

««РИА-Аналитика»»

Центр экономических исследований

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ:

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 5

ИТОГИ 2011 ГОДА



Москва 2012

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2011 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	9
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	9
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	18
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	20
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	24
2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	29
2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ	32
2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ	35
3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	38
4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ	40
4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	40
4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	42
4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	43

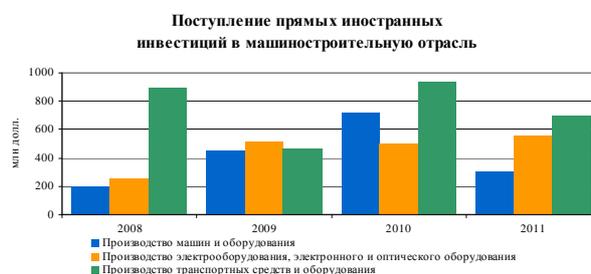
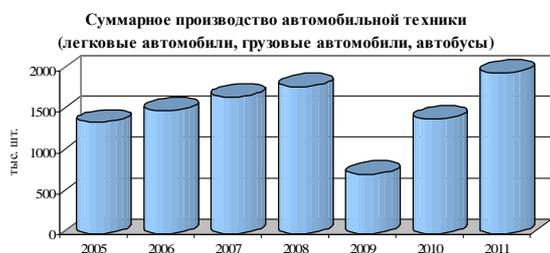
КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø В 2011 году рост производства в машиностроении замедлился, но по темпам был самым высоким в промышленности;
- Ø На докризисный уровень производства вышли автомобилестроение, крупное энергетическое машиностроение, производство железнодорожной техники и бытовой электроники.
- Ø Уровень производства большинства других машиностроительных отраслей еще существенно отстает от докризисных показателей;
- Ø В IV квартале рост производства в машиностроении замедлился, а в декабре он составил менее 2% по сравнению с декабрем 2010 года;
- Ø Рекордный уровень производства грузовых вагонов отчасти был вызван неэффективным использованием вагонного парка в стране;
- Ø Восстановление Саяно-Шушенской ГЭС обеспечило четверть всего объема производства турбин высокой мощности;
- Ø План по выпуску самолетов SuperJet-100 был невыполнен почти втрое, однако в 2012 году их выпуск может составить более 20 шт.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2011 г/2010 г, %
Производство машин и оборудования	109.5
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	105.1
Производство транспортных средств и оборудования	124.6
Всего машиностроительный комплекс	115.6



ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Показатель	Производство машин и оборудования		Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования		Производство транспортных средств и оборудования	
	2011 г.	% к 2010 г.	2011 г.	% к 2010 г.	2011 г.	% к 2010 г.
Сальдо прибылей и убытков, млрд руб.	45.6	116.0	64.7	120.7	86.4	в 10.8 р.
Доля прибыльных предприятий, %	74.0	100.7	81.1	101.2	71.6	105.1
Объем просроченной задолженности по кредитам и займам, млрд. руб.	6.9	117.6	8.5	102.7	21.1	109.8
Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам, %	4.0	-	4.9	-	12.1	-
	2011 г.	2010 г.	2011 г.	2010 г.	2011 г.	2010 г.
Рентабельность продаж, %	7.0	7.3	10.0	10.3	7.5	4.7
Рентабельность активов, %	3.8	2.8	6.8	6.4	2.9	0.5
Коэффициент автономии, %	27.4	20.7	34	35.4	22.6	21.6
Коэффициент текущей ликвидности, %	139.9	209.2	165	167.2	156	148.1

1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2011 ГОДА

Темп роста в российском машиностроении в 2011 году был ниже, чем в 2010 году, но оставался довольно высоким на фоне других промышленных отраслей. Замедление роста по сравнению с 2010 годом связано с тем, что в 2010 году действовал сильный фактор низкой базы после резкого провала производства в 2009 году.

В целом по российскому машиностроению темп роста производства в 2011 году по сравнению с 2010 годом, по оценке экспертов «РИА-Аналитика», составил 15.6%. Это самый высокий показатель среди всех отраслей обрабатывающего сектора промышленности. Такой результат обусловлен продолжающимся посткризисным восстановлением отрасли, возросшим инвестиционным спросом на некоторые виды оборудования, ростом потребительского спроса на бытовую технику, электронику и легковые автомобили.

При этом инвестиционный спрос в немалой степени формировался за счет реализации инфраструктурных госпроектов и господдержки сельского хозяйства. За счет этого повышенными темпами увеличивалось производство крупного энергетического оборудования, железнодорожной, сельскохозяйственной и строительной техники.

В свою очередь, потребительский спрос поддерживался за счет роста потребкредитования, а также продолжения реализации программы утилизации легковых автомобилей в первой половине года.

В числе негативных факторов, которые влияли на результаты машиностроительного комплекса в 2011 году, следует отметить рост импорта машин и оборудования. Согласно данным Федеральной таможенной службы (ФТС), импорт машин и оборудования в 2011 году вырос относительно 2010 года на 42.5% в денежном выражении. Более трети этого прироста обеспечил импорт механического оборудования, имеющего инвестиционный характер. Такую же долю прироста обеспечили средства наземного транспорта (преимущественно легковые автомобили).

Доля машиностроительного комплекса в общем объеме отгруженной продукции обрабатывающего сектора в текущем году продолжала расти, однако пока отстает от пикового результата 2007 года (см. рисунок 2).

Сохраняется отставание и по объемам производства от докризисного уровня. По оценке экспертов «РИА-Аналитика», в 2011 году объем производства в отрасли был на 4.2% меньше, чем в 2008 году.

Темп роста производства в машиностроении был высоким, но докризисный уровень не достигнут

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 2



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Как видно из рисунка 3, в течение года темпы роста производства в отрасли сокращались. Максимальный темп роста в годовом сравнении был отмечен в январе – 47.6%. К декабрю этот показатель сократился до 1.5%. Такое существенное замедление в течение года обусловлено снижением влияния фактора низкой базы, замедлением темпов роста экономики в целом. Кроме того, во второй половине года перестала действовать программа утилизации легковых автомобилей, которая была одним из главных локомотивов отрасли во второй половине 2010 года и первой половине 2011 года.

Рисунок 3



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Среди трех отраслей машиностроительного комплекса наивысший темп роста по итогам года продемонстрировало производство транспортных средств и оборудования. Эта отрасль уже превзошла по объемам выработки докризисный уровень (см. таблицу 1). Такой результат получен, в основном, за счет рекордного объема производства легковых автомобилей, которое в период кризиса имело преимущество перед многими другими машиностроительными отраслями в виде программы утилизации и высоких пошлин на импортные автомобили. В целом за год объем производства в автомобилестроительной промышленности вырос в полтора раза. При этом докризисный уровень превышен на 15%.

Во второй половине года, когда программа утилизации перестала действовать, динамика производства в автомобилестроительной промышленности стала ухудшаться, что повлияло и на результаты всего машиностроения, о чем говорилось выше.

Наряду с автомобилестроением докризисный уровень в 2011 году превзойден в производстве электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи. Рост производства в этой отрасли обусловлен увеличением потребительского спроса и открытием предприятий, собирающих зарубежную бытовую электронику. Например, выпуск телевизионных приемников (без учета видеомониторов) в 2011 году достиг максимального исторического объема – почти 12 млн шт. По этой же причине выпуск бытовой техники также достиг уровня 2008 года. В немалой степени таких результатов удалось добиться за счет активизации потребительского кредитования.

Также превышен докризисный уровень в производстве механического оборудования. Это произошло за счет увеличения выпуска турбин высокой мощности для новых энергоблоков электростанций, о чем подробнее будет сказано в разделе «Крупное энергетическое машиностроение». Здесь только отметим, что рост

производства крупного энергетического оборудования стал возможным, благодаря реализации энергетическими компаниями договоров о предоставлении мощности (ДПМ). Реализация ДПМ стимулируется более высокими тарифами на мощность и другими льготами, которые позволяют энергокомпаниям быстро окупить вложенные инвестиции.

Из других видов инвестиционного оборудования рекордные объемы производства отмечены в железнодорожном машиностроении. В первую очередь, речь идет о производстве грузовых вагонов, выпуск которых уже вышел на исторически максимальный уровень.

В большинстве остальных машиностроительных подотраслей высокие темпы роста по сравнению с прошлым годом в наибольшей степени обеспечены фактором базы и глубоким провалом производства в период кризиса. Их результаты по сравнению с докризисным уровнем остаются довольно низкими. Как видно из таблицы 1, производство машин и оборудования для сельского хозяйства в 2011 году было почти на 20% ниже, чем в 2008 году, производство станков – на 36%, производства машин и оборудования специального назначения, большую долю в котором занимает строительная техника, почти вдвое отставало от докризисного объема.

Основной спрос на машиностроительную продукцию обеспечили госинвестиции

Резюмируя вышесказанное, и отчасти забегаая вперед, можно отметить, что рост производства в машиностроительном комплексе в 2011 году был неоднородным и фрагментарным. Помимо фактора низкой базы, он, в основном, обеспечивался госинвестициями в инфраструктуру и бюджетным стимулированием потребительского спроса на легковые автомобили. При этом не произошло ожидаемого роста производства в гражданском авиастроении, продолжилось падение производства в гражданском судостроении, а существенное увеличение производства грузовых вагонов было отчасти обусловлено неэффективным использованием вагонного парка.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», в 2012 году продолжится замедление роста в машиностроительном комплексе. Из-за фактора высокой базы снизятся темпы роста в автомобилестроении, в железнодорожном машиностроении, в производстве сельскохозяйственной и строительной техники. При этом вполне вероятно, что сохранятся высокие темпы роста в крупном энергетическом машиностроении. Возможно, возобновится рост производства в гражданском авиастроении и судостроении.

Рост производства в целом по машиностроительному комплексу в 2012 году по сравнению с 2011 годом, скорее всего, составит около 10%.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	2011/2010 в %	2011/2008 в %
Обрабатывающие производства	106.5	100.0
Производство машин и оборудования	109.5	88.0
Производство механического оборудования	106.9	116.5
Производство прочего оборудования общего назначения	111.0	83.3
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	137.6	81.5
Производство станков	114.6	64.1
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	123.0	55.6
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	108.8	99.7
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	105.1	88.3
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	102.6	74.4
Производство электрических машин и электрооборудования	109.1	93.4
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	115.8	101.3
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	96.6	77.0
Производство транспортных средств и оборудования	124.6	102.1
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	151.8	115.1
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	102.3	85.5

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

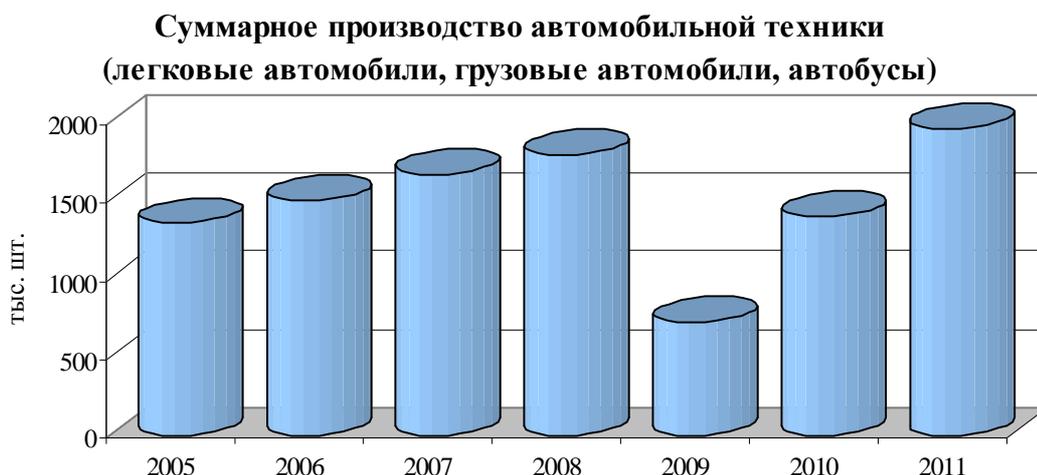
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Вклад автомобилестроения в общий прирост машиностроительного комплекса составил 40%

Автомобилестроение внесло максимальный вклад в положительную динамику производства машиностроительного комплекса в 2011 году. По оценке «РИА-Аналитика», на долю автомобилестроения пришлось 40% общего прироста в машиностроении.

Как видно из рисунка 4, суммарный объем производства основных видов автомобильной техники достиг в текущем году исторического максимума. Такой результат, в основном, получен за счет резкого увеличения производства легковых автомобилей, которое вышло на рекордный уровень. Производство грузовых автомобилей и автобусов еще существенно отставало от результата 2008 года.

Рисунок 4



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	2011 г.	в % к 2010 г.
Легковые автомобили, тыс. шт.	1717.6	142.5
Грузовые автомобили, тыс. шт.	203.9	134.4
Автобусы, тыс. шт.	42.7	105.6

Источник: Росстат

Согласно данным Росстата, рост производства легковых автомобилей в 2011 году составил 42.5%. Напомним, что в 2010 году рост производства был двукратным, но тогда это в немалой степени было связано с фактором низкой базы.

В 2011 году объем производства легковых автомобилей вышел на исторически максимальный уровень – более 1.7 млн автомобилей (см. рисунок 5). Прежний рекорд 2008 года превзойден на 17%.

Основной прирост обеспечили производители иностранных марок автомобилей. Согласно данным «АСМ-Холдинга», выпуск отечественных моделей легковых автомобилей составил 663.1 тыс. шт., что на 13.4% выше, чем в 2010 году, но на 24.4% меньше, чем в 2008 году. В то же время производство иностранных моделей составило в 2011 году 1075.0 тыс. шт., что на 72.6% больше, чем в 2010 году, и на 81.3% больше, чем в 2008 году. В том числе в режиме промышленной сборки произведено 780.2 тыс. легковых автомобилей иностранных моделей, что на 88.5% больше, чем в 2010 году.

В 2011 году, как и годом ранее, высокие темпы роста производства в отрасли поддерживались за счет реализации программы утилизации легковых автомобилей. С момента начала своего действия (с марта 2010 года) эта программа несколько раз продлевалась. С 1 июня 2011 года ее действие де-юре прекратилось. Во всяком случае, прекратилась выдача сертификатов. Тем не менее, в течение III квартала производство по инерции продолжало расти, и в сентябре был достигнут рекордный показатель – 169 тыс. автомобилей за один месяц. В IV квартале все же началось постепенное сокращение производства, и в ноябре-декабре объем выпуска легковых автомобилей был менее 160 тыс. в месяц. При этом темпы роста в годовом сравнении в ноябре и декабре немногим превышали 20%, тогда как в начале года рост производства был двукратным.

Прекращение программы утилизации замедлило рост производства легковых автомобилей в IV квартале

Еще одним стимулом роста производства легковых автомобилей стала программа льготного кредитования, которая также несколько раз продлевалась. Как известно, по этой программе часть процентной ставки покупателям определенных моделей автомобилей компенсировалась государством. При этом объемы льготного кредитования все время возрастали. В 2009 году по программе было выдано 72 тыс. льготных кредитов, в 2010 году – 165 тыс., в 2011 году – 263 тыс. Действие программы прекратилось 31 декабря 2011 года.

Таким образом, в 2012 году уже не будут действовать основные факторы, которые стимулировали рост производства легковых автомобилей в 2010-2011 годах. Внутренний рынок этой продукции будет зависеть только от платежеспособного спроса со стороны потребителей, а также от активности коммерческих банков в секторе автокредитования. Вполне вероятно, что рост производства в 2012 году составит 5-10% по сравнению с 2011 годом. При неблагоприятном стечении обстоятельств можно даже ожидать нулевых темпов роста.



Источник: Росстат

Данные по объемам производства в корпоративном и региональном разрезе представлены в таблицах 3 и 4. Из числа тех предприятий, которые опубликовали данные, снижение производства по сравнению с 2010 годом отмечено только у «Тойота Мотор Мэнүфэкчуринг». Причиной спада стало землетрясение в Японии, которое вызвало перебои с поставками комплектующих. Максимальный темп роста производства автомобилей в 2011 году среди других регионов отмечен в Санкт-Петербурге за счет запуска завода «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус», выпускающего модель «Solaris», быстро ставшую очень популярной в стране.

Лидер отечественного машиностроения «АВТОВАЗ» также увеличил производство, однако темпы роста были сравнительно не велики. При этом в IV квартале производство на предприятии стало снижаться в годовом сравнении. Это было связано как с прекращением действия программы утилизации, так и с переводом производства автовазовской «классики» на «ИжАвто», возобновившего свою деятельность во второй половине 2010 года.

Как уже говорилось выше, в отличие от производства зарубежных марок, выпуск отечественных моделей не вышел на докризисный уровень. Напомним, что в 2008 году производство «АВТОВАЗа» составляло более 800 тыс. машин.

В 2012 году «АВТОВАЗ» планирует увеличение производства всего на 2.5%. Замедление роста производства на ведущем российском автомобилестроительном предприятии будет частично компенсировано более быстрыми темпами роста производства иностранных моделей. Сборочные предприятия запланировали на 2012 год рост производства от 10% до 40%.

Впрочем, многое будет зависеть от платежеспособного спроса населения и кредитной активности банков.

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	2011 в % к 2010 г.
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	132.5
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Мотор Мэнуфэкчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус)	в 3.7 р.
г.Москва (Автофрамос)	163.9
Республика Татарстан (СОЛЛЕРС-Елабуга)	187.4
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	156.7
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	106.9
Ульяновская область (УАЗ)	123.0

Источник: Росстат, Данные компаний

Таблица 4

Производство легковых автомобилей предприятиями

Регион	2011 г. Тыс. шт.	2011 в % к 2010 г.
АВТОВАЗ	730.0	117.2
Автофрамос	140.6	161.3
Фольксваген Рус	134.5	140.0
Ford Sollers	99.0	124.0
ИжАвто	70.2	В 10.1 р.
GM-АВТОВАЗ	57.8	156.0
ПСМА-Рус	44.0	163.0
УАЗ	30.4	123.0
ТатАЗ	30.4	121.4
СОЛЛЕРС-Дальний Восток	25.1	183.2
Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия	14.1	89.2
Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус	13.9	-

Источник: Данные компаний, оценка «РИА-Аналитика»

Рост продаж легковых автомобилей в 2011 году происходил немного медленнее, чем рост их производства. По данным «АСМ-Холдинга» продажи легковых автомобилей в 2011 году составили 2.530 млн шт., что на 39.4% больше, чем в 2010 году. При этом в отличие от объема производства, объем продаж пока не вышел на докризисный уровень. Отставание от 2008 года составило 19%.

Впрочем, отставание от докризисного уровня во многом обусловлено резким сокращением продаж поддержанных автомобилей. Если в 2008 году продажи поддержанных автомобилей составляли 375.6 тыс. шт., то в 2011 году, по оценке «АСМ-Холдинга», всего 7-8 тыс. шт.

Из общего числа продаж реализация отечественных марок автомобилей в 2011 году составила 628.9 тыс. шт., что на 10.3% больше, чем в 2010 годом. Отставание от 2008 года – 9.2%. Продажи новых иностранных моделей в 2011 году составили 1.894 млн шт., что на 53.1% больше, чем в 2010 году и на 7.8% меньше, чем в 2008 году. При этом в числе иностранных моделей, продажи автомобилей отечественной сборки составили в 2011 году 1.046 млн шт., что на 65.4% больше, чем в 2010 году и на 78.3% больше, чем в 2008 году.

Импорт автомобилей в 2011 году продолжал расти, но не достиг докризисного уровня. Согласно данным МЭР (см. рисунок 6), импорт новых легковых автомобилей вырос по сравнению с 2010 годом на 44% до 954 тыс. шт., однако по сравнению с 2008 годом он был на 40% ниже.

Kalina стала самой продаваемой моделью 2011 года

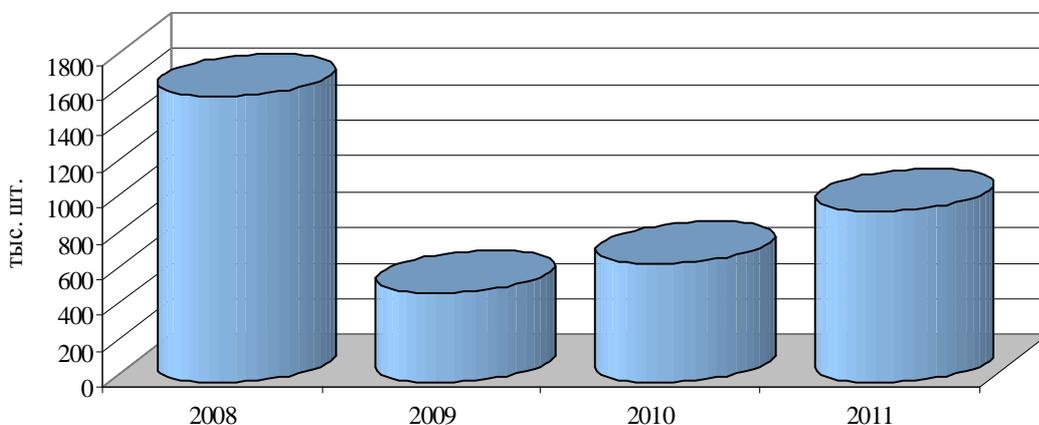
Как видно из таблицы 5, наиболее популярными на российском рынке в 2011 году были автовазовские модели. Но, в отличие от 2010 года, резко снизились продажи «классики», а самой популярной моделью стала «Kalina». В декабре «АВТОВАЗ» начал производить новую модель – «Lada Granta», которая может стать одним из лидеров по продажам на рынке в 2012 году.

Отметим также, что самой продаваемой зарубежной моделью стала корейская «Solaris», которую начали производить только в начале 2011 года.

Большинство экспертов и операторов рынка не ожидают существенного роста продаж в 2012 году. Наиболее оптимистичные ожидания – это 2.8 млн проданных легковых автомобилей. То есть в лучшем случае рост продаж составит около 10%. В худшем случае, продажи могут немного снизиться.

Рисунок 6

Импорт новых легковых автомобилей



Источник: МЭР

Таблица 5

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи 2011 г., шт.	в % к 2010 г.
Kalina	LADA	142930	131.1
Priora	LADA	138697	110.7
Samara	LADA	122473	116.1
2105/2107	LADA	112522	81.4
Solaris	HYUNDAI	97243	-
Focus	FORD	82457	123.0
Logan	RENAULT	81909	130.3
4x4	LADA	60738	136.1
Nexia	DAEWOO	54567	124.2
Niva	CHEVROLET	54425	153.8

Источник: АЕБ

Производство грузовых автомобилей также заметно выросло по сравнению с 2010 годом, однако оно остается существенно ниже, чем до кризиса (см. рисунок 7). По данным Росстата, выпуск грузовых автомобилей составил в 2011 году 203.9 тыс. шт., что на 34.4% больше, чем годом ранее, но на 22.4% ниже, чем в 2008 году.

Согласно данным «АСМ-Холдинг», производство грузовых автомобилей отечественных марок составило в 2011 году 180.4 тыс. шт. – рост на 31.5% по сравнению с 2010 годом и снижение на 24.5% по сравнению с 2008 годом. Производство грузовых автомобилей иностранных моделей за год составило 23.5 тыс. шт., что на 39.1% больше, чем в 2010 году и на 28.3% больше, чем в 2008 году.

Как видно из таблицы 6, выпуск грузовых автомобилей увеличивался во всех регионах, где их производят. В том числе увеличилось производство на «ЗИЛе», который возобновил работу осенью после долгого простоя.

Крупнейший российский производитель грузовых автомобилей «ГАЗ» также увеличил их выпуск по итогам года. Однако отметим, что в конце 2011 года предприятие стало сокращать выпуск легких коммерческих автомобилей. Это сделано с целью не допустить излишних запасов к началу 2012 года. Руководство предприятия объяснило свои опасения неопределенностью состояния рынка легких коммерческих автомобилей в 2012 году.

Крупнейшее предприятие по выпуску крупнотоннажных грузовиков «КАМАЗ» в 2011 году увеличило производство на 40.9% до 47.4 тыс. шт. В 2012 году предприятие намерено увеличить производство на 22%.

Продажи грузовых автомобилей в 2011 году росли быстрее, чем их производство, однако докризисные показатели достигнуты не были. Согласно данным «АСМ-Холдинга» объем продаж составил 331.9 тыс.шт., что на 58.7% больше, чем годом ранее, но на 22.9%

ниже, чем в 2008 году. В том числе продажи грузовиков отечественных моделей в 2011 году составили 165.3 тыс. шт. – рост на 36.4% по сравнению с 2010 годом и снижение на 18.9% по сравнению с 2008 годом. Продажи новых грузовиков иностранных моделей, включая собранные в России, в 2011 году составили 150.5 тыс. шт. – на 97.4% больше, чем в 2010 году и на 8% меньше, чем в 2008 году.

Быстро в 2011 году рос импорт новых грузовиков, хотя его объем тоже пока не достиг докризисного уровня (см. рисунок 8). Согласно данным МЭР, импорт новых грузовиков в Россию составил по итогам года 92.9 тыс. шт., что почти вдвое больше, чем в 2010 году, но на 12.5% ниже, чем в 2008 году.

Отметим, что внутренний рынок грузовиков развивался практически без содействия со стороны государства (за исключением повышенных пошлин на подержанные автомобили). При этом в течение 2010-2011 годов на правительственном уровне активно обсуждалась возможность реализации утилизационной программы для грузовиков, но, в конце концов, от такой программы было решено отказаться.

В связи с этим можно ожидать, что в 2012 году темпы роста производства и продаж грузовых автомобилей могут снизиться по сравнению с теми показателями, которые были зафиксированы в 2011 году. Как уже говорилось выше, темпы роста производства грузовиков на «КАМАЗе» будут вдвое ниже (в лучшем случае). «ГАЗ» также без оптимизма оценивает перспективы внутреннего рынка в 2012 году.

При этом отметим, что уже в 2012 году Россия может вступить в ВТО и тогда произойдет снижение пошлин на подержанные грузовики, что может ухудшить конкурентоспособность отечественных производителей.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства грузовых автомобилей в 2012 году не превысит 10%, а объем производства снова не достигнет докризисного уровня.

Таблица 6

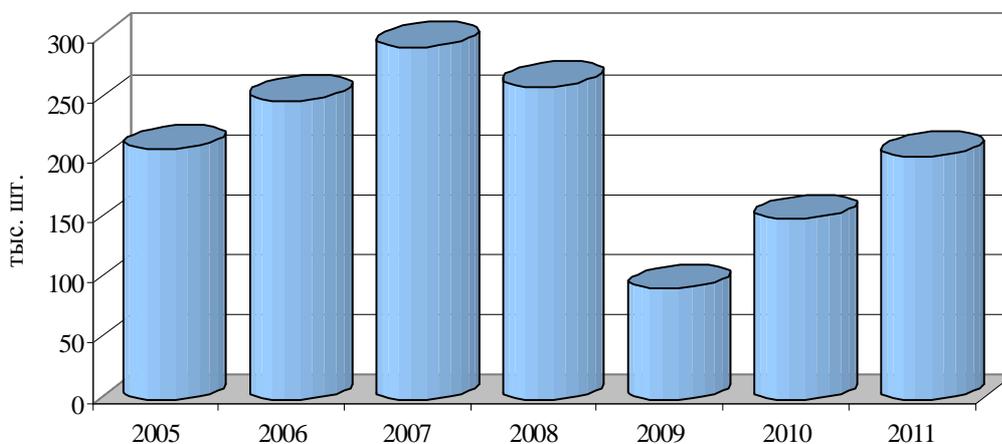
Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	2011 г. в % к 2010 г.
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	в 3.4 р.
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	126.1
Нижегородская область (ГАЗ)	129.6
Ульяновская область (УАЗ)	140.6
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	109.4
г.Москва (ЗИЛ)	108.4

Источник: Росстат

Рисунок 7

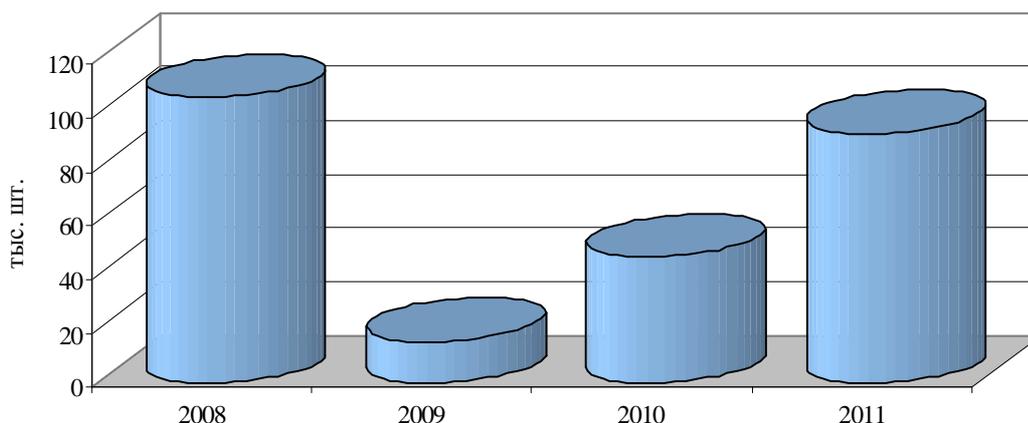
Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Рисунок 8

Импорт новых грузовых автомобилей



Источник: МЭР

Из всех видов автомобильной техники наихудшую динамику продемонстрировало производство автобусов. Их выпуск за год, согласно данным Росстата, увеличился всего на 5.6% до 42.7 тыс. единиц. При этом по сравнению с 2007 годом, когда был зафиксирован максимальный объем производства автобусов (см. рисунок 9), выпуск в 2011 году был вдвое ниже.

Из наиболее крупных производителей автобусов существенное снижение по сравнению с 2010 годом отмечено на «УАЗе» (см. таблицу 7). Также сократил выпуск «НЕФАЗ», но его доля на рынке сравнительно не велика.

Как следует из данных «АСМ-Холдинга», производство отечественных автобусов в 2011 году выросло всего на 1.8% до 39.5 тыс. шт, тогда как производство зарубежных моделей на 14.2% до 7.3 тыс. шт.

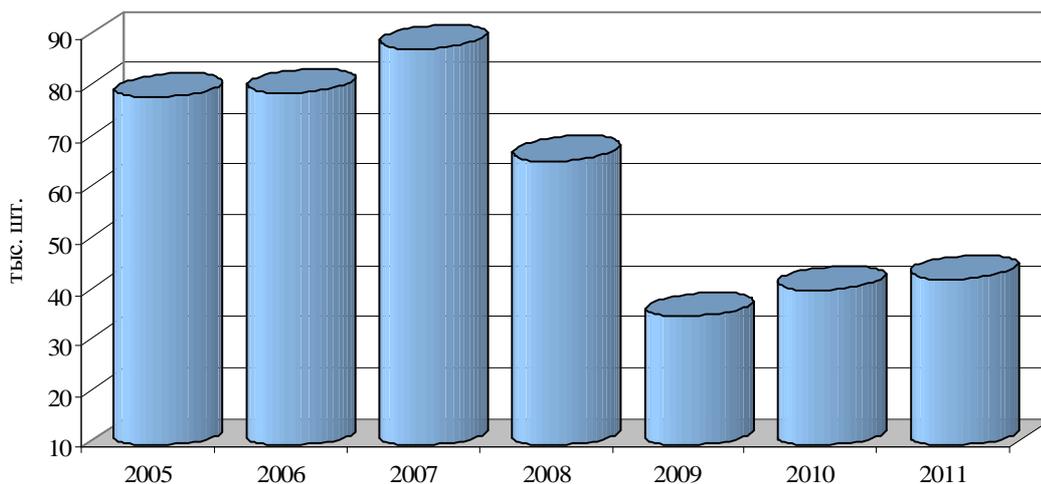
Импорт новых автобусов превысил докризисный уровень

Отметим, что продажи автобусов в 2011 году росли гораздо быстрее их производства – на 19.8% до 60.6 тыс. шт. При этом очень активно рос импорт автобусов, который уже превысил докризисный уровень (см. рисунок 10). По сравнению с 2010 годом импорт автобусов увеличился вдвое – и это становится одной из главных проблем отечественных производителей этой техники, особенно в свете будущего вступления в ВТО.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», продажи автобусов в 2012 вырастут примерно на 10%, однако, в основном, они будут расти за счет импорта. Производство автобусов вырастет на 5%.

Рисунок 9

Производство автобусов



Источник: Росстат

Таблица 7

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	2011 г. в % к 2010 г.
Московская область (ЛиАЗ)	173.0
Ростовская область (ТагАЗ)	100.8
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	61.2
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	122.7
Ульяновская область (УАЗ)	75.4
Курганская область (КАВЗ)	143.9
Челябинская область (Урал)	146.9

Источник: Росстат



Источник: МЭР

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Крупное энергетическое машиностроение России за счет начала реализации энергокомпаниями договоров о предоставлении мощности (ДПМ) практически не заметило мирового кризиса. Выпуск турбин и генераторов высокой мощности сократился в 2009 году сравнительно немного, и уже в 2010 году докризисный уровень был превзойден, а в 2011 году объем производства вышел на новый рекордный уровень (см. рисунок 11).

Также рост производства в отрасли стимулировался спросом на газоперекачивающие установки со стороны трубопроводного транспорта. Как видно из таблицы 8, рост производства газовых турбин осуществлялся быстрее, чем рост производства паровых и гидравлических турбин.

Производство паровых турбин выросло сравнительно не на много, но в структуре выпуска всех видов турбин их доля наибольшая. В 2011 году осуществлялись поставки оборудования для строящихся атомных электростанций. В частности, для Нововоронежской АЭС-2, для Ленинградской АЭС-2, а также для строящихся АЭС за рубежом.

Заметно быстрее росло производство гидравлических турбин. Как видно из таблицы 9, в 2011 году были поставлены сразу несколько крупных турбогенераторов для строящихся энергетических блоков ГЭС. В частности, продолжается восстановление Саяно-Шушенской ГЭС. В течение года сюда были поставлены четыре гидротурбины и шесть гидрогенераторов. Таким образом, восстановление СШГЭС обеспечило около четверти суммарного объема производства крупного энергетического оборудования в 2011 году. В 2012 году планируется сюда поставить еще шесть турбин и три генератора.

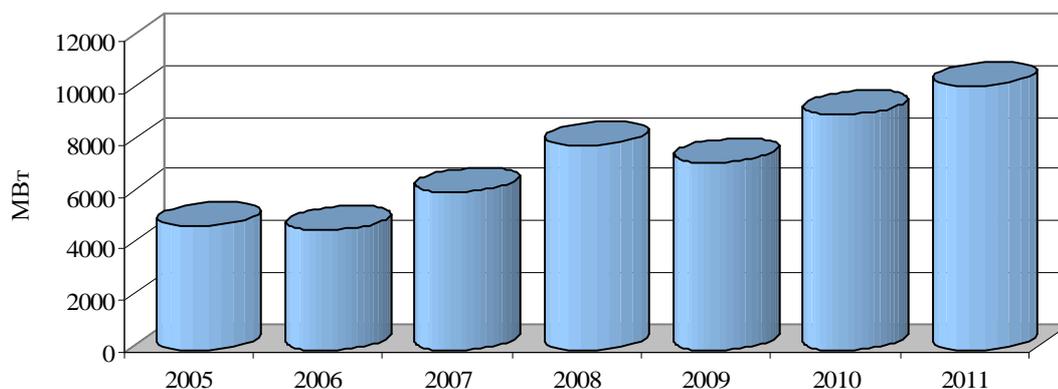
Также крупный проект реализуется в Красноярском крае – это Богучанская ГЭС. Уже в 2012 году здесь заработают три гидроагрегата.

Перспективы отрасли на 2012-2013 годы можно оценить как вполне оптимистичные. Ввод новых мощностей, согласно оценке АО «Системный оператор ЕЭС», в 2012 году будет в полтора раза больше, чем в 2011 году. Примерно такой же прирост ожидается в 2013 году. Таким образом, можно ожидать, что существенного замедления роста производства турбин и генераторов в 2012 году не произойдет. Их выпуск, по оценке «РИА-Аналитика» увеличится по сравнению с 2011 годом на 15-20%.

При этом отметим, что вступление России в ВТО не должно отрицательно сказаться на динамике производства в энергетическом машиностроении, так как сейчас уже заключены долгосрочные контракты с генерирующими компаниями. Кроме того, учитывая масштабное строительство в энергетике, которое будет осуществляться в ближайшие двадцать лет, на этом рынке хватит место всем - как отечественным производителям оборудования, так и зарубежным. По словам премьер-министра Владимира Путина, которые он произнес в апреле 2011 года на совещании, посвященном энергетическому машиностроению, в России к 2030 году должно быть введено 170 ГВт новых энерго мощностей, то есть примерно по 8.5 ГВт в год.

Рисунок 11

Производство турбин (паровых, газовых и гидравлических)



Источник: Росстат, РИА-Аналитика

Таблица 8

Производство крупного энергетического оборудования

	2011 г.	в % к 2010 г.
Турбины		
Паровые, МВт.	4273	102.0
Газовые, МВт	2491	129.0
Гидравлические, МВт	3460	115.5
Всего	10224	112.2
Генераторы		

Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	9931.4	122.7
---	--------	-------

Источник: Росстат

Таблица 9

Производство крупного энергетического оборудования в 2011 года

Оборудование	Потребитель	Производитель
Турбогенератор мощностью 160 МВт и паровая турбина мощностью 150 МВт	Карагандинская ТЭЦ (Казахстан)	«Силовые машины»
Паровая турбина мощностью 60 МВт	Адлерская ТЭЦ	«Силовые машины»
Гидрогенератор СВ 1160/180-72	Усть-Каменогорская ГЭС (Казахстан)	«Элсиб»
Три рабочих колеса, четыре гидротурбины и шесть гидрогенераторов мощностью по 640 МВт каждая	Саяно-Шушенская ГЭС	«Силовые машины»
Паровая турбина Т-120/130-12.8-8 МО	Астанинская ТЭЦ-2 (Казахстан)	«Уральский турбинный завод»
Паровая турбина К-110-1.6	Тобольская ТЭЦ	«Уральский турбинный завод»
Турбогенератор для парогазовой установки мощностью 450 МВт	Уренгойская ГРЭС	«Силовые машины»
Две паротурбинные установки для плавучей атомной теплостанции по 35 МВт	«Балтийский завод»	«Силовые машины»
Гидрогенератор и рабочее колесо мощностью 333 МВт	Богучанская ГЭС	«Силовые машины»
Гидроагрегат мощностью 210 МВт	Загорская ГАЭС-2	«Силовые машины»
3 газотурбинные установки ГТУ-25П и две ГТУ-16П	«Газпром»	«Пермский моторный завод»
4 газотурбинные установки ГТУ-12ПГ-2	«ЛУКОЙЛ»	«Пермский моторный завод»
Паровая турбина и генератор мощностью 50 МВт	Витебская ТЭЦ (Беларусь)	«Силовые машины»
Быстроходный турбогенератор с полным водяным охлаждением мощностью 1200 МВт	Нововоронежская АЭС-2	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 180 МВт	Пермская ТЭЦ	«Силовые машины»
Паровая турбина мощностью 450 МВт	Уренгойская ГРЭС	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 110 МВт	ТЭС «Вояны» (Словакия)	«Силовые машины»
Гидрогенератор мощностью 10 МВт	Баксанская ГЭС	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 180 МВт	Кировская ТЭЦ-3	«Силовые машины»
2 паровые турбины мощностью по 23 МВт	«Группа Е4»	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 1200 МВт	Ленинградская АЭС-2	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 1000 МВт	АЭС «Тяньвань» (КНР)	«Силовые машины»
Паровая турбина мощностью 120 МВт	Абаканская ТЭЦ	«Уральский турбинный завод»
Газотурбинный двигатель мощностью 110 МВт	Ивановские ПГУ	НПО «Сатурн»
Турбогенератор мощностью 1100 МВт	Ростовская АЭС	«Силовые машины»

Источник: СМИ, данные компаний

2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Рост производства в сельскохозяйственном машиностроении в 2011 году по сравнению с 2010 годом был довольно высоким и составил 37.6%. Однако данная отрасль по объему производства пока существенно отстает от докризисного 2008 года – почти на 20%.

По некоторым видам продукции объем производства сохранялся на низком уровне, несмотря на высокие темпы роста по отношению к 2010 году. Например, производство зерноуборочных комбайнов выросло по сравнению с 2010 годом почти на 44% (см. таблицу 10), но оставалось на уровне начала 2000-х годов (см. рисунок 12). Причем

Две трети произведенных в России тракторов имели белорусское происхождение

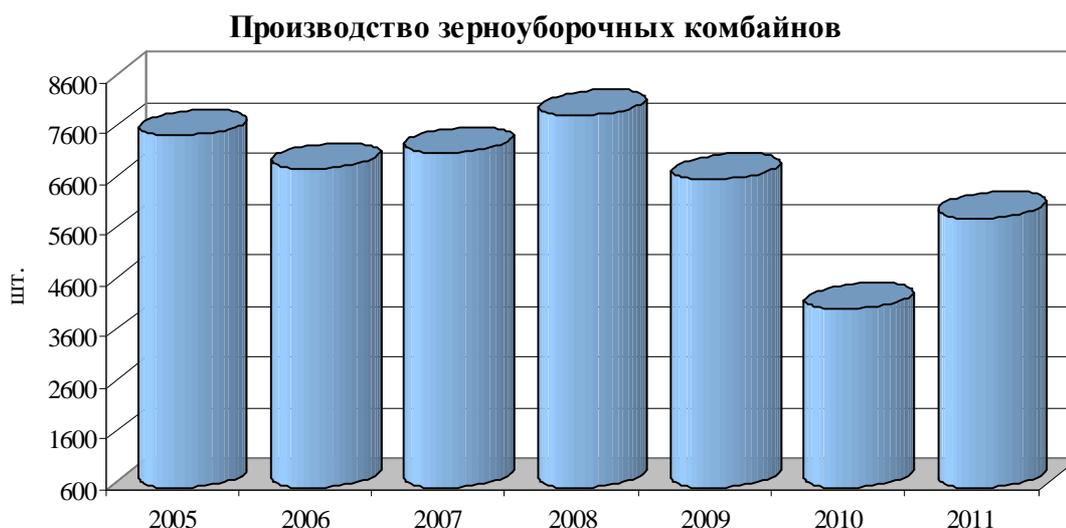
существенную долю производства обеспечила сборка иностранных моделей.

Значительно лучше складывалась динамика производства сельскохозяйственных тракторов. Объем их выпуска уже превысил докризисный уровень (см. рисунок 13). Однако в данном случае такой результат достигнут за счет активной сборки белорусской техники на территории России. Согласно данным «АСМ-Холдинга», из общего количества произведенных в 2011 году тракторов выпуск отечественных моделей составил 26.5%, из сборочных комплектов «Минского тракторного завода» – 67.9%, других иностранных моделей (Versatile, New Holland, Agtron, John Deer, Xerion) – 5.6%.

Помимо фактора низкой базы на рост производства в сельскохозяйственном машиностроении в 2011 году повлияли еще два фактора. Во-первых, произошло улучшение финансового состояния в аграрном секторе страны. По результатам 2010 года сальдированный финансовый результат в сельском хозяйстве был на 20% больше, чем в 2009 году. В результате, выросли инвестиционные возможности аграриев для модернизации техники. Инвестиции в основной капитал в сельском хозяйстве выросли в 2011 году на 10%.

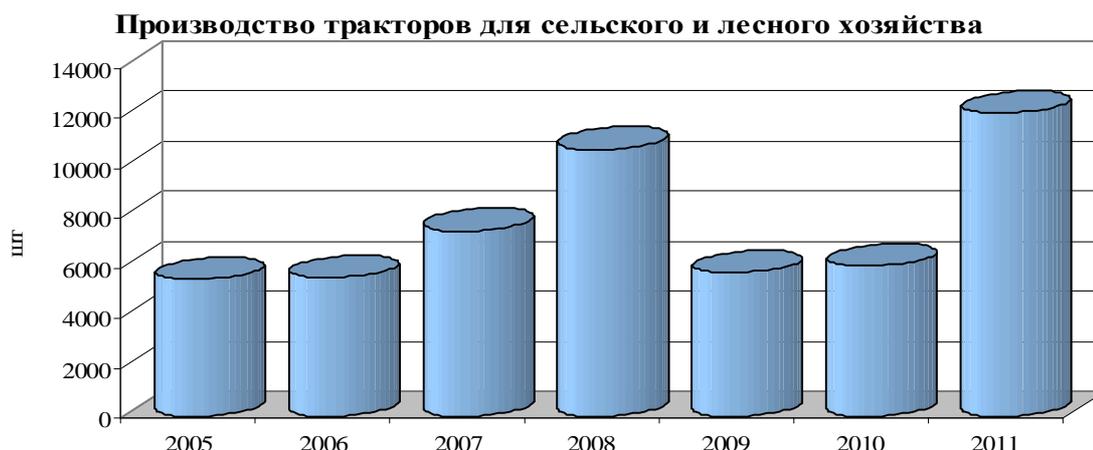
Вторым важным фактором стала активизация деятельности «Росагролизинга» по льготированным поставкам новой сельхозтехники отечественным аграриям. В 2011 году компания предоставила аграриям более 10.2 тыс. единиц сельхозтехники, то есть вдвое больше, чем годом ранее. На долю поставок «Росагролизинга» пришлось около 25% от общего количества тракторов, приобретенных в 2011 году в России, 13% зерноуборочных комбайнов, 6% кормоуборочных комбайнов.

Рисунок 12



Источник: Росстат

Рисунок 13



* - до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 10

Производство сельскохозяйственной техники

	2011 г.	В % к 2010 г.
Зерноуборочные комбайны, шт.	5893	143.9
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	12120	В 2.0 р.

Источник: Росстат

Как видно из таблицы 11, рост производства зерноуборочных комбайнов в регионах обеспечивался Ростовской областью, Краснодарским краем и Брянской областью. В Красноярском крае производство этой техники снизилось в 2011 году вдвое.

Высокие показатели в Краснодарском крае и Брянской области обеспечены производителями иностранных марок комбайнов. Так, в Краснодарском крае на предприятии «КЛААС» собираются германские комбайны «Мега», а в Брянской области на предприятии «Брянсксельмаш» белорусские комбайны «Палессе». По оценке «РИА-Аналитика», брянское предприятие по итогам 2011 года выпустило почти 1.2 тыс. зерноуборочных комбайнов, то есть пятую часть от их выпуска в России.

Аналогичным образом складывается ситуация в тракторостроении. Как уже говорилось выше, на долю собранных тракторов из комплектующих «Минского тракторного завода» пришлось по итогам года две трети от общего выпуска сельскохозяйственных тракторов. В Республике Татарстан, где колесные тракторы из комплектующих «МТЗ» собирает «Елабужский автомобильный завод», произведено этой продукции 7.2 тыс. шт., или 60% от их суммарного производства в России.

Вместе с тем крупнейший производитель отечественных моделей колесных тракторов «Владимирский моторо-тракторный завод» снова снизил производство этой техники.

Таблица 11

Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах

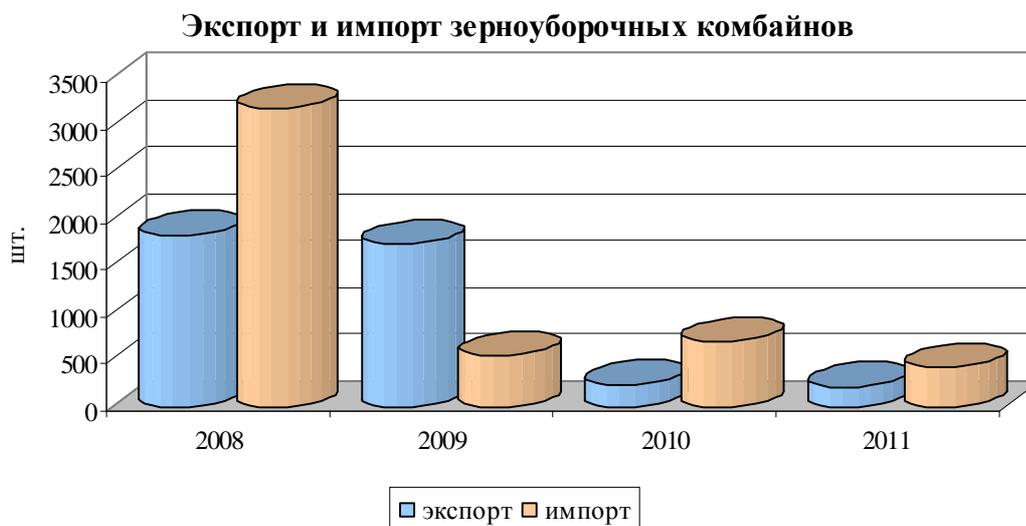
	2011 п/в % к 2010 г.
Зерноуборочные комбайны	
Краснодарский край (КЛААС)	в 3.3 р.
Ростовская область (Ростсельмаш)	154.3
Красноярский край (КЗК)	47.9
Брянская область (Брянксельмаш)	124.8
Тракторы для сельского и лесного хозяйства	
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	81.3
Ростовская область (Ростсельмаш)	172.1.
Республика Мордовия (САРЭКС)	59.7
Республика Татарстан (ЕЛАЗ)	в 2.6 р.

Источник: Росстат

Внутренний рынок в 2011 году характеризовался растущим спросом на сельхозтехнику. Согласно данным ассоциации «Росагромаш», объем поставок сельскохозяйственных тракторов вырос за год на 76.3% до 37 тыс. единиц. Правда, основной прирост был обеспечен в сегменте тракторов с приводом на два колеса и мощностью 40-100 л.с. – на 70.9% до 20.5 тыс. единиц. Как говорится в отчете «Росагромаша», данный сектор рынка заполняется, в основном, белорусскими тракторами. Также в 2011 году существенно увеличились поставки на внутренний рынок самоходных комбайнов (зерноуборочных и кормоуборочных) – на 47.2% до 7.4 тыс. единиц.

Как видно из рисунка 14, экспортные поставки российских комбайнов в 2011 году оставались на низком уровне. Причем по сравнению с 2010 годом экспорт комбайнов сократился почти на 10%. Еще сильнее сократился импорт комбайнов – почти на 40%.

Рисунок 14



Источник: МЭР

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», в 2012 году положительная динамика в отрасли сохранится, хотя темпы роста могут снизиться по сравнению с теми, что были отмечены в 2011 году. Рост производства в отрасли по итогам 2012 года может составить около 20%.

Положительная динамика производства будет поддерживаться теми же факторами, что в 2011 году.

Финансовое положение российского сельского хозяйства в 2011 году существенно улучшилось. Сальдированный финансовый результат вырос за год на 44.5%. Это позволит увеличить инвестиции в аграрный сектор в 2012 году.

Кроме того, в 2012 году возрастет господдержка сельхозмашиностроения за счет докапитализации «Росагролизинга», которому для реализации программы обновления сельхозтехники будет выделено из госбюджета 3.5 млрд руб. При этом сам «Роагролизинг» обязался дополнительно выделить на эти цели еще 5 млрд руб.

Эта программа будет основана на заключении льготных лизинговых договоров без первоначального взноса и залогового обеспечения. «Росагролизинг» планирует поставить сельхозпроизводителям в 2012 году 13-14 тыс. единиц сельхозтехники, то есть на 30-40% больше, чем в 2011 году.

Запланировали увеличение производства и крупнейшие предприятия сельскохозяйственного машиностроения. Так, «Ростсельмаш» рассчитывает увеличить производство сельхозмашин в 2012 году на 10% до 4.5 тыс. единиц. Кроме того, «ЕлАз» планирует увеличить сборку белорусских тракторов на 25% до 10 тыс. единиц.

Отметим, что после вступления России в ВТО отечественное сельхозмашиностроение может оказаться в числе наиболее уязвимых промышленных отраслей. Импортные пошлины на сельхозтехнику могут снизиться с 15% до 5-10%. Российским заводам, чтобы поддержать свою конкурентоспособность придется снижать цены, что довольно рискованно в условиях роста цен на сырье и материалы.

2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», суммарное производство железнодорожной техники (грузовых и пассажирских вагонов, маневровых и магистральных тепловозов, магистральных электровозов в пересчете на среднегодовые цены производителей) увеличилось в 2011 году на 17.9%. При этом в натуральном выражении увеличился выпуск всех видов железнодорожной техники, за исключением пассажирских вагонов (см. таблицу 12).

В течение года темп роста в отрасли замедлялся. Так в I квартале рост производства в железнодорожном машиностроении по сравнению с аналогичным периодом 2010 года составлял около 40%, то есть в два с лишним раза выше, чем итоговый годовогой результат.

Таблица 12

Производство железнодорожной техники

	2011 г.	В % к 2010 г.
Электровозы магистральные, шт.	266	114.2
Тепловозы магистральные, секций	42	127.3
Тепловозы маневровые, шт.	197	127.9
Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт.	62.8	125.1
Вагонные магистральные пассажирские, шт.	1205	97.3

Источник: Росстат

Рост производства в железнодорожном машиностроении на 90% обеспечен грузовыми вагонами

Основной вклад в общую положительную динамику внесли производители грузовых вагонов – на их долю пришлось около 90% прироста в железнодорожном машиностроении.

Как видно из рисунков 15-18, производство грузовых вагонов и магистральных электровозов по итогам 2011 года достигло рекордных исторических показателей, тогда как выпуск маневровых и магистральных тепловозов еще существенно отстает от докризисного уровня.

Рекордный рост производства вагонов был отчасти обусловлен необходимостью обновления изношенного парка. Кроме того, ажиотажный спрос на грузовые вагоны, наблюдавшийся в 2011 году, можно объяснить реформой железнодорожного транспорта, в результате которой появилось большое количество независимых операторов, при этом мало регулируемых в части тарифообразования и формирования грузопотоков. Это привело к неэффективному использованию вагонного парка и к увеличению порожнего пробега вагонов.

Это говорит о том, что спрос на грузовые вагоны в 2011 году был перегрет, что грозит кризисом перепроизводства если не в 2012 году, то в 2013 году. При этом мощности по производству вагонов в России растут. В начале 2012 года запущен «Тихвинский вагоностроительный завод» мощностью 13 тыс. вагонов, 65 тыс. колесных пар и 90 тыс. вагонного литя в год. О планах по строительству новых мощностей по производству грузовых вагонов также заявляли компании «Тракторные заводы» и «Уралвагонзавод». Кроме того, не следует забывать и об украинских вагоностроительных заводах, мощности которых также велики, и все они, в основном, нацелены на российский рынок сбыта.

Можно отметить, что динамика производства грузовых вагонов стала ухудшаться уже в 2011 году. В ноябре и декабре их выпуск был

ниже, чем в аналогичные месяцы 2010 года, хотя по итогам I квартала рост составлял в годовом сравнении почти 50%.

Как видно из таблицы 13, в Свердловской области производство грузовых вагонов выросло почти на треть. Здесь действует крупнейшее вагоностроительное предприятие в России «Уралвагонзавод», которое выпустило в 2011 году около 25 тыс. вагонов. Из всех вагоностроительных предприятий снижение производства по сравнению с 2010 годом отмечено только в Республике Мордовия на «Рузхиммаше».

Очень вероятно, что в 2012 году рост производства грузовых вагонов замедлится. Например, «Уралвагонзавод» запланировал на 2012 год такой же объем производства, как и в 2011 году (25 тыс. единиц). Возможно, отсутствие роста производства на «Уралвагонзаводе» будет частично компенсировано началом производства на «Тихвинском вагоностроительном заводе».

В целом по итогам года объем производства вагонов может составить около 70 тыс. единиц, то есть примерно на 10% больше, чем в 2011 году.

В производстве электровозов, как уже говорилось выше, также достигнут рекордный уровень производства. Такой результат в основном получен за счет запуска производства магистральных электровозов в 2010 году на предприятии «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и немецкого концерна Siemens AG). В 2011 году этот завод выпустил 74 электровоза, в том числе 11 электровозов с асинхронным тяговым приводом «Гранит» (серия 2ЭС10) и 63 локомотива с коллекторным тяговым приводом «Синара» (серия 2ЭС6).

Также рост продаж наблюдался у «Новочеркасского электровозостроительного завода» (НЭВЗ), который входит в состав «Трансмашхолдинга» (ТМХ). По данным ТМХ, реализация магистральных электровозов составила в 2011 году 413 секций, что на 10% больше, чем в 2010 году и на 17.7% больше, чем в докризисном 2010 году. Кроме того, компания увеличила за год производство магистральных тепловозов на 59% до 152 секций, маневровых тепловозов – на 33% до 126 единиц, вагонов метро – на 16% до 343 единиц, промышленных электровозов в 2.2 раза – до 33, грузовых вагонов – на 47% до 4.652 тыс.

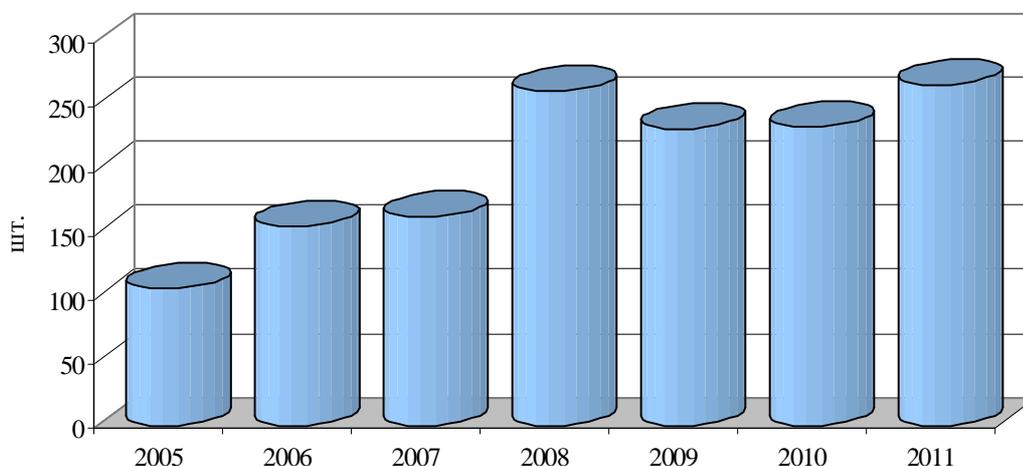
В 2012 году выпуск электровозов, скорее всего, также увеличится, причем могут возрасти и темпы роста. По крайней мере, «Уральские локомотивы» планируют увеличить выпуск электровозов «Синара» и «Гранит» почти на 50% по сравнению с текущим годом – до 110 единиц.

Внутреннему рынку локомотивов, в отличие от рынка грузовых вагонов, не грозит кризис перепроизводства в ближайшие годы. Мощности по их выпуску ограничены, а спрос ожидается большой. АО «РЖД» оценило, что ежегодная закупка локомотивов для обновления тягового подвижного состава должна составлять 725 шт.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в железнодорожном машиностроении в 2012 году может составить около 10% по сравнению с 2011 годом. При этом, в отличие от 2011 года, основной вклад в суммарный прирост в 2012 году будет обеспечен производителями магистральных электровозов.

Рисунок 15

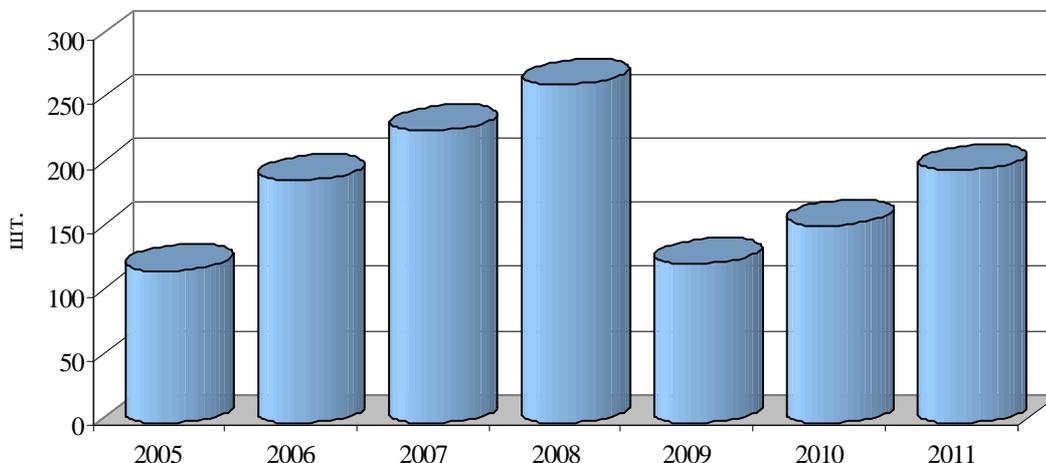
Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

Рисунок 16

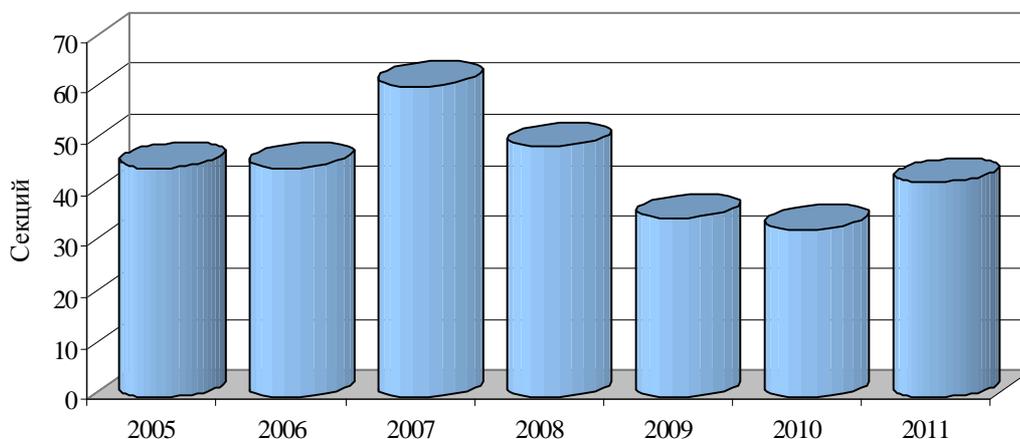
Производство тепловозов маневровых и промышленных



Источник: Росстат

Рисунок 17

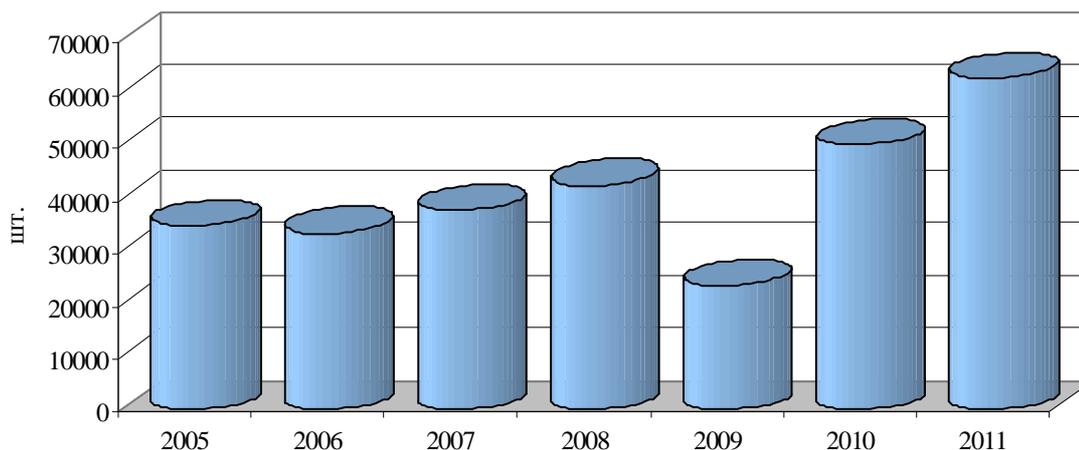
Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 18

Производство вагонов грузовых магистральных



Источник: Росстат

Таблица 13

Динамика производства железнодорожной техники в регионах

Регион	2011 г. в % к 2010 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	127.9
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	105.0
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	66.1
Саратовская область (Трансмаш)	186.4
Свердловская область (Уралвагонзавод)	132.0
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	127.9
Электровагоны магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	109.8

Источник: Росстат

2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Строительное и дорожно-строительное машиностроение, как и большинство других отраслей машиностроительного комплекса, продемонстрировало положительную динамику производства в 2011 году. При этом темпы роста производства основных видов продукции в отрасли были достаточно высокими (см. таблицу 14), однако объем производства существенно отставал от докризисного уровня.

В целом рост производства в отрасли, оцениваемый по четырем группам продукции (гусеничные трактора, экскаваторы, автогрейдеры и башенные краны в пересчете на среднегодовые цены), составил в 2011 по сравнению с 2010 годом 14%, что почти соответствует среднему показателю по российскому машиностроению.

Результат мог бы быть выше, однако рост производства самой представительной продукции в отрасли – экскаваторов – был почти нулевым.

Таблица 14

Производство строительной и дорожно-строительной техники

	2011 г.	В % к 2010 г.
Гусеничные тракторы, шт.	1723	133.2
Автогрейдеры, шт.	1225	129.9
Экскаваторы, шт.	1908	100.2
Башенные краны, шт.	87	140.3

Источник: Росстат

Как видно из рисунков 19-22, по всем видам продукции сохраняется существенное отставание от докризисного объема производства. Выпуск башенных кранов, экскаваторов и гусеничных тракторов по объемам сейчас находится на уровне начала девяностых годов прошлого столетия.

Сильнее всего пострадал выпуск башенных кранов. И хотя их производство выросло по сравнению с 2010 годом на 40%, но на фоне докризисного уровня, можно сказать, что выпуск этой продукции осуществляется в штучном режиме.

По сравнению с докризисным уровнем производство башенных кранов ниже в 5.5раза – это худший результат среди всех видов

Главным фактором роста производства строительной техники стала низкая база 2009-2010 годов

продукции тяжелого машиностроения. Немного лучше на фоне предкризисных показателей выглядит производство гусеничных тракторов и экскаваторов. Более уверенное восстановление наблюдается в производстве автогрейдеров – их производство уже превысило уровень 2006 года.

При этом, как видно из таблицы 15, динамика производства дорожно-строительной техники на разных предприятиях была разнонаправлена. По некоторым видам продукции рост производства был обеспечен одним или двумя заводами, тогда как другие профильные предприятия продолжали сокращать производство.

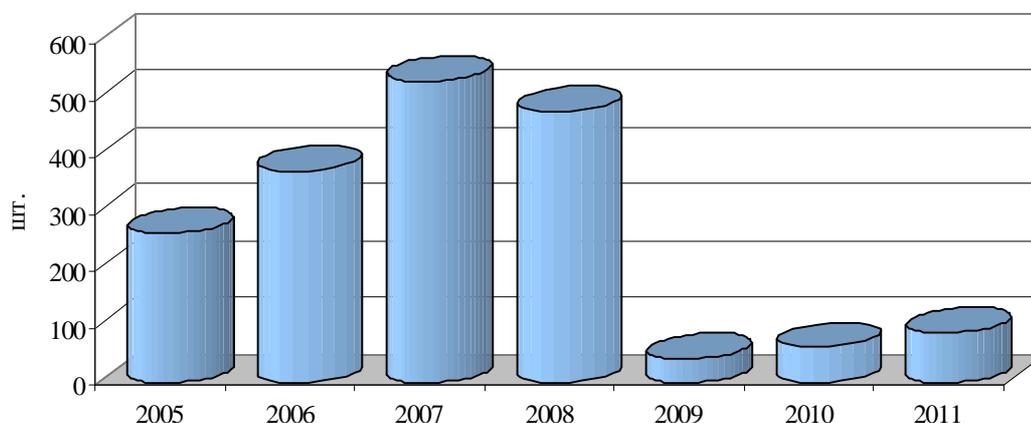
Таким образом, главным фактором роста производства строительной техники стал фактор низкой базы. Отрасль продолжает восстанавливаться после шокового обвала в 2009 году.

Основной потребитель продукции отрасли - строительный сектор также постепенно восстанавливает производство, хотя и недостаточно активно. В 2011 году рост объема работ по виду деятельности «Строительство», согласно данным Росстата, составил всего 5.1%, а объема жилищного строительства – 6.6%. При этом инвестиции в основной капитал строительного сектора снизились за год на 10%.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», в 2012 году положительная динамика производства строительной техники сохранится. При этом темпы роста могут сойти на уровне 15%. Докризисный объем выпуска достигнут не будет. Следует учитывать большую конкуренцию на внутреннем рынке строительной техники со стороны импорта, а также низкую господдержку отечественных производителей строительной техники.

Рисунок 19

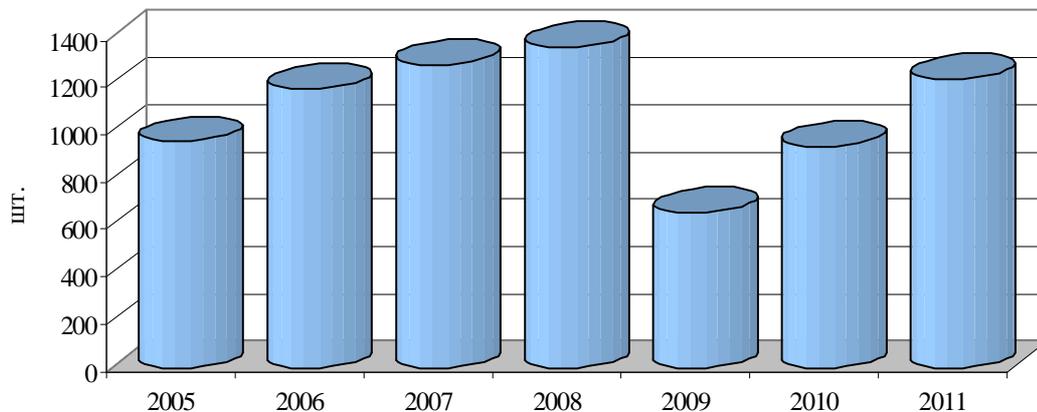
Производство башенных кранов



Источник: Росстат

Рисунок 20

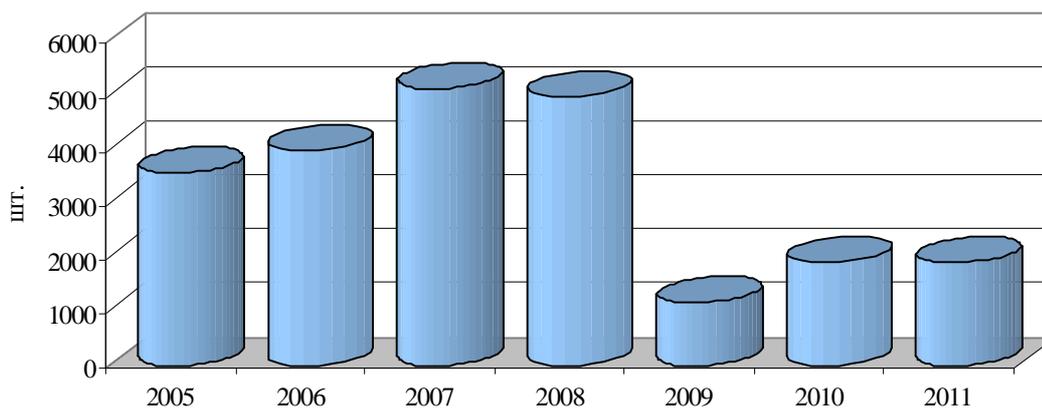
Производство автогрейдеров



Источник: Росстат

Рисунок 21

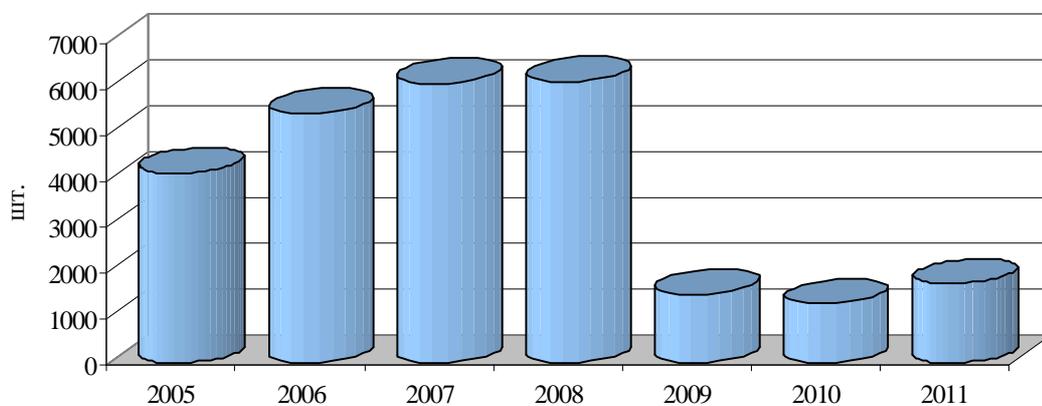
Производство экскаваторов



Источник: Росстат

Рисунок 22

Производство тракторов гусеничных



Источник: Росстат

Таблица 15

Динамика производства строительной и дорожно-строительной техники в регионах

Регион	2011 г. в % к 2010 г.
Экскаваторы	
Ивановская область (Кранэкс)	125.0
Тверская область (Тверской экскаваторный завод)	89.7
Санкт-Петербург (Ижорские заводы)	141.7
Ростовская область (Донецкий экскаватор)	114.8
Республика Мордовия (САРЭКС)	26.9
Гусеничные тракторы	
Челябинская область (ЧТЗ)	в 2.4 р.
Автогрейдеры	
Брянская область (Брянский арсенал)	108.1
Башенные краны	
Московская область (Одинцовский машиностроительный завод)	137.5
Ивановская область (Строммашина)	38.9

Источник: Росстат

2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

Результаты гражданского авиастроения в 2011 разочаровали. Оно стало одной из немногих машиностроительных отраслей, где по итогам 2011 года произошел спад производства. При этом изначально планировался рост производства за счет существенного увеличения новой продукции отрасли – среднемагистрального самолета Sukhoi Superjet 100. Однако эти планы были не реализованы по разным причинам. В результате, спад производства в отрасли составил по сравнению с 2010 годом 1.6%. Отрицательная динамика в гражданском авиастроении сохраняется третий год подряд (см. рисунок 23).

Первоначально планировалось, что в 2011 году производство магистральных самолетов составит 31 единицу. Такой прогноз в начале года высказывал президент Ассоциации Союза авиационного двигателестроения Виктора Чуйко. В том числе предполагалось изготовить пять самолетов Ту-204/214, один Ил-96, восемь Ан-148, четырнадцать Sukhoi Superjet 100, два Бе-200 и один Ил-76.

На самом деле результат оказался в 2.4 раза скромнее. Причем недобор получен практически по всем позициям. Согласно данным Минпромторга, в 2011 году произведено 13 самолетов, в том числе: два Ту-214, два Ту-204-300, пять Sukhoi SuperJet-100, два Ан-148, два самолета-амфибии Бе-200.

Самое серьезное невыполнение плана отмечено в отношении Ан-148. Их выпуск был в четыре раза меньше, чем предполагалось. Отчасти это связано с аварией Ан-148, произошедшей в марте

2011 года в Белгородской области, в результате которой пришлось пересматривать договор с Республикой Мьянмой о поставках этих самолетов.

Почти в три раза меньше от плана выпущено Sukhoi Superjet 100. Одной из главных причин этого является задержка получения международного сертификата EASA. Этот сертификат планировалось получить в первой половине 2011 года, однако получен он был только в феврале 2012 года

Отметим, что данные Росстата (см. рисунок 24) несколько отличаются от данных Минпромторга. Согласно информации главного статистического ведомства нашей страны, выпуск гражданских самолетов составил в 2011 году 14 шт.

Справедливости ради скажем, что, несмотря на невыполнение плана, производство гражданских самолетов в 2011 году все же было выше, чем в 2010 году – на 3 самолета (на 27%) по версии Росстата, и на 4 самолета (на 44%) по версии Минпромторга. Тем не менее, на фоне 2008-2009 годов результат 2011 года выглядит довольно бледно (и еще бледнее на фоне советского периода истории отечественного авиастроения).

Очень вероятно, что в 2012 году результат в гражданском самолетостроении будет заметно выше, чем в 2011 году. Во всяком случае, руководство АО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) рассчитывает в 2012 году поставить более 30 гражданских самолетов. Об этом заявил глава корпорации Михаил Погосян. В том числе будет произведено более 20 самолетов Sukhoi Super Jet 100. Как уже говорилось выше, международный сертификат на этот самолет уже получен, заказы на него есть, поэтому препятствий для выполнения этих планов больше нет.

В отличие от самолетов, выпуск которых хотя и не достиг планового значения, но все же вырос по сравнению с 2010 годом, производство гражданских вертолетов сократилось за год довольно сильно. Причем, спад был отмечен впервые за несколько лет, а объем производства был минимальным с 2005 года (см. рисунок 25).

Данные Росстата и Минпромторга по вертолетам совпадают – за год произведено 65 гражданских вертолетов, что на 32% меньше, чем в 2011 году. В том числе выпущено три вертолета Ми-17-В5, восемь Ми-8МТВ-1, четыре Ка-32Т, сорок пять Ми-171Е, один Ми-8АМТ, три Ми-171А, один Ка-226.50.

Из 65 произведенных гражданских вертолетов 50 было поставлено на экспорт.

Также негативное влияние на результаты гражданского авиастроения могло оказать снижение производства авиадвигателей.

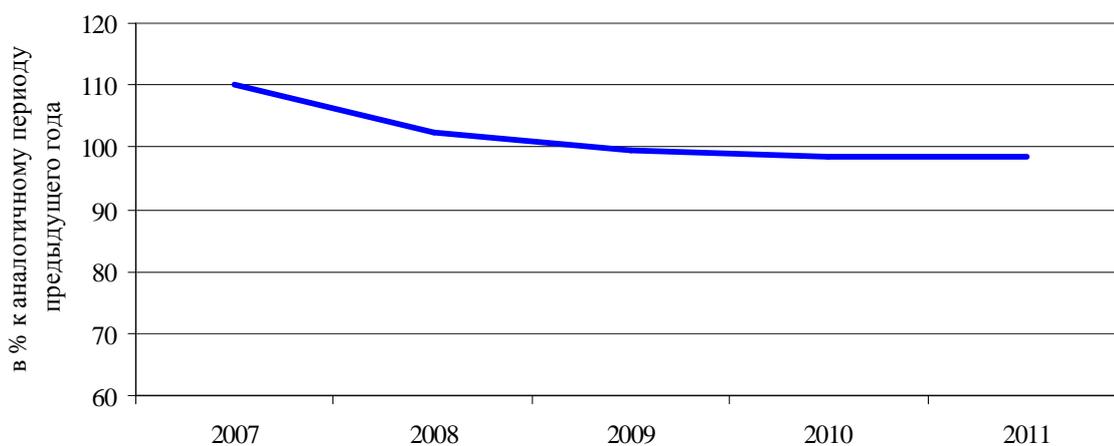
*Производство самолетов
выросло, но не достигло
запланированного уровня*

Минпромторг не предоставил данных по итогам года, однако в январе-сентябре 2011 года снижение производства авиационных двигателей по сравнению с январем-сентябрем 2010 года составляло 30.7%.

Учитывая возможное увеличение производства гражданских самолетов, эксперты «РИА-Аналитика» предполагают, что в целом по гражданскому авиастроению рост производства в 2012 году может составить около 5-10%.

Рисунок 23

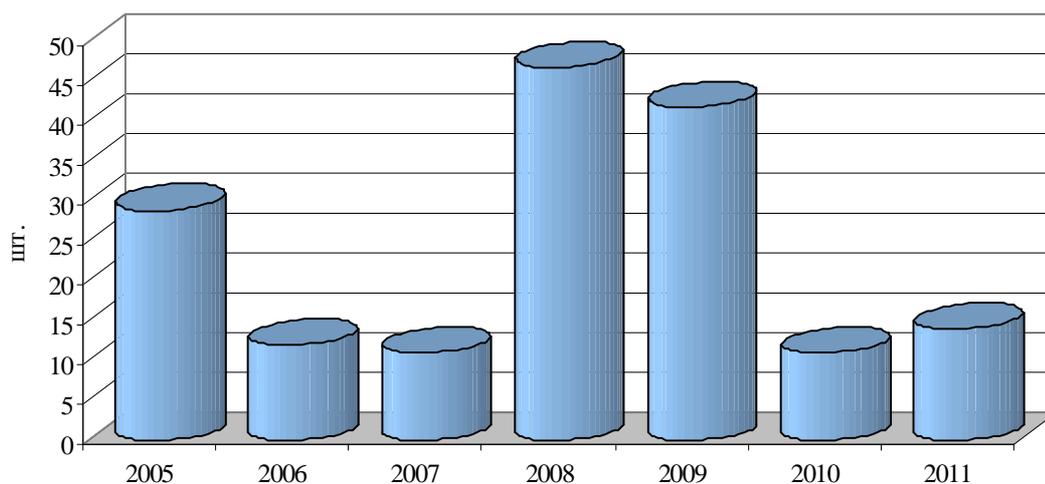
Индекс производства гражданского авиастроения



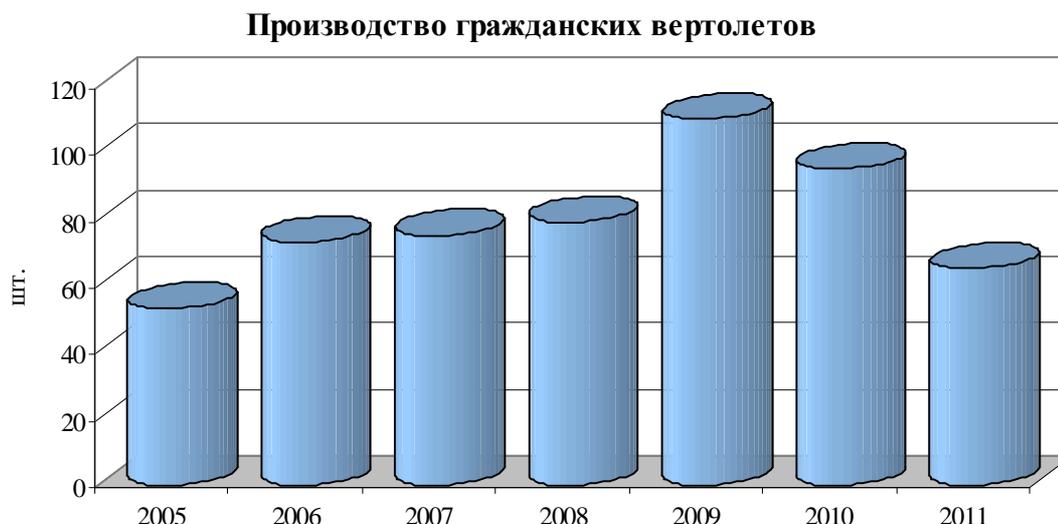
Источник: Минпромторг

Рисунок 24

Производство самолетов гражданских



Источник: Росстат



Источник: Росстат

2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

В 2011 году в российском гражданском судостроении сохранилась отрицательная динамика производства, но спад был не таким глубоким, как годом ранее (см. рисунок 26). Согласно данным Минпромторга, по сравнению с 2010 годом снижение составило 2.3%.

Отрицательная динамика в последние два года обусловлена тем, что на завершающую стадию вышли проекты по производству нескольких морских платформ для нефтегазового сектора. В 2008-2009 годах именно эти проекты, которые реализовывались «Выборгским судостроительным заводом» и «Севмашпредприятием», обеспечивали основной прирост производства в отрасли. Кроме того, из-за финансовых трудностей «Балтийского завода» застопорилось выполнение проекта по производству плавучей АЭС для «Росэнергоатома». Также в 2011 году произошло резкое снижение производства продукции на экспорт. По сравнению с 2010 годом снижение составило 70%.

Вместе с тем, производство продукции на внутренний рынок увеличилось на 30%. Такой результат, в основном, достигнут за счет производства танкеров заводом «Красное Сормово» для компании «Волга-Флот-Танкер» и универсальных сухогрузов «Окской судовой верфи» для «Волжского пароходства».

Данные по выполнению строительства судов различными предприятиями отрасли в 2011 году представлены в таблице 16.

В 2012 году в гражданском судостроении можно ожидать увеличения производства. Должен сработать фактор низкой базы, а также выполнение крупных проектов.

Существенным стимулирующим фактором может стать начало строительства для компании «ЛУКОЙЛ» буровой платформы и объектов обустройства на шельфовом месторождении им. Филановского в Каспийском море. Стоимость проекта составляет около 14 млрд руб. Основные работы по этому проекту будут выполняться астраханскими судостроительными предприятиями и большая их часть – заводом «Красные Баррикады».

Кроме того, в 2012 году в прежнем объеме продолжатся работы по строительству танкеров на заводе «Красное Сормово» и сухогрузов на «Окских судостроительных верфях».

Также можно принять во внимание, что в 2012 году возрастут расходы бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники». Расходы на финансирование мероприятий в рамках этой ФЦП составят в 2012 году 18.3 млрд руб., что почти вдвое больше, чем в 2011 году.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в гражданском судостроении в 2012 году может составить около 15-20%.

Рисунок 26



Источник: Минпромторг

Таблица 16

Деятельность российских судостроительных предприятий в 2011 г.

Предприятия	Информация о производственной деятельности
ОАО «ПО «Севмашпредприятие»	завершены работы по строительству морской ледостойкой платформы «Приразломная»
ОАО «Выборгский ССЗ»	завершено строительство и сданы заказчику ООО «Газфлот» две плавучие полупогружные буровые установки
АО «ССЗ «Северная верфь»	Закончено строительство судна снабжения проекта VS485PS для Норвегии
Северодвинское предприятие «Центр Судоремонта «Звездочка»	заканчивается сборка плавучей буровой установки «Арктическая»
АО «Балтийский завод»	строительство плавучего энергетического блока с реакторной установкой КЛТ-40С по заказу ФГУП «Концерн «Росэнергоатом», строительство четырех нефтеналивных танкеров проекта 2724
АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького»	строительство двух скоростных пассажирских судна проекта А-45-1 для ГП Красноярского края «Центр транспортной логистики», два пассажирских теплохода проекта А-145, два нефтеналивных судна проекта RST25
АО «Окская судовой верфь»	сданы ОАО «ВЭБ-лизинг» восемь судов проекта RSD-44 (ведется строительство еще пяти судов), начато строительство десяти танкеров проекта RST27
АО «Ярославский ССЗ»	ведется строительство двух буксиров-спасателей на экспорт, одной речной яхты, сдано заказчику два водолазных судна, одна речная яхта, продолжается строительство одного водолазного судна для ФА «Морречтранс»
АО «Завод «Красное Сормово»	сданы заказчику восемь танкеров проекта 19614 (в постройке еще один), сдан инозаказчику танкер проекта 19900 и продолжается строительство еще одного, ведется строительство десяти танкеров проекта RST27
АО «ССЗ «Красные Баррикады»	Строительство самоподъемной плавучей буровой установки для Китая
АО «Адмиралтейские верфи»	строительство научно-экспедиционного судна для Росгидромета
АО «Волгоградский ССЗ»	строительство сухогруза река-море проекта 7RSD07, танкера наливного проекта RST22M
АО « ССЗ им. Октябрьской революции»	сдано семь малых рыболовных сейнеров (находится в постройке еще один), построены четыре несамоходные баржи-площадки
ООО «Невский ССЗ»	Спущен на воду аварийно-спасательный корабль проекта MPSV07 для Росморречфлота, ведется строительство десяти сухогрузов проекта RSD49 для компании «Северо-Западное пароходство»
ОАО «Завод «Нижегородский теплоход»	Ведется строительство семи водолазных катеров проекта А160 по заказу ФГУ «Госморспасслужба»
ФГУП «Хабаровской судостроительный завод»	Строительство азимутального буксира ледового класса для ОАО «НК «Роснефть»
ООО «Верфь братьев Нобель»	Спущен на воду катер-бонпоставщик для ФГУП «Балтийское БАСУ» и танкер проекта RST25 для «Московского речного пароходства»

Источник: Минпромторг, СМИ

3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Объем инвестиций в машиностроительной отрасли по итогам 2011 года увеличился сильнее, чем в экономике в целом

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в 2011 году увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 13.1% до 173.6 млрд руб., что выше среднероссийских темпов роста (10.4%). Примечательно, что еще по итогам 9 месяцев 2011 года инвестиционная активность в отрасли была крайне слаба. Основной рост инвестиций обеспечил последний квартал года.

Абсолютный объем инвестиций по-прежнему достаточно невысок. Доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России снизилась по сравнению с итогами 2010 года с 2.4% до 2.3%.

Рост объемов инвестиций в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составил 4.4%. В производстве машин и оборудования инвестиции увеличились на 13.0%, в производстве транспортных средств и оборудования, напротив, сократились на 3.8%.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», в 2012 году можно ожидать роста объема инвестиций в отрасли в пределах 10%, причем подотрасль «производство транспортных средств и оборудования» в 2012 году также выйдет на положительную динамику инвестиций за счет автопрома.

Таблица 17

Объем инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности

	2011 год, млрд руб.	В % к 2010 г.	В % к итогу	2010 год, млрд руб.	2009 год, млрд руб.
Всего	7701.2	110.4	100	6413.7	5769.8
Обрабатывающие производства	1172.3	106.3	15.2	993.7	881.9.
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>42.7</i>	<i>113.0</i>	<i>0.6</i>	<i>39.1</i>	<i>30.2</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>30.2</i>	<i>104.4</i>	<i>0.4</i>	<i>27.0</i>	<i>26.5</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>100.7</i>	<i>96.2</i>	<i>1.3</i>	<i>87.4</i>	<i>70.7</i>

Источник: Росстат

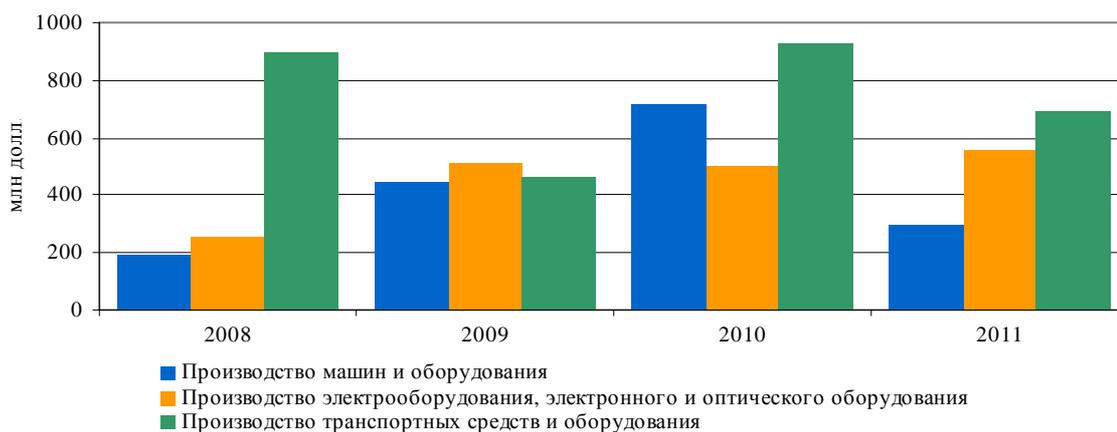
Поступление прямых иностранных инвестиций в 2011 году в отрасли сократилось на 28%.

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасли по итогам 2011 года составил 11601 млн долл. (+7.6% к началу года). Валовое поступление иностранных инвестиций по сравнению 2010 годом увеличилось за счет IV квартала на 3.2% до 4822 млн долл. Прямые иностранные инвестиции при этом сократились на 28% до 1552 млн долл. Причем наибольшее снижение наблюдалось в производстве машин и оборудования (-58%), рост был отмечен только в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования (+11%). Крупнейшими инвесторами в машиностроение в 2011 году стали Республика Корея, Германия и Нидерланды.

По итогам 2012 года существенного прироста иностранных инвестиций, по мнению экспертов «РИА-Аналитика», наблюдаться не будет. Причем причины этого в настоящее время связаны не только с низкой привлекательностью отрасли, но и с общемировой конъюнктурой, оказывающей сдерживающее влияние на инвестиционную активность.

Рисунок 27

Поступление прямых иностранных инвестиций в машиностроительную отрасль



Источник: Росстат

4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

2011 год стал достаточно успешным для отрасли по объемам прибыли, особенно на фоне 2010 года

В течение 2011 года, согласно данным Росстата, компании машиностроительного сектора демонстрировали рост доходов, сопоставимый с общероссийскими показателями. Сегмент «производство машин и оборудования» увеличил прибыль (сальдо прибылей и убытков) по сравнению с 2010 годом на 16.0% до 45.6 млрд руб. против роста прибыли в 20.0% по стране в целом. «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 20.7% до 64.7 млрд руб., а «производство транспортных средств и оборудования» продемонстрировало прибыль в 86.4 млрд руб., что почти в 11 раз больше, чем было зафиксировано годом ранее. Наиболее успешным для машиностроения при этом был IV квартал года, в то время как первое полугодие было крайне неудачным для отрасли.

В целом машиностроительная отрасль генерирует небольшие объемы прибыли в экономике России – по итогам 2011 года на отрасль приходится 2.7% прибыли предприятий России. Впрочем, по сравнению с итогами 2010 года ситуация существенно улучшилась (тогда на отрасль приходилось только 1.7% прибыли экономики).

По сравнению с 2010 годом в 2011 году доля прибыльных предприятий в производстве машин и оборудования выросла с 73.5% до 74.0%, что выше общероссийского показателя – 71.9%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний возросла с 80.1% до 81.1%, а в производстве транспортных средств и оборудования доля прибыльных предприятий увеличилась до 71.6%.

В 2012 году можно ожидать сохранения положительной динамики в отрасли и роста объемов прибыли в машиностроении на 10-15%. Однако позитивная динамика будет наблюдаться только в случае сохранения относительной стабильности в мировой экономике.

Таблица 18

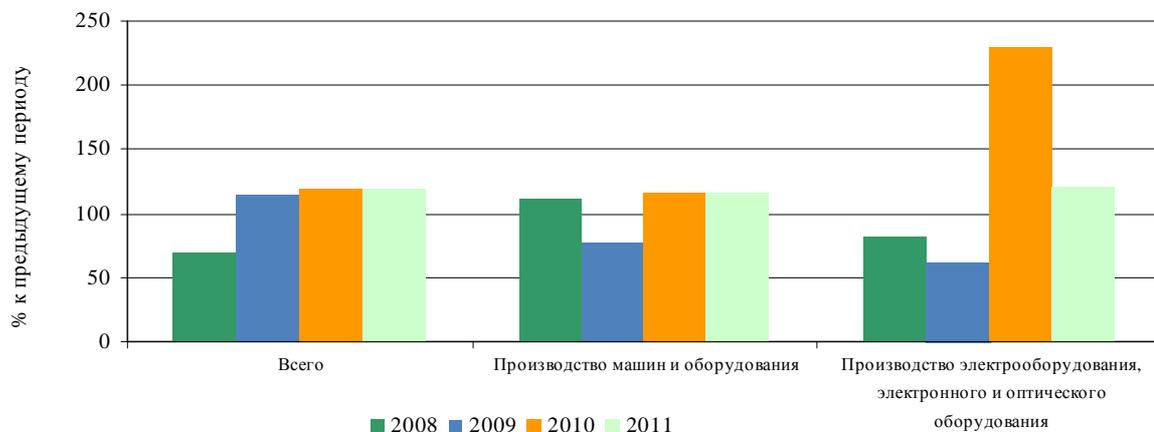
**Сальдированный финансовый результат
(прибыль минус убыток) по видам экономической деятельности**

	2011 г.		2010 г.		2009 г.	
	млрд руб.	в % к 2010 г.	млрд руб.	в % к 2009 г.	млрд руб.	в % к 2008 г.
Всего	+7252.7	120.0	+6132.9	119.5	+4300.5	114.2
Обрабатывающие производства, всего	+1904.1	120.4	+1598.0	166.6	+970.8	58.5
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>+45.6</i>	<i>116.0</i>	<i>+40.0</i>	<i>116.1</i>	<i>+36.6</i>	<i>77.4</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>+64.7</i>	<i>120.7</i>	<i>+52.7</i>	<i>в 2.3р.</i>	<i>+23.7</i>	<i>62.1</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>+86.4</i>	<i>в 10.8 р.</i>	<i>+13.5</i>	<i>-</i>	<i>-87.9</i>	<i>-</i>

Источник: Росстат

Рисунок 28

Динамика сальдо прибылей и убытков



Источник: Росстат

Таблица 19

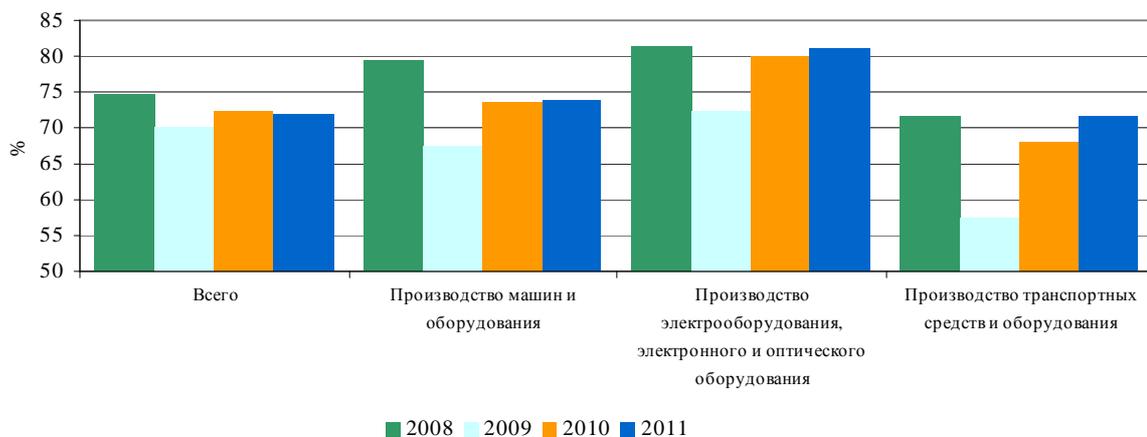
Доля организаций, получивших прибыль, в % к общему количеству организаций

	2011 г.	2010 г.	2009 г.	2008 г.
Всего	71.9	72.2	69.9	74.8
Обрабатывающие производства, всего	73.6	72.1	67.3	74.2
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>74</i>	<i>73.5</i>	<i>67.4</i>	<i>79.4</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>81.1</i>	<i>80.1</i>	<i>72.3</i>	<i>81.3</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>71.6</i>	<i>68.1</i>	<i>57.6</i>	<i>71.8</i>

Источник: Росстат

Рисунок 29

Доля прибыльных организаций



Источник: Росстат

4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Рентабельность в машиностроении не растет, несмотря на увеличение прибыли

Рентабельности в секторах машиностроительной отрасли в 2011 году изменялась разнонаправленно, оставаясь на невысоком уровне. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 10.0% против 10.3% в 2010 году, в производстве транспортных средств и оборудования рентабельность продаж равнялась 7.5% против 4.7%. В производстве машин и оборудования рентабельность снизилась с 7.3% до 7.0%. Рентабельность продаж по России в целом в 2011 году сократилась до 11.0% против 11.1% годом ранее.

Самую высокую рентабельность в машиностроении по итогам года демонстрировало производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования. При этом еще по итогам января-сентября наиболее рентабельным было производство машин и оборудования. В целом уровень рентабельности всех сегментов отрасли является низким, что отражается на инвестиционной привлекательности российского машиностроения.

Рисунок 30



Источник: Росстат

Рисунок 31



Источник: Росстат

Таблица 20

**Рентабельность проданных товаров, продукции, работ, услуг
и активов организаций по видам экономической деятельности, %**

	2011 г.		2010 г.		2009 г.		2008 г.	
	Рентабельность продаж*	Рентабельность активов**	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов
Всего	11.0	7.0	11.1	6.9	11.5	5.7	14.0	6.0
Обрабатывающие производства	13.2	8.2	14.4	7.8	12.5	5.6	17.7	11.1
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>7.0</i>	<i>3.8</i>	<i>7.3</i>	<i>2.8</i>	<i>8.8</i>	<i>4.2</i>	<i>8.7</i>	<i>5.9</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>10.0</i>	<i>6.8</i>	<i>10.3</i>	<i>6.4</i>	<i>8.3</i>	<i>3.5</i>	<i>9.1</i>	<i>6.7</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>7.5</i>	<i>2.9</i>	<i>4.7</i>	<i>0.5</i>	<i>1.1</i>	<i>-4.2</i>	<i>4.4</i>	<i>-1.1</i>

*Рентабельность продаж - отношение величины сальдированного финансового результата от продаж к себестоимости проданных товаров, продукции, работ, услуг.

**Рентабельность активов - отношение сальдированного финансового результата к стоимости активов организаций

Источник: Росстат

4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Уровень финансовой устойчивости в отрасли в 2011 году оставался очень низким

Финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в 2011 году оставалась невысокой. Коэффициент текущей ликвидности на конец 2011 года в производстве машин и оборудования сократился до 139.9%, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования снизился до 165%, в производстве транспортных средств и оборудования, напротив, вырос до 156.0%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил низкие 27.4%, 34.0% и 22.6% соответственно.

Доля собственных средств в активах отрасли, как и по итогам 2010 года, низка, а существенная зависимость компаний от финансовых обязательств сохраняется. Как уже указывалось в предыдущих обзорах, в случае повторения кризисных явлений 2008-2009 годов без помощи государства многие компании отрасли с долговой нагрузкой справиться не смогут. Улучшения финансовой устойчивости в среднесрочной перспективе эксперты «РИА-Аналитика» не ожидают в силу отсутствия у отрасли достаточных для значимого изменения ситуации собственных резервов. Более позитивные результаты можно ожидать только к 2015-2020 годам в случае существенных сдвигов в процессе общей модернизации экономики.

Таблица 21

Коэффициенты платежеспособности и финансовой устойчивости организаций по видам экономической деятельности на конец периода, %

	2011 г.			2010 г.			2009 г.		
	Коэффициент текущей ликвидности*	Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами**	Коэффициент автономии***	Коэффициент текущей ликвидности	Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	Коэффициент автономии	Коэффициент текущей ликвидности	Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	Коэффициент автономии
Всего	181.5	-17.6	44.2	186.3	-18.3	45.0	183.0	-19.7	44.3
Обрабатывающие производства	166.6	-14.0	38.5	181.0	-12.6	37.8	165.8	-15.8	37.8
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>139.9</i>	<i>-8.8</i>	<i>27.4</i>	<i>209.2</i>	<i>-4.4</i>	<i>20.7</i>	<i>152.8</i>	<i>-0.6</i>	<i>29.5</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>165</i>	<i>9.6</i>	<i>34</i>	<i>167.2</i>	<i>8.8</i>	<i>35.4</i>	<i>155.0</i>	<i>6.0</i>	<i>34.0</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>156</i>	<i>-13.3</i>	<i>22.6</i>	<i>148.1</i>	<i>-16.3</i>	<i>21.6</i>	<i>141.5</i>	<i>-18.2</i>	<i>23.8</i>

*Коэффициент текущей ликвидности - отношение фактической стоимости находящихся в наличии у организаций оборотных активов к наиболее срочным обязательствам организаций в виде краткосрочных кредитов и займов, кредиторской задолженности.

** Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами - отношение собственных оборотных активов к фактической стоимости всех оборотных активов, находящихся в наличии у организаций.

*** Коэффициент автономии - доля собственных средств в общей величине источников средств организаций.

Источник: Росстат

Уровень просроченной задолженности в отрасли в течение 2011 года увеличился

В течение 2011 года в машиностроительной отрасли продолжался рост просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам в машиностроении, согласно данным Росстата, увеличилась по итогам 2011 года на 9.6% до 36.5 млрд руб. (в середине года она критично возросла до 41.1 млрд руб.). В целом по России при этом просроченная задолженность возросла на 5%. Доля отрасли в просроченной задолженности по России выросла с 19.8% до 21% (для сравнения доля отрасли в прибыли – только 2.7%).

Таблица 22

Размер и структура просроченной задолженности по кредитам банков и займам по видам экономической деятельности, млрд руб.

	На конец декабря 2011 года, млрд руб.	В % к декабрю 2010 г.	В % к итогу	2010	2009	2008
Всего	173.9	105.0	100	168.4	142.1	79.2
Обрабатывающие производства	83.0	112.1	47.8	75.2	67.3	34.2
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>6.9</i>	<i>117.6</i>	<i>4.0</i>	<i>5.8</i>	<i>0.7</i>	<i>0.2</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>8.5</i>	<i>102.7</i>	<i>4.9</i>	<i>8.3</i>	<i>3.0</i>	<i>0.3</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>21.1</i>	<i>109.8</i>	<i>12.1</i>	<i>19.2</i>	<i>18.0</i>	<i>10.5</i>

Источник: Росстат

Тяжелое положение машиностроительной отрасли подтверждает и рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам 2011 года, где три подотрасли заняли 9, 13 и 14 места среди 16 отраслей промышленности. Впрочем, «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» и «производство машин и оборудования» за год года улучшили позиции в рейтинге.

Таблица 23

Рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам 2011 года

№	Отрасль	Производительность, тыс. руб. на 1 занятого	Рентабельность продаж, %	Рентабельность активов, %	Коэффициент автономии, %	Коэффициент текущей ликвидности, %	Доля просроченной задолженности в заемных, %	Отношение заемных средств к обороту, %	Рейтинговый балл	№ в 2010 г.
1	Производство кокса и нефтепродуктов	54182.6	19.3	13.4	48.7	206.8	1.5	50.03	78.72	1
2	Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	3665.9	64.5	20.7	55.7	236.7	1.8	72.92	77.15	2
3	Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	12475.7	32.1	17.9	56.9	173.2	3.8	53.90	69.01	3
4	Химическое производство	4825.8	24.9	17.1	44.0	190.0	3.9	50.50	61.98	5
5	Металлургическое производство	6689.1	17.6	9.5	48.3	172.8	3.4	56.61	56.22	4
6	Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них	4722.2	14.4	7.6	39.4	183.1	4.9	56.91	46.77	7
7	Производство, передача и распределение электроэнергии	6242.5	9.9	1.8	53.5	237.8	2.3	70.58	46.35	6
8	Производство резиновых и пластмассовых изделий	4313.6	7.2	6.0	34.9	159.8	3.2	34.25	43.64	9
9	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	1809.3	10.0	6.8	34.0	165.0	3.5	52.56	39.60	10
10	Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	3607.9	8.1	5.3	26.4	148.6	1.7	56.61	37.53	8
11	Производство готовых металлических изделий	2078.3	6.4	4.4	27.4	139.5	2.8	48.45	29.37	13
12	Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	1335.1	7.5	3.4	26.5	148.0	3.0	45.90	26.61	11
13	Производство машин и оборудования	1934.0	7.0	3.8	27.4	139.9	3.5	68.26	23.88	12
14	Производство транспортных средств и оборудования	2382.9	7.5	2.9	22.6	156.0	3.7	97.37	22.46	14
15	Текстильное и швейное производство	1341.3	7.1	3.8	26.4	147.4	11.1	37.73	21.73	15
16	Обработка древесины и производство изделий из дерева	1760.1	5.9	-0.3	14.5	131.9	2.5	100.34	8.40	16

Источник: «РИА-Аналитика»