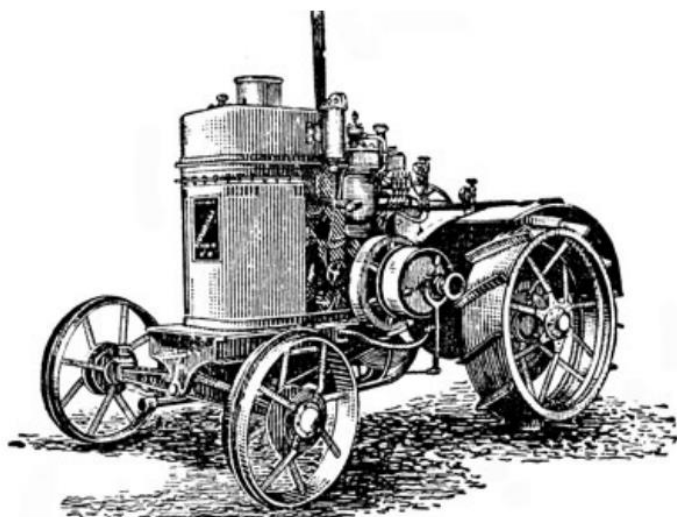
унифицированного тракторного хозяйства. Первый оригинальный советский трактор «Коломенец-1» разработали в 1922 году, а в 1932 году в Харькове приступили к выпуску первых гусеничных тракторов.

Первые советские машины выпускались по лицензии (с 1924 года «Фордзон», затем с 1944 года «Фармолл» на «Красном путиловце»), работали или на сырой нефти, или на нефти, однако вскоре перешли на керосин. Своей тракторостроительной школы до 1925 года в СССР не было.

В 1930 году с конвейера Сталинградского тракторного сошёл первый трактор с карбюраторным двигателем (в 1932 году завод собирал 144 машины в день), в 1931-м в строй вступил Харьковский тракторный завод, в 1933-м заработал Челябинский тракторный, с 1944 года выпуск машин начал Алтайский тракторный, в 1947-м — Липецкий тракторный и с 1953-го — Минский тракторный.

С 1937 года Сталинградский и Харьковский заводы перешли к выпуску гусеничных тракторов, а уже в 1940-м в СССР собирали свыше 40 % мирового выпуска гусеничных тракторов. Гусеничные машины не только обеспечили развитие сельскому хозяйству, но и выдержали все тяготы войны — «Сталинцы» широко использовались в качестве артиллерийских тягачей.

В 1960 году производство тракторов в СССР превзошло выпуск тракторов в США или Англии, Франции и ФРГ вместе взятых. В 1977 году советская тракторная промышленность на Волгоградском тракторном заводе выпустила десятиmillionный трактор.



*Путь от первой оригинальной серийной машины «Коломенец-1» до гран-при за трактор С-65 на международной выставке «Искусство и техника в современной жизни» в Париже СССР прошёл за 15 лет.*

Бурным и стремительным было развитие комбайностроения.

Первый комбайн в Российскую империю, а именно на Киевскую сельскохозяйственную выставку, завезла фирма Holt в 1913 году. Начавшаяся Первая мировая война и последующая Гражданская война приостановили импорт, а собственного производства комбайнов в России не было.

Аграрная реформа и последующая коллективизация потребовали масштабного использования техники в совхозах. С этой целью был организован импорт комбайнов из США, так как знаний по теории конструирования комбайнов было недостаточно для самостоятельного производства машин.

Первый зерноуборочный комбайн в СССР собрали в 1930 году на запорожском заводе «Коммунар» и к концу того же года цеха завода покинули 347 машин. В 1931 году комбайны начали собирать в Ростове-на-Дону на базе завода имени Сталина (теперь Ростсельмаш), а в 1932-м производство развернули в Саратове.

«Коммунар» мог собирать только сухие хлеба, но уже в 1936 году Люберецкий завод им. Ухтомского начал выпускать машины, способные к уборке влажных зерновых. К тому же «Коммунар» был несамоходным.

Производство комбайнов развивалось взрывными темпами. Если в 1930-м произвели 347 машин, то в следующем году — в десять раз больше, а в 1932-м выпустили 10 тысяч машин. В 1935 году зерновые совхозы убирала комбайнами 97 % угодий.

В 1937 году парк комбайнов пополнили ещё 44 тысячи машин, и почти 40 % зерновых культур убирала механическим способом. Самоходные комбайны в СССР начали производить в 1947 году.

Стоит отметить, что к распаду СССР среди 15 постсоветских республик лишь три из них — Украина, Россия и Белоруссия — обладали действительно развитым сельскохозяйственным машиностроением. Сама сельскохозяйственная техника в силу своей малой мобильности в СССР производилась в сельскохозяйственных регионах. Например, центрами комбайностроения были юг России (Ростов-на-Дону и Таганрог), а также Сибирь (Новосибирск и Красноярск).



*Путь от несамоходного «Коммунара» до самоходного «Сталинец-4» СССР преодолел за 17 лет.*

Украинское сельхозмашиностроение практически умерло, лишившись какой-либо государственной поддержки и внимания, тогда как Россия и Белоруссия по-прежнему сохраняют компетенции и производственные мощности. К тому же Россия и Белоруссия в тракторостроении взаимодополняют друг друга: Минский тракторный производит машины малых и средних тяговых классов, а российские компании — более мощные машины. А вот в производстве комбайнов два союзных производителя — Гомсельмаш и Ростсельмаш — конкурируют друг с другом, при этом в последние годы чаша весов явно склонилась не в пользу белорусов.

Впрочем, обо всём по порядку.

## Сельхозмашиностроение в России и Белоруссии

### Предприятия отрасли: от кооперации к конкуренции

Крупнейшим производителем сельхозтехники в России является компания «Ростсельмаш» (часть холдинга «Новое содружество», чьими акционерами являются Константин Бабкин, Дмитрий Удрас и Юрий Рязанов). В состав Ростсельмаша входят 13 предприятий, расположенных в России, Канаде, США, Украине и Казахстане. Предприятие специализируется на выпуске зерно-кормоуборочных комбайнов и практически безраздельно доминирует в данном сегменте рынка. Если в 2010 году оно отвечало за 50 % российского производства зерноуборочных комбайнов, то уже в 2018-м его доля выросла до 80 %.

В преддверии введения утилизационного сбора (о нём речь пойдёт дальше) и на волне санкций Ростсельмаш в 2016 году перенёс<sup>12</sup> из Канады в Россию выпуск тракторов Versatile, что позволило предприятию получать господдержку при производстве данных машин. В 2022 году предприятие планирует запустить в производство разрабатываемый трактор на полугусеничном ходу, а в 2021-м начнётся<sup>13</sup> строительство нового тракторного завода полного цикла в Ростове-на-Дону.

Из сибирских конкурентов Ростсельмаша Сибсельмаш обанкротился и прекратил своё производство, территорию Красноярского завода комбайнов отдали под коммерческую застройку, но производственные мощности перенесли на Чебоксарский завод промышленных тракторов, где выпускают зерноуборочные комбайны линейки «Агромаш».

В тракторостроении стоит выделить двух крупных российских производителей — концерн «Тракторные заводы» (КТЗ) и Петербургский тракторный завод, белорусский Минский тракторный завод, а также россыпь сборочных производств иностранных компаний на территории России.

Начнём обзор с КТЗ. Концерн «Тракторные заводы» на протяжении долгих лет испытывал серьёзные финансовые проблемы. В его состав входят Владимирский моторо-тракторный завод, Волгоградский тракторный завод, Онежский тракторный завод, Промтрактор. В 2014 году «Тракторные заводы» закрыли Красноярский завод комбайнов (производство перенесено в Чебоксары) и Краслесмаш (оборудование перенесли на Онежский тракторный).

«Тракторные заводы» жили в долг и к 2017 году задолжали ВЭБу 85 млрд рублей, которые не смогли вернуть. В 2017 году началась процедура банкротства «Тракторных заводов». Концерн реорганизовали<sup>14</sup>: 8 военных производств выделили и передали в гражданский сегмент Ростех, а 26 гражданских предприятий передали в состав машиностроительного холдинга «Транспортные компоненты».

Кроме того, машины производят Алтайский тракторный завод «Гранд», Челябинский завод тракторной техники, Кировский завод и ООО «Челябинский тракторный завод — Уралтрак». Жатки, различные прицепы с цистернами и запасные части производит Орский завод тракторных прицепов.

Отдельным производителем является Петербургский тракторный завод, выпускающий машины под брендом «Кировец». Его специализация — машины с мощностью двигателя свыше 250 л. с.



<sup>12</sup> Канаду меняют на господдержку. «Ростсельмаш» выводит производство в Россию. // «Коммерсант». 2015. 2 июля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2759081>

<sup>13</sup> «Нас там мало кто вообще ожидал увидеть». Глава «Ростсельмаша» Валерий Мальцев об экспорте и производстве сельхозтехники. // «Коммерсант». 2021. 23 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4740889>

<sup>14</sup> «Тракторные заводы» разберут на компоненты. «Ростех» разработал новую схему спасения концерна. // «Коммерсант». 2018. 20 апреля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3607882>

Дела у предприятия идут хорошо<sup>15</sup>: освоен выпуск восьми моделей с/х тракторов «Кировец» мощностью от 300 до 435 л. с, а также одной модели сельскохозяйственных тракторов «Кировец» новой серии К-5 мощностью 250 л. с., 17 видов дорожно-строительных и специальных машин, изготовленных на базе промышленных тракторов «Кировец». На самом заводе с 2015 года в модернизацию производства вложены 10 млрд рублей, реализованы<sup>16</sup> два крупных инвестиционных контракта, что позволило на 30 % увеличить производительность труда.

А вот Алтайский тракторный завод, Липецкий тракторный и Завод лесного пожарного машиностроения обанкротились и прекратили производство. Аналогичная судьба постигла Тульский, Рязанский, Таганрогский и Биробиджанский комбайновые заводы.

Впрочем, на остальных заводах по сравнению с лучшими советскими годами объёмы производства существенно снизились.

---

*В 2019 году 51 % рынка изготовленных в России тракторов контролировали<sup>17</sup> производители отечественных марок, а 49 % — иномарки российской сборки. Из них сборка тракторов МТЗ — 16,9 %, из комплектов ХТЗ — 4,6 %, из комплектов иностранных марок (в том числе зарубежных производителей и фирм Versatile, New Holland, Agrottron, Axion, John Deere, Xerion) — 17,4 %. Около 70 % рынка зерноуборочных комбайнов в России контролирует Ростсельмаш, ещё порядка 20 % рынка приходится на белорусские комбайны, которые собираются из белорусских машинокомплектов.*

---

Большая доля белорусских тракторов в числе российских иномарок объясняется работой Череповецкого литейно-механического завода, на базе которого локализовано производство тракторов МТЗ.

Кроме того, с 2014 года сборочные производства в России активно открывали ТНК.

В частности, в 2015 году на базе принадлежащего компании ГАЗ Голицынского автобусного завода совместно с американской корпорацией AGCO создано<sup>18</sup> совместное предприятие по выпуску сельхозтехники. На заводе выпускают<sup>19</sup> американские тракторы Massey Ferguson. К 2020 году планировали нарастить (удалось ли реализовать планы — не ясно) локализацию производства с текущих 10–15 до 50 %. Мощность завода — до пяти тысяч тракторов в год.

Есть сборочное производство у компаний New Holland<sup>20</sup> в Набережных Челнах, Claas в Краснодаре, а John Deere на своем орenburgском предприятии по некоторым видам техники уже превысил 60 % локализации.

Специнвестконтракт (СПИК) с Claas стал первым соглашением между государством и иностранным производителем сельскохозяйственной техники. Первый «блин», как и полагается, вышел комом: контакт

---

<sup>15</sup> Информация об акционерном обществе «Петербургский тракторный завод». // «Петербургский тракторный завод». 2021. URL: <https://kirovets-ptz.com/company/>

<sup>16</sup> ПТЗ в 2020 году вдвое нарастил долю на рынке РФ в сегменте новых погрузчиков грузоподъемностью 6-8 тонн. // «Проимвест». 2021. 10 марта. URL: [https://promvest.info/ru/industrialnyiy-mir/ptz-v-2020-godu-vdvoe-narastil-dolyu-na-ryinke-rf-v-segmente-novyih-pogruzchikov-gruzopodmnostyu-6-8-tonn-/](https://promvest.info/ru/industrialnyiy-mir/ptz-v-2020-godu-vdvoe-narastil-dolyu-na-ryinke-rf-v-segmente-novyih-pogruzchikov-gruzopodmnostyu-6-8-tonn/)

<sup>17</sup> Производство и рынок сельхозтракторов в России в 2019 г. // «Основные средства». 2020. 2 октября. URL: <https://os1.ru/article/25652-proizvodstvo-i-rynok-selhoztraktorov-v-rossii-v-2019-g>

<sup>18</sup> Massey Ferguson с подмосковной пропиской. В Голицыне начнут собирать новую модель культового семейства тракторов. // «Комсомольская правда». 2016. 20 декабря. URL: <https://www.kp.ru/daily/26621/3639273/>

<sup>19</sup> Massey Ferguson 6713: старт продаж. // 5 колесо. 2016. 14 декабря. URL: <https://5koleso.ru/novosti-kompaniy/massey-ferguson-6713-start-prodazh-2/>

заключили<sup>21</sup> в 2016 году, и в обмен на инвестиции в размере 750 млн рублей за 10 лет и обязательства к 2026 году достичь 20 % локализации производства жаток и свыше 50 % по комбайнам Claas получил право<sup>22</sup> доступа к госсубсидиям, объём которых за 10 лет может достичь 20 млрд рублей. Условия для Claas более чем льготные, а для других производителей комбайнов явно дискриминационные.

Вторым СПИК стало соглашение<sup>23</sup> между Минпромторгом и Ковровским электромеханическим заводом (принадлежит Ростеху) о производстве<sup>24</sup> чешского универсального трактора ANT-Zetor мощностью 130 л. с. — СПИК Ростех заключал в рамках программы диверсификации ОПК с целью увеличения доли гражданской продукции в общем объёме выручки до 50 %. В планах — выпуск порядка тысячи таких машин в год с локализацией выше 50 %.



А у концерна «Тракторные заводы» в планах заключить специнвестконтракт с Минпромторгом и локализовать на мощностях Челябинского тракторного завода производство итальянского колёсного трактора Agrolux 4.80 мощностью 80 л. с. Ориентировочная стоимость проекта — 10 млрд рублей, а в планах значится ежегодный выпуск 1,5–2 тыс. тракторов.

Предполагается<sup>25</sup> локализовать производство двигателя, который бы отвечал стандарту экологичности не ниже класса Tier 3, а также производство кабины, трансмиссии и некоторых других комплектующих. В рамках партнёрства КТЗ может запустить производство целой линейки тракторов мощностью от 80 до 120 л. с., компания SDF готова обеспечить передачу необходимых технологий и полное сопровождение проекта инженерами и конструкторами.

*Потенциальные конкуренты МТЗ 82.1: вверху — ANT 4135F, внизу — Agrolux 4.80.*



<sup>21</sup> Немецкая Claas подписала специнвестконтракт с Минпромторгом России. // РИА. 2016. 17 июня. URL: <https://ria.ru/20160617/1449059436.html>

<sup>22</sup> Контракт первого Claas. Немцы могут получить уникальные льготы. // «Коммерсант». 2016. 27 апреля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2974047>

<sup>23</sup> Ростех локализует производство чешских тракторов в России. // «Ростех». 2018. 24 мая. URL: <https://rostec.ru/news/rostekh-lokalizuet-proizvodstvo-cheshskikh-traktorov-v-rossii/>

<sup>24</sup> Трактор ANT 4135F. // «Ковровский электромеханический завод». 2021. URL: <https://kemz.org/products/agriculture/traktor-ant-4135f.html>

<sup>25</sup> «Тракторные заводы» за счет мер господдержки бросают вызов «Беларусу». // «Ведомости». 2020. 30 августа. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/30/838216-traktornie-zavodi>

Фактически оба тракторных специнвестконтракта предполагают постепенную локализацию в России конкурента МТЗ с его трактором МТЗ 82.1. «Беларус». И Ковровский, и Челябинский заводы будут производить примерно ту же линейку тракторов, что и МТЗ, который контролирует свыше 90 % сегмента машин тягового класса 1,4 (от 80 до 100 л. с.). Ёмкость данного сегмента тракторного рынка колеблется в районе 12–13 тыс. машин ежегодно. Однако даже для того, чтобы отбить у МТЗ 15 % рынка, потребуются приложить серьёзные усилия — белорусские тракторы отличаются отличным соотношением цены и качества, высокой надёжностью и ремонтпригодностью, а также любимы аграриями.

Теперь стоит перейти к белорусскому тракторостроению. Единственный производитель тракторов в РБ — Минский тракторный завод, выпускающий тракторы, помимо Минска, ещё на трёх площадках — в Бобруйске, Мозыре и Сморгони, а также множестве совместных предприятий в разных странах мира. Порядка 8–10 % тракторов в мире белорусского производства, республика экспортирует до 90 % тракторов.

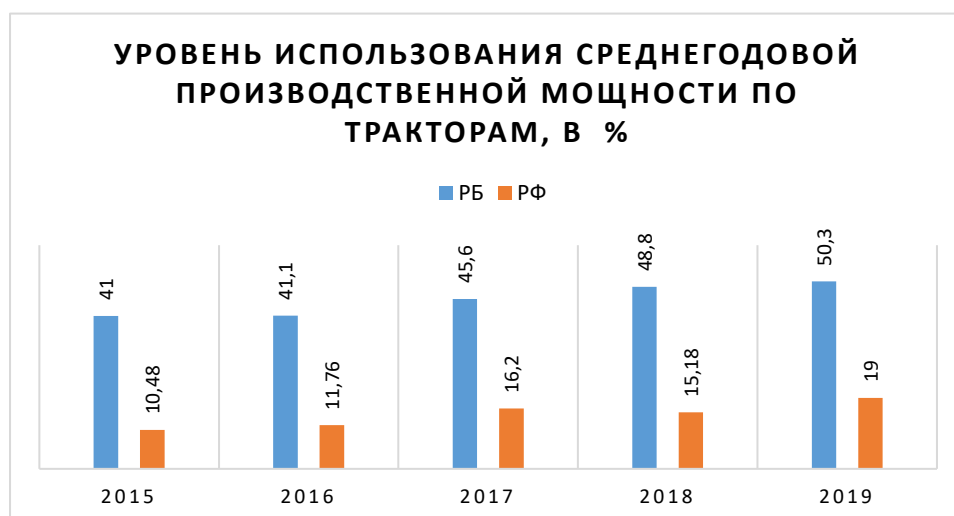
Комбайны и множество других сельхозмашин под брендом «Палессе» изготавливает холдинг «Гомсельмаш», машины для внесения минеральных удобрений — Бабруйскагромаш, комбайны, косилки и сеялки — Лидаагропромаш.

Отличительные особенности белорусских тракторов — простота в эксплуатации, ремонтпригодность, а также на 20–30 % меньшая стоимость по сравнению с импортными аналогами. Тракторы белорусского производства работают на полях 55 стран, а сам бренд МТЗ является узнаваемым в мире (в том числе благодаря пиарщикам МТЗ<sup>26</sup>).

Кроме того, МТЗ, помимо производства тракторов в Беларуси, активно занимается созданием совместных предприятий с иностранцами.

Сборочные производства МТЗ открыты на Украине, в Кыргызстане, Азербайджане, Венесуэле, Казахстане, Эфиопии, Египте, Пакистане, Турции, на двух площадках в Китае, в шести (2012 год) российских городах, в том числе Елабуге, Саранске и Ростове-на-Дону. Помимо СП, МТЗ активно открывает классы в сельскохозяйственных учебных заведениях по всей России, что позволяет готовить кадры для белорусской техники.

У Гомсельмаша семь сборочных предприятий в России и одно в Казахстане (2014 год), у Бобруйскагромаша — 16 сборочных производств в России и ещё 2 в Казахстане.



Примечательно, что в РБ уровень использования среднегодовой производственной мощности по тракторам примерно в 2,5–3 раза выше, чем в России, а вот по комбайнам с учётом плачевного финансового состояния Гомсельмаша ситуация должна быть обратной.

Особенность российского и белорусского производства тракторов —

взаимодополняемость, так как ранее, в годы СССР, тракторные заводы РФ, Беларуси и Украины (ХТЗ) были

<sup>26</sup> Фильм «Кормилец». // YouTube. 2016. 16 октября. URL: [https://youtu.be/xBuzT\\_a9lil](https://youtu.be/xBuzT_a9lil)



частями единого народно-хозяйственного комплекса и работали своих узких производственных нишах, не конкурируя между собой вплоть до 2018 года. Впрочем, пока ни чешский «муравей», ни итальянский Agrolux конкуренции «Беларусу» составить не могут.

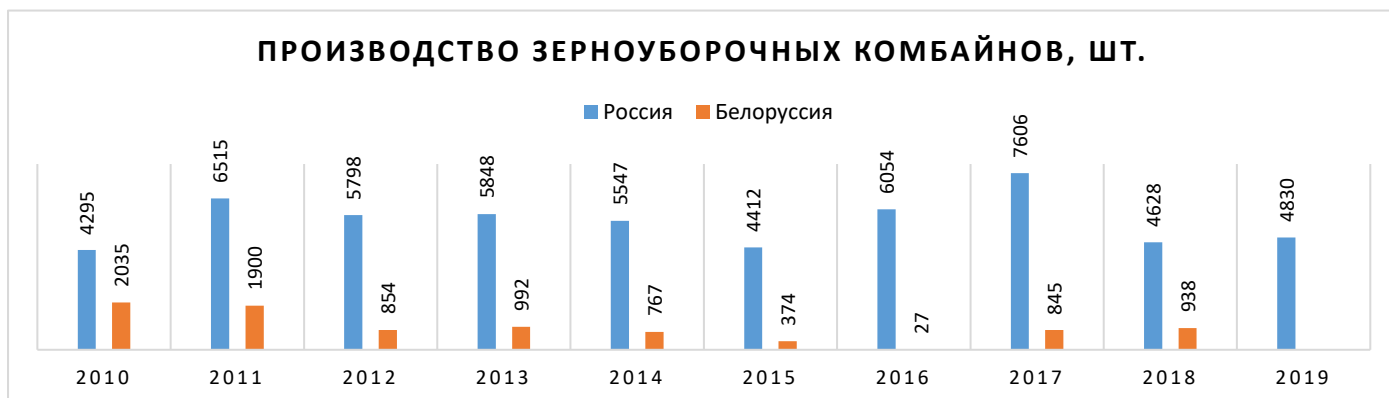
В целом создавать в России свой аналог МТЗ нелогично и крайне дорого. МТЗ специализируется на выпуске колёсных тракторов классов 1,4, 2 и 3 (около 60 % рынка в количественном выражении) и объёмами выпуска машин во много раз превосходит Россию.

Впрочем, МТЗ в традиционную нишу «Кировцев» зашёл гораздо раньше, чем был заключён первый тракторный СПИК в России, когда начал осваивать производство тракторов высоких классов, как, например, гусеничные Belarus-2103, Belarus-1502 и последняя новинка МТЗ — колёсный 466-сильный Belarus-4522 8-го тягового класса. Кроме того, на производственной базе компании «Амкодор» ещё в 2017 году освоили выпуск конкурентов петербургских тракторов «Кировец» — «Амкодор 5300»<sup>27</sup>. Машина «Амкодор» принадлежит к 5-му тяговому классу и выполнена в шарнирно-сочленённом исполнении.



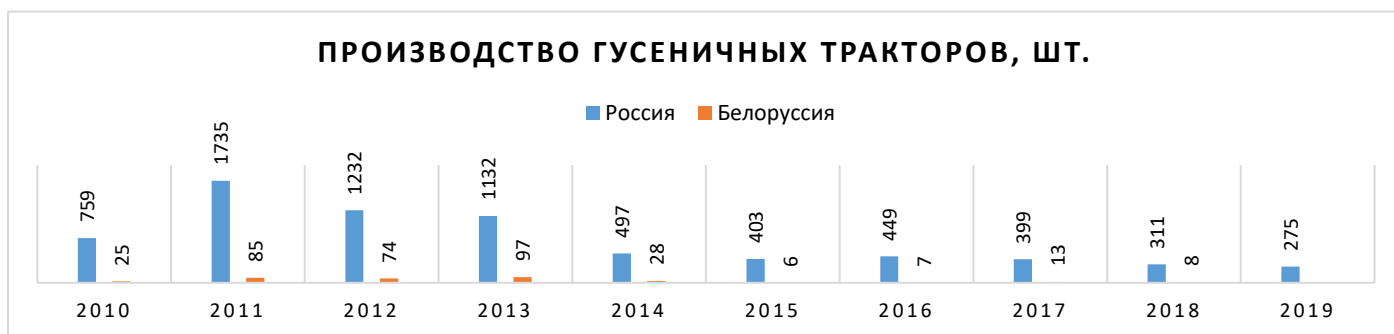
Тракторы «Кировец» К-744Р-4 мощностью 428 л. с. и 466-сильный Belarus-4522 (представлен в 2016 году)

В сегменте комбайнов между собой конкурируют Ростсельмаш и Гомсельмаш как предприятия с полным циклом производства машин. При этом Ростсельмаш является лидером, однако стоит учесть тот факт, что у Гомсельмаша в России развито сборочное производство и собранные в РФ гомсельмашевские комбайны из машинокомплектов учитываются Росстатом как российские.



<sup>27</sup> Знаковые новинки "Амкодора" на "Белагро-2017": супертрактор, мини-погрузчик, гусеничный экскаватор. // «Автобизнес». 2017. 9 июня. URL: <https://www.abw.by/novosti/rb/197803>

Однако если речь идёт о гусеничных тракторах, то на них с советских времён специализировалась Россия — в РБ их производство является штучным.



Аналогичная ситуация с тракторами 5-го и 7-го тяговых классов — это ниша Петербургского тракторного завода и его «Кировцев». Однако иностранные тракторы постепенно начали теснить российские машины к середине 2000-х годов.

### Меры поддержки сельхозмашиностроения

С 2009 до 2012 года в России действовала ввозная пошлина на сельхозтехнику в сумме до 15 %, но не менее 120 евро за 1 кВт мощности двигателя. С вступлением в ВТО размер пошлины был понижен до 5 %, что снизило мотивацию иностранных компаний локализовать производство в России.

Свои коррективы в рынок сельхозтехники внёс кризис 2014 года: девальвация рубля автоматически привела к удорожанию импортных тракторов и повысила стоимость локализованных в России иностранных машин. В результате в 2016 году<sup>28</sup> продажи иномарок российской сборки упали на 34 %, импортных машин — на 28 %, бывших в употреблении иностранных тракторов — на 40 %. Продажи российских машин выросли на 10 %. МТЗ же просто воспользовался своими сборочными производствами: продажи «Беларусов» казахского и белорусского производства снизились, а вот российских из машинокомплектов выросли. Как видно, наличие у МТЗ сборочных производств позволяет компании проявлять чудеса гибкости и устойчивости.

Однако правительство РФ, пытаясь поддержать АПК, создало стимулирующий механизм.

Одной из мер правительства РФ по поддержке отечественных с/х производителей стало принятие в декабре 2012 года постановления № 1432<sup>29</sup>, позволяющего аграриям закупать отечественную (в том числе и белорусскую, так как она не является импортной) сельхозтехнику, что снизило привлекательность иностранных машин (на них скидка не распространялась) и простимулировало создавать сборочные производства в России, добиваясь локализации производства в районе 50-60 % для включения перечня отечественных производителей. Данная программа позволяла предприятиям получить компенсацию из госбюджета в размере до 30 % от стоимости машины.

Кроме того, в 2016 году правительство РФ ввело<sup>30</sup> утилизационный сбор на сельхозтехнику, который не уплачивали отечественные производители и иностранцы, локализовавшие в России свою продукцию. Базовая ставка сбора была введена в размере 150 тыс. рублей, а понижающие или повышающие коэффициенты зависят от типа техники, её массы, мощности и объёма двигателя. Формальной целью сбора было отсечение от

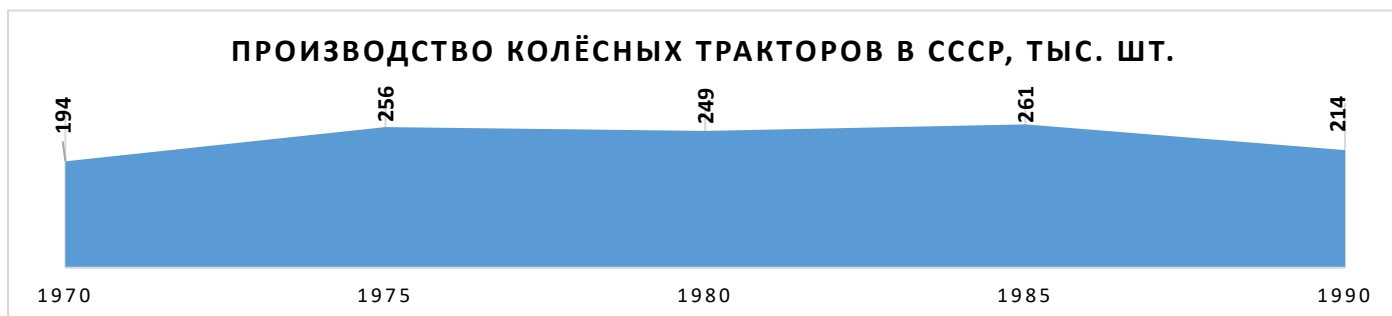
<sup>28</sup> Рынок и производство сельскохозяйственных тракторов в России в 2016 г. // «Основные средства». 2017. 26 июня. URL: <https://os1.ru/article/11093-rynok-i-proizvodstvo-selskohozyaystvennyh-traktorov-v-rossii-v-2016-g>

<sup>29</sup> Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. N 1432 "Об утверждении Правил предоставления субсидий производителям сельскохозяйственной техники" (с изменениями и дополнениями). // «Гарант». 2021. URL: <https://base.garant.ru/70291682/>

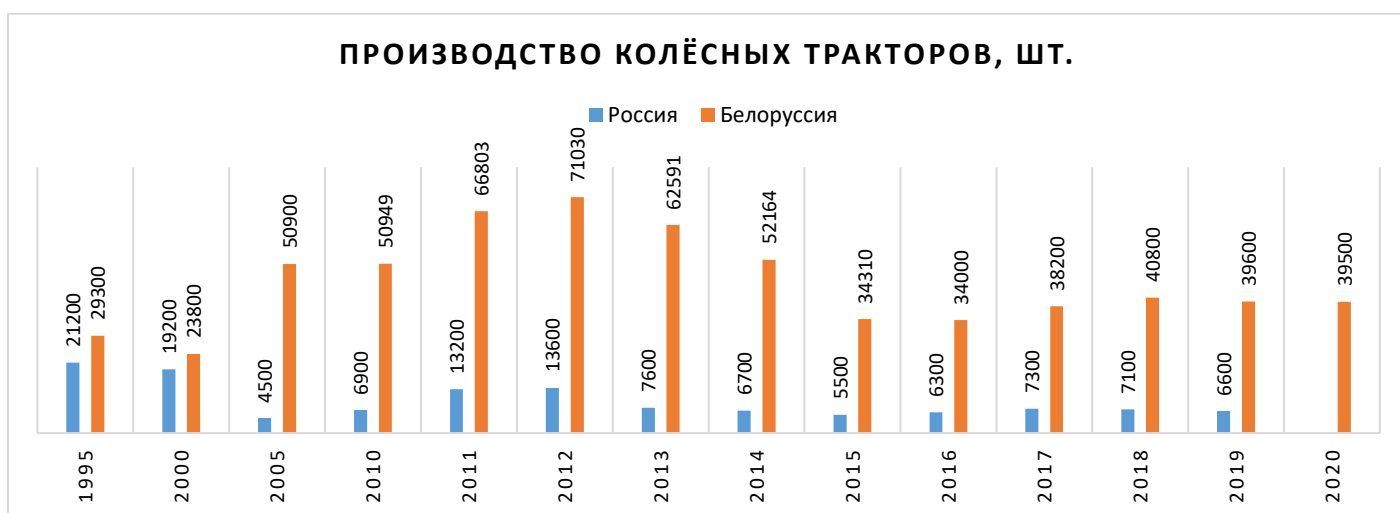
<sup>30</sup> В России введен утилизационный сбор на сельхозтехнику. // Официальный порта Республик Башкортостан. 2016. 12 февраля. URL: <https://www.bashkortostan.ru/presscenter/news/19234/>

российского рынка старой и неэкологичной техники, а реальной — поддержка отечественных компаний и принуждение иностранных машиностроителей к повышению уровня локализации продукции. В 2021 году будет проведена<sup>31</sup> индексация утилизационного сбора.

В 2018 году правительство планировало постепенно отказаться от прямого субсидирования производителей с/х техники к 2020 году, заменив его льготным лизингом. Однако программа субсидирования по постановлению № 1432 продолжает действовать<sup>32</sup> и в 2021 году (на 2020 год выделено 14 млрд рублей, а на 2021-й — 10 млрд рублей), а механизм льготного лизинга стал дополнением к государственным субсидиям. В июне 2020 года правительство провело<sup>33</sup> докапитализацию «Росагролизинга» на сумму в 6 млрд рублей.



Механизм субсидирования производителей с/х техники стал стимулом для открытия транснациональными с/х машиностроителями сборочных производств в России, о чём мы писали в предыдущей главе, а правила предоставления данных субсидий вместе со специнвестконтрактами — средством для принуждения ТНК к повышению уровня локализации производства. Впрочем, назвать эффективными данные средств на примере завода Claas сложно. Скорее, сборочные производства иностранных производителей тракторов и комбайнов конкурируют с уцелевшими советскими заводами и подлинно отечественными машинами. Конкуренция, естественно, получается неравной: за иностранными тракторами стоят их материнские компании — лидеры мирового сельскохозяйственного рынка.



<sup>31</sup> Минпромторг разъяснил порядок повышения утильсбора на сельхозтехнику. // «Российская газета». 2021. 11 февраля. URL: <https://rg.ru/2021/02/11/minpromtorg-raziasnil-poriadok-povysheniia-utilibora-na-selhoztehniku.html>

<sup>32</sup> Субсидии производителям сельскохозяйственной техники. // Министерство сельского хозяйства Российской Федерации. 2021. URL: <https://mcx.gov.ru/activity/state-support/measures/machinery-subsidy/>

<sup>33</sup> Власти помогут аграриям с покупкой сельхозтехники и оборудования. // «Российская газета». 2020. 30 июня. URL: <https://rg.ru/2020/06/30/vlasti-pomogut-agrariiam-s-pokupkoj-selhoztehniki-i-oborudovaniia.html>

Большой проблемой является разукрупненность сельскохозяйственного машиностроения: многие модели двигателей не изготавливаются в России и Беларуси, объёмы производства гидравлики, трансмиссий и редукторов недостаточны, а системы спутниковой навигации лишь недавно начали изготавливать. Рост цен на металл на рубеже 2020 и 2021 годов едва не привёл к кризису в машиностроении: подорожавшая на 35-50 % сталь резко снизила<sup>34</sup> рентабельность производства и остановила выполнение контрактов, а ФАС возбудила<sup>35</sup> дела против меткомбинатов.

Главная проблема российского сельхозмашиностроения — низкий платёжеспособный спрос со стороны предприятий АПК.

Если рынки стран ЕС и соседней РБ являются зрелыми, а спрос на них легко прогнозируем, то в России, несмотря на колоссальный дефицит техники в с/х организациях, платёжеспособный спрос остаётся низким, а для его поддержания приходится задействовать комплексы мер по субсидированию с/х производителей.

Пока же остаётся констатировать, что 90 % российской техники морально устарело, физически устаревших тракторов порядка 60 %, комбайнов около 50 %. Физический износ, нехватка и устаревание зерноуборочных комбайнов приводят к потерям зерновых при уборке, которые иногда достигают 10 млн тонн.

<b>Парк основных видов техники в сельскохозяйственных организациях России</b>									
Показатель/год	1992	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Тракторы</b>	1290,7	746,7	480,3	330	310,3	292,6	276,2	259,7	247,3
<b>Плуги</b>	460,3	237,6	148,8	94,7	87,7	81,9	76,3	71,4	67,8
<b>Культиваторы</b>	541,6	260,1	175,5	127,1	119,8	114,1	108,7	102,2	97,9
<b>Сеялки</b>	582,8	314,9	218,9	144,2	134	123,6	115,4	107,5	100,7
<b>Комбайны</b>									
<b>зерноуборочные</b>	370,8	198,7	129,2	86,1	80,7	76,6	72,3	67,9	64,6
<b>кукурузоуборочные</b>	10	4,4	2,2	1,1	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7
<b>кормоуборочные</b>	120,1	59,6	33,4	21,4	20	18,9	17,6	16,1	15,2
<b>картофелеуборочные</b>	30,9	10	4,5	3	2,9	2,8	2,7	2,6	2,4
<b>льноуборочные</b>	8,5	3,2	1,8	0,9	0,7	0,7	0,6	0,5	0,4
<b>Свеклоуборочные машины</b>	24,7	12,5	7,2	3,6	3,2	3,1	2,8	2,5	2,4
<b>Косилки</b>	208,2	98,4	63,9	44,1	41,3	39,3	37,5	35,6	33,9
<b>Пресс-подборщики</b>	79,5	44	32,4	24,7	24,1	24,2	23,7	22,7	21,9
<b>Жатки валковые</b>	218,7	85,2	46,9	29,5	27	25,2	23,6	22,3	21,2
<b>Дождевальные и поливные машины и установки</b>	69,5	19,2	8,6	5,7	5,4	5,3	5,2	5,2	5,7
<b>Разбрасыватели твёрдых минеральных удобрений</b>	111,3	34,3	19,7	17	16,6	16,5	16,3	15,8	15,8
<b>Машины для внесения в почву органических удобрений</b>									
<b>твёрдых</b>	80	22	10,9	6,9	6,5	6,1	5,6	5,2	5,1
<b>жидких</b>	38,6	12,1	5,8	4,1	3,9	3,8	3,7	3,6	3,7
<b>Опрыскиватели и опыливатели тракторные</b>	88,6	32,5	24,6	23,4	23,2	23,2	23,1	22,7	23,1

<sup>34</sup> Машиностроители жалуются на дороговизну продукции металлургов. // «Ростсельмаш». 2020. 29 декабря. URL: <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/3982-mashinostroiteli-zhaluyutsya-na-dorogoviznu-produktsii-metallurgov-kommersant>

<sup>35</sup> ФАС возбудила дела против «Северстали», ММК, НЛМК из-за высоких цен на прокат. // «Коммерсант». 2021. 27 апреля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4792477>

Доильные установки	197,5	88,7	50,3	33,2	31,4	30,1	28,6	27,3	26,3
--------------------	-------	------	------	------	------	------	------	------	------

Катастрофическое снижение численности парка сельскохозяйственной техники привело к кратному падению обеспеченности с/х организаций России тракторами, комбайнами и оборудованием. В ряде случаев, например в Красноярском крае<sup>36</sup>, землю пахут на самодельных тракторах, чья основа — танковое шасси. Малый размер с/х организаций не позволяет сформировать платёжеспособный спрос.

### Обеспеченность сельскохозяйственных организаций России тракторами и комбайнами

Показатель	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Тракторов на 1 тыс. га пашни	11	7	4	4	4	4	3	3
Нагрузка пашни на 1 трактор, га	95	135	236	247	258	274	290	307
Приходится на 1 тыс. га посевов соответствующих культур, шт. комбайнов								
зерноуборочных	7	5	3	3	3	3	2	2
кукурузоуборочных	12	8	1	1	1	0,0	0,0	0,0
картофелеуборочных	25	46	16	16	16	18	17	15
льноуборочных	22	32	24	18	16	15	16	14
свеклоуборочных (без ботвоуборочных)	17	16	4	3	3	3	3	3
Приходится посевов соответствующих культур, га на 1 комбайн								
зерноуборочный	152	198	327	354	369	399	408	422
кукурузоуборочный	80	120	817	1115	1517	2008	2362	2008
картофелеуборочный	41	22	62	61	64	57	58	67
льноуборочный	46	31	42	54	64	57	58	67
На одну свеклоуборочную машину	61	62	278	344	327	305	337	396

Парк с/х техники в Беларуси численно куда меньше, чем в России, что обуславливается меньшей площадью страны и угодий. Характерная черта Белоруссии — стабильность в парке техники и отсутствие тенденции к убыли машин.

### Наличие сельскохозяйственной техники, машин и оборудования в с/х организациях Беларуси

Показатель/год	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Тракторы (без специализированных, на которых смонтированы несъёмные машины)	47,3	45,4	44,6	43,8	42,0	43,6
Комбайны						
зерноуборочные	11,4	12,0	11,9	11,6	11,1	10,5
картофелеуборочные	1,2	1,2	1,2	1,1	1,0	1,0
кормоуборочные	5,0	5,0	4,9	5,1	4,7	4,5
кукурузоуборочные	34	33	44	50	45	41
льноуборочные	941	842	762	693	621	538
свеклоуборочные	798	677	566	493	425	385
Косилки	8,8	8,3	8,2	8,4	7,9	7,5
Пресс-подборщики	7,0	7,1	7,3	7,4	7,1	6,7
Жатки валковые	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9
Плуги тракторные	13,1	12,6	11,9	11,2	10,4	9,7
Культиваторы тракторные	9,3	8,8	8,4	7,8	7,2	6,8
Комбинированные почвообрабатывающие посевные агрегаты	4,1	4,4	4,6	4,6	4,5	4,3
Комбинированные почвообрабатывающие агрегаты	4,2	4,1	3,9	3,8	3,5	3,4
Доильные установки и агрегаты	13,4	13,2	13,5	13,3	12,9	12,5

<sup>36</sup> Вспашка земли на танке в Красноярском крае. // YouTube. URL: [https://youtu.be/f3d\\_moSmMME](https://youtu.be/f3d_moSmMME)

В Беларуси ситуация с обеспеченностью аграриев с/х техникой намного лучше. Стоит отметить невероятный разрыв между Беларуссией и Россией по показателям обеспеченности с/х организацией техникой: в России на 1 тыс. га пашни приходится 3 трактора, тогда как в Беларуссии — 9.

<b>Обеспеченность сельскохозяйственных организаций Беларуси тракторами и комбайнами</b>						
<b>Показатель</b>	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Тракторов на 1 тыс. га пашни</b>	10	10	9	9	9	9
<b>Нагрузка пашни на 1 трактор, га</b>	100	104	106	109	117	113
<b>Приходится комбайнов на 1 тыс. га, шт.</b>						
<b>зерноуборочных</b>	5	5	5	5	5	5
<b>картофелеуборочных</b>	23	20	22	26	24	22
<b>льноуборочных</b>	16	12	12	13	14	13
<b>свеклоуборочных</b>	8	7	6	5	4	4
<b>Приходится культур, га на 1 комбайн</b>						
<b>зерноуборочный</b>	203	194	201	197	216	211
<b>картофелеуборочный</b>	43	49	46	38	41	45
<b>льноуборочный</b>	64	80	83	78	71	80
<b>свеклоуборочный</b>	120	146	173	203	244	261
<b>Приходится на 100 тракторов, штук</b>						
<b>Плугов</b>	28	28	27	26	25	23
<b>Культиваторов</b>	20	19	19	18	17	16
<b>Сеялок</b>	19	18	18	17	16	14
<b>Грабель</b>	11	11	11	12	12	11
<b>Косилок</b>	19	18	18	19	19	18

Ахиллесова пята союзного сельхозмашиностроения — общая деградация машиностроения и его неспособность производить всю гамму двигателей, трансмиссий, гидросистем и иных комплектующих, совокупная стоимость которых определяет цену трактора. Чем меньше будет в союзных тракторах импортных комплектующих, тем доступнее она будет и тем дешевле будет ремонт машин для конечного потребителя. В упомянутый выше самый мощный белорусский трактор Belarus 4522 (российские «Кировцы» — не исключение) поставили двигатель производства John Deere и трансмиссию PowerShift не от хорошей жизни: отечественных двигателей такой мощности нет, а их разработка и массовое производство являются невыгодными из-за низкого спроса на такие машины.

Впрочем, практика показывает, что отечественные машиностроители вполне способны наладить выпуск новых двигателей и агрегатов и успешно справляются с такими задачами: Минский моторный завод освоил выпуск тяжёлых моторов мощностью в 1,5 тыс. л. с. (используются в карьерных самосвалах и тепловозах) и освоил производство различных моделей тракторных двигателей, с аналогичными задачами справляются и в России, как самостоятельно, так и с помощью механизма специнвестконтрактов.

## Выводы

Будущее российского и белорусского сельхозмашиностроения зависит от трёх факторов:

1. Темпов реализации сделок слияния и поглощения в российском АПК — предприятия отрасли будут укрупняться, а крупных агрохолдингов-латифундий в России будет становиться больше. Следовательно, спрос на технику будут формировать крупные хозяйства, которые располагают достаточными финансовыми возможностями для покупки техники.
2. Масштабности мер по поддержке с/х машиностроения со стороны государства (субсидирование и льготный лизинг).

- Динамики цен на мировом рынке продовольствия, высокие цены на которое увеличивают доходы с/х организаций и повышают спрос на с/х технику, а также регуляторных мер правительства (экспортные пошлины на зерно и так далее).

Экспорт в качестве драйвера роста рассматривать не стоит — российская с/х техника продаётся преимущественно в дружественные России страны бывшего СССР, а также страны Африки.

И без того сложная ситуация в отрасли с/х машиностроения усугубляется рядом факторов.

Во-первых, Минск и Москва оказываются не в состоянии договориться о тесной кооперации между производителями с/х техники. Ситуация в с/х машиностроении двух стран зеркальна: в РБ развитое тракторостроение при депрессивном комбайностроении, а в России, наоборот, проблемы с производством тракторов наиболее востребованных тяговых классов при отсутствии проблем с выпуском комбайнов.

Такая ситуация делает крайне трудной задачей углубление интеграции между предприятиями отрасли. В 2017 году Минск предложил<sup>37</sup> Москве «дружить комбайнами», выстроив кооперацию между Ростсельмашем и Гомсельмашем, но ростовчан предложение не заинтересовало в силу доминирующего положения на рынке. Ростсельмаш предлагал белорусам сконцентрироваться на выпуске кормоуборочных комбайнов, что не устроило Гомсельмаш из-за малой ёмкости данного рынка.

В то же время Ростсельмаш в лице совладельца и главы компании Константина Бабкина отмечает различные походы в регулировании рынка с/х техники. Российские компании не допускаются на рынок РБ уже свыше десяти лет, а Минск использует меры субсидирования или продвижения своей продукции в РФ (субсидирование ставок по кредитам, отсрочки получателям техники).

Попытки со стороны условного Петербургского тракторного завода выстроить кооперацию с МТЗ тоже ни к чему не приведут — МТЗ фактически стал корпорацией, которая не заинтересована в уступке какой-либо части российского или мирового рынка другому производителю.

Остаётся констатировать, что заинтересованности с/х производителей РФ и РБ в интеграции и её углублении нет — на рынке каждый сам за себя и у каждого своя рыночная ниша, размеры которой определены сложившейся ещё в советские годы кооперацией в рамках единой страны.

Один из факторов, играющих роль при выборе трактора, помимо его цены и технических характеристик, — ремонтпригодность и доступность сервисного центра, где всегда хранятся запчасти для машин и есть специалисты по ремонту техники. Самому можно лишь обновить прошивку трактора.

И если союзные тракторы могут быть без особых трудностей отремонтированы простым механиком, то в случае с машинами иностранного производства всё оказывается куда сложнее. Согласно лицензионному соглашению компании John Deere к ремонту техники допускаются лишь сотрудники авторизованных сервисных центров, а провести самостоятельный ремонт машины оказывается затруднительно из-за специальной электроники. В США вызов специалиста стоит 230 долларов, а услуги техника — 130 долларов в час. Часто бывает так, что технику нужно лишь воткнуть в USB машины специальное оборудование.

Потому среди американских фермеров начали пользоваться спросом взломанные украинскими умельцами программы для тракторов, которые позволяют сэкономить и менять заводские настройки техники.

<sup>37</sup> Дружба комбайнами. Минск хочет кооперации «Ростсельмаша» и «Гомсельмаша». // «Коммерсант». 2017. 12 мая. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3294300>

Теоретически, если двигаться в рамках логики станкостроительных корпораций DMG и Mori, объединивших свои научные и маркетинговые ресурсы, углубление кооперации в с/х машиностроении пошло бы на пользу обеим странам:

1. Российские тракторостроители получили бы доступ к сервисной и сбытовой сети МТЗ по всему миру, а сам МТЗ стал бы компанией, способной выпускать тракторы всех тяговых классов. На такой альянс пошли КамАЗ и Daimler — немцы получили доступ к сервисной сети КамАЗа, а отечественный производитель смог совершить качественный рывок в развитии своих грузовиков.
2. Белорусские производители комбайнов смогли бы исправить своё плачевное финансовое состояние за счёт разделения рынков, сохранив производство и кадры.
3. Союзные с/х машиностроительные корпорации позволили бы отказаться от практики создания в РБ и РФ предприятий-дублёров, позволив перейти от конкуренции на внутреннем рынке к кооперации.

Однако без принятия соответствующего политического решения никакой интеграции в с/х машиностроении не будет, следовательно, создание производств-дублёров продолжится.



# 2050 SONAR

Союз  
Россия  
Беларусь  
Фабрика смыслов  
Нарратив  
Кооперация  
Интеграция  
Политэкономия  
Идентичность  
Будущее  
Прогноз  
Анализ  
Оборонеспособность  
Наука и техника  
Промышленность  
Культура  
Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

