

««РИА-Аналитика»»

Центр экономических исследований

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ:

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 2

ИТОГИ I КВАРТАЛА 2011 ГОДА



Москва 2011

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2010 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	9
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	9
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	19
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	21
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	25
2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	28
2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ	31
2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ	34
3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	37
4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ	39
4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	39
4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	41
4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	42

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø *Машиностроение продолжает лидировать по темпам роста среди отраслей обрабатывающего сектора, однако рост постепенно замедляется;*
- Ø *Почти половину роста в машиностроительном комплексе обеспечили автомобилестроители;*
- Ø *Производство легковых автомобилей уже превзошло докризисный уровень;*
- Ø *Производство крупного энергетического оборудования в I квартале 2011 года испытало циклический спад, но в дальнейшем динамика должна улучшиться;*
- Ø *Завершение крупных проектов привело к резкому сокращению производства в гражданском судостроении;*
- Ø *Дефицит вагонов на внутреннем рынке обеспечил рекордный объем производства этой техники;*
- Ø *За I квартал 2011 года в России был произведен всего 1 гражданский магистральный самолет, но по итогам года авиастроение может нарастить производство в несколько раз.*

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	I кв. 2011 г / I кв. 2010 г, %
Производство машин и оборудования	111.6
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	106.3
Производство транспортных средств и оборудования	159.6
Всего машиностроительный комплекс	133.9



ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Показатель	Производство машин и оборудования		Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования		Производство транспортных средств и оборудования	
	I кв. 2011 г.	% к I кв. 2010 г.	I кв. 2011 г.	% к I кв. 2010 г.	I кв. 2011 г.	% к I кв. 2010 г.
Сальдо прибылей и убытков, млрд руб.	6.1	143.2	6.4	134.3	10.6	-
Доля прибыльных предприятий, %	63.6	106.4	64.1	106.1	59.1	108.6
Объем просроченной задолженности по кредитам и займам, млрд. руб.	6.4	в 7.9 р.	8.0	в 3.4 р.	27.7	в 7.7 р.
Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам, %	4.1	-	5.1	-	17.7	-
	I кв. 2011 г.	I кв. 2010 г.	I кв. 2011 г.	I кв. 2010 г.	I кв. 2011 г.	I кв. 2010 г.
Рентабельность продаж, %	5.1	6	5.8	6.3	4.4	0.6
Рентабельность активов, %	0.6	0.4	0.7	0.6	0.4	-0.4
Коэффициент автономии, %	27.9	20.7	31.2	35.4	21.2	21.6
Коэффициент текущей ликвидности, %	140.3	209.2	170.5	167.2	142.5	148.1

1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2010 ГОДА

Рост производства в машиностроении по итогам квартала составил более 30%

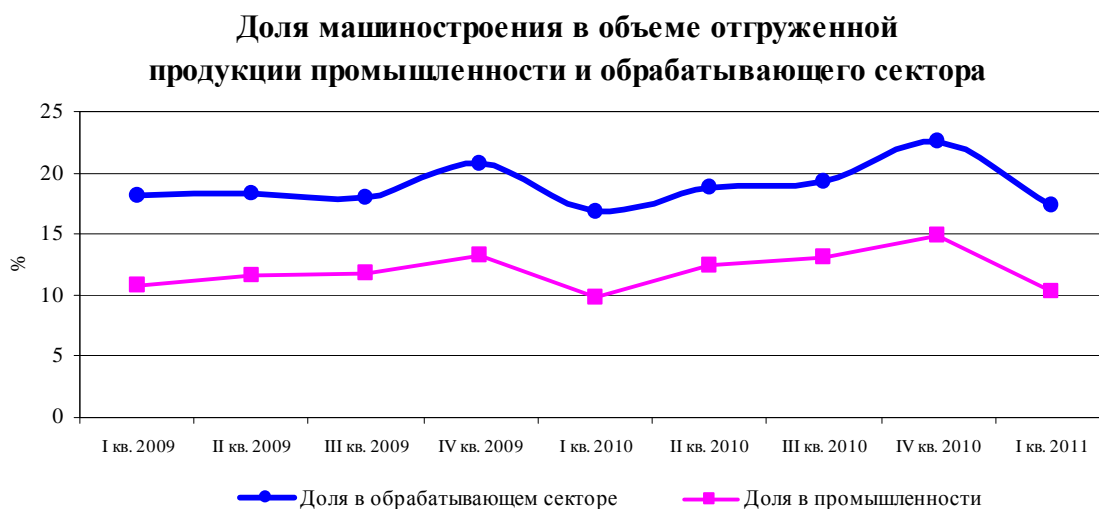
По расчетам экспертов «РИА-Аналитика», агрегированный рост производства в трех машиностроительных отраслях в I квартале 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 33.9%. Таким образом, на фоне прошлого года рост производства в данном секторе ускорился. Напомним, что по итогам 2010 года рост производства в машиностроении составил 24.4%. Однако ускорение в I квартале 2011 года, в основном, было обусловлено рекордным ростом в январе (см. рисунок 1), когда большое влияние оказал фактор низкой базы. В феврале и марте темпы роста резко пошли на спад. При этом доля машиностроения в общем объеме промышленного производства и его доля в обрабатывающем секторе в I квартале испытала сезонное снижение, но была выше результата I квартала прошлого года (см. рисунок 2).

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 2



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Как видно из таблицы 1, во всех трех машиностроительных отраслях по итогам квартала наблюдалась положительная динамика в годовом сравнении, однако в двух из них объем производства был еще существенно ниже докризисного уровня. При этом в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования в 2011 году наблюдается падение темпов роста, а в марте эта отрасль впервые с 2009 года зафиксировала спад в годовом сравнении. Ухудшение динамики обусловлено циклическим сокращением производства крупного энергетического оборудования, а также, возможно, запоздалым влиянием кризиса на эту отрасль.

В транспортном машиностроении объем производства существенно превысил докризисный уровень

Вместе с тем отметим, что в транспортном машиностроении объем производства уже существенно превысил докризисный уровень. Это, в первую очередь, связано с реализуемой правительством программой утилизации автомобилей, которая позволила поддержать продажи отечественных автомобилей в период активной фазы кризиса. В I квартале 2011 года объем производства легковых автомобилей достиг исторического рекорда.

Помимо автомобилестроения объемы производства выше докризисного уровня в I квартале текущего года наблюдались в таких подотраслях, как производство механического оборудования, производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств.

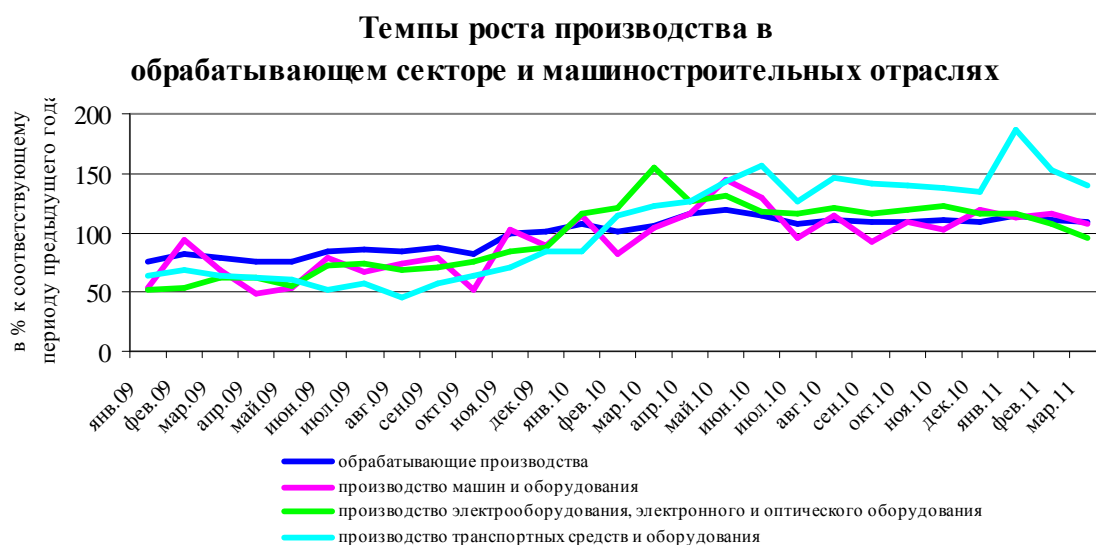
Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	I кв. 2011/ I кв. 2010 в %	I кв. 2011/ I кв. 2008, в %
Обрабатывающие производства	110.6	92.2
Производство машин и оборудования	111.6	83.3
Производство механического оборудования	105.8	165.3
Производство прочего оборудования общего назначения	120.6	63.2
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	106.1	75.5
Производство станков	110.3	52.5
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	124.3	44.1
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	123.5	92.3
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	106.3	78.9
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	133.4	79.5
Производство электрических машин и электрооборудования	109.1	83.0
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	130.4	86.7
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	95.8	75.8
Производство транспортных средств и оборудования	159.6	112.2
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	в 2.1 р.	113.9
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	134.9	109.6

Источник: Росстат

Рисунок 3



Источник: Росстат

В структуре производства машиностроительного комплекса (по отгруженной продукции) в январе-марте 2011 года отмечено существенное увеличение доли транспортного машиностроения при одновременном снижении доли практически всех остальных отраслей и подотраслей. При этом рост доли транспортного машиностроения происходит, в основном, за счет автомобилестроения. Доля автомобилестроения в общем объеме машиностроительной продукции выросла за год на 6.5 процентных пункта (см. таблицу 2).

Таблица 2

Структура производства в машиностроительном комплексе (по отгруженной продукции), % к итогу

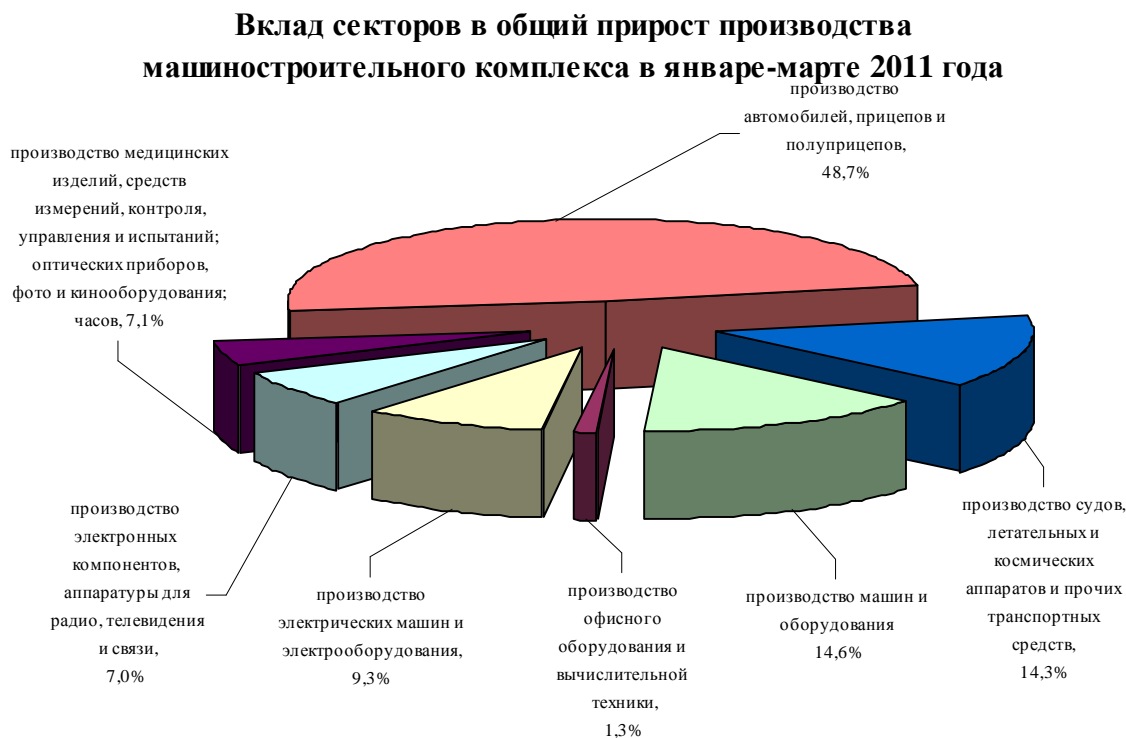
	І кв.2011	І кв.2010
Всего	100.0	100.0
Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	24.1	31.0
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	26.6	31.0
в том числе:		
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	1.2	1.2
Производство электрических машин и электрооборудования	12.2	13.3
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	5.6	5.2
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото и кинооборудования; часов	7.5	8.4
Производство транспортных средств и оборудования	49.3	44.4
в том числе		
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	30.4	23.9
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	18.9	20.6

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Автомобилестроители обеспечили почти половину прироста в машиностроении по итогам квартала

Как видно из рисунка 4, максимальный вклад в прирост производства машиностроительного сектора внесли автомобилестроители – почти 50%. Напомним, что по итогам 2010 года вклад автомобилестроения также был максимальным, но тогда он составлял 43.2% от общего прироста.

Рисунок 4



Источник: Росстат, расчет «РИА-Аналитика»

Таким образом, автомобилестроение стало главным драйвером машиностроительного сектора в первой четверти 2011 года. Значимость других отраслей и подотраслей на фоне автомобилестроения снизилась. В первую очередь следует отметить, что энергетическое машиностроение, которое в 2010 году существенно наращивало производство, в начале текущего года заметно снизило темпы роста, а по некоторым товарным позициям стало сокращать выпуск.

Также в 2011 году наблюдается заметное ухудшение динамики в авиастроении, хотя изначально предполагалось, что этот сектор машиностроения в 2011 году существенно превзойдет результаты 2010 года. Еще более серьезный спад наблюдался в гражданском судостроении, что было обусловлено выходом на завершающую стадию работ по некоторым проектам в этой отрасли.

Тяжелой остается ситуация в сельскохозяйственном машиностроении. И хотя в этом секторе машиностроения наблюдается улучшение динамики по сравнению с прошлым годом, но на фоне

предкризисных показателей результаты еще довольно слабые. Негативное влияние на сельхозмашиностроение могли оказать засуха прошлого года и последовавшее за этим эмбарго на экспорт зерновых.

Вместе с тем, железнодорожное машиностроение продолжает наращивать темпы роста производства и по некоторым товарным позициям уже существенно превысило докризисный уровень.

Также отметим начавшееся оживление в производстве некоторых видов строительного оборудования, что отчасти отражает ситуацию в строительном секторе России, где по итогам I квартала отмечено улучшение динамики, хотя пока и очень слабое. Впрочем, этот сектор машиностроения также еще существенно отстает от докризисного уровня.

В целом можно сказать, что ситуация в машиностроении остается зависимой не столько от спроса со стороны частного сектора, сколько от притока в экономику госкапитала. Это относится и к автомобилестроению, которое пока стимулируется программой утилизации, и к железнодорожному машиностроению, где главным потребителем является государственное АО «РЖД» и к производству строительных машин, которое оживляется за счет осуществления крупных госпроектов (АТЭС-12, Универсиада-2013, Олимпиада-2014).

В связи с тем, что правительство продлило программу утилизации автомобилей до конца текущего года, эксперты «РИА-Аналитика» повысили свой прогноз по росту производства в машиностроительном комплексе в 2011 году по сравнению с 2010 годом с 20% до 25%.

*Ситуация в
машиностроении пока
остается сильно зависимой
от притока госкапитала*

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

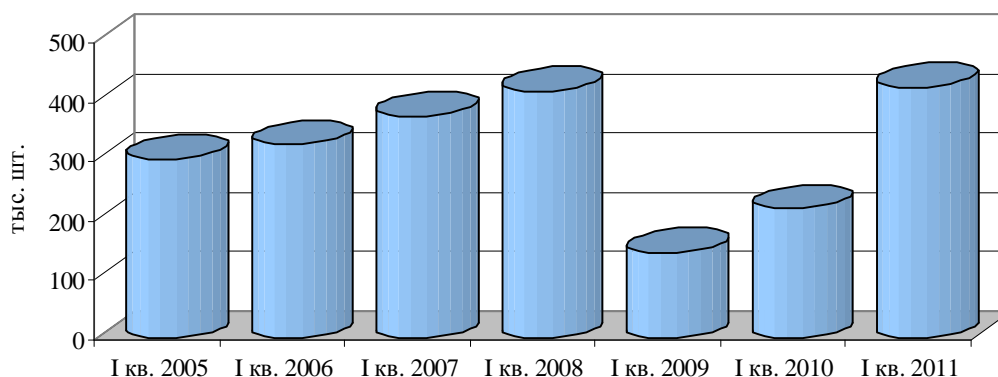
В целом объем выпуска продукции в российском автомобилестроении (производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей, автобусов) увеличился в январе-марте 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, по данным Росстата, на 94.2%. По оценке АСМ-Холдинга, этот показатель составил 96.5%. При этом объем производства автомобильной техники был рекордным в анализируемом периоде (см. рисунок 5).

Такой результат, в основном обеспечен легковым автомобилестроением, которое росло быстрыми темпами за счет программы утилизации, а также за счет постепенного роста потребительского кредитования и восстановления активного потребительского настроения населения. При этом отметим, что значимость программы утилизации для потребителя постепенно снижается, и на внутреннем рынке рекордными темпами растут продажи практически всех моделей, в том числе тех, которые в программе утилизации не участвуют.

В производстве грузовиков и автобусов также наблюдается существенный рост, но эти сектора автомобилестроения пока значительно отстают от докризисного уровня производства.

Рисунок 5

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



Источник: Росстат

Таблица 3

Производство автомобильной техники

	I кв. 2011	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Легковые автомобили, тыс. шт.	375.7	в 2.2 р.
Грузовые автомобили, тыс. шт.	39.2	177.6
Автобусы, тыс. шт.	6.9	122.3

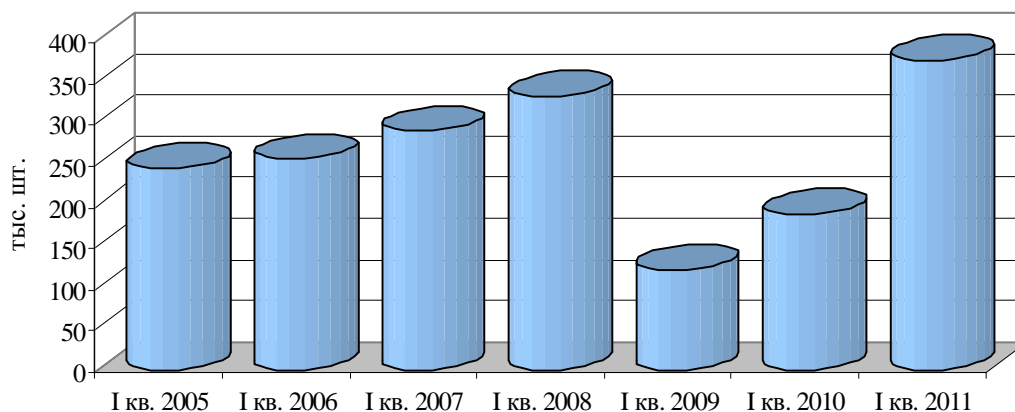
Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей достигло рекордного исторического максимума

По данным Росстата, производство легковых автомобилей в январе-марте 2011 года превзошло результат аналогичного периода прошлого года в 2.2 раза до 375.7 тыс. машин. При этом объем производства достиг рекордного уровня (см. рисунок б). По сравнению с предыдущим рекордом I квартала 2008 года производство легковых автомобилей увеличилось на 13.2%.

Рисунок 6

Производство легковых автомобилей



Источник: Росстат

По оценке АСМ-Холдинга, производство легковых автомобилей в России увеличилось в рассматриваемый период на 96.3% до 373.7 тыс. единиц. При этом выпуск легковых автомобилей иностранных марок вырос на 97.9% и составил 213.4 единиц. В том числе, компании, работающие в режиме промышленной сборки, произвели за этот период 131.2 тыс. автомобилей, с приростом на 68.6%. Выпуск легковых автомобилей отечественных марок увеличился на 94.3% до 160.3 тыс. единиц. Таким образом, производство отечественных марок автомобилей росло темпами сопоставимыми с производством иностранных марок, однако их доля в общем объеме производства снижается.

Как уже говорилось, основным стимулом для увеличения производства легковых автомобилей стала правительственная программа утилизации старых автомобилей, которая стартовала в марте прошлого года. Она позволила в тяжелый кризисный период остановить спад продаж и производства в отрасли. В марте текущего года был завершен очередной этап этой программы, после чего правительство решило продлить ее до конца года. До марта было продано 500 тыс. сертификатов, до конца года планируется продать еще 100 тыс. Таким образом, общая стоимость программы составит 30 млрд. руб.

Также рынок стимулировала программа субсидирования ставок по автокредитованию. За I квартал 2011 года было выдано 39.3 тыс.

льготных автокредитов. Как говорится в сообщении Минпромторга, около 7.6% автомобилей в первом квартале было реализовано на российском рынке в рамках программы льготного кредитования.

Как видно из таблицы 4, за исключением Ростовской области, рост производства наблюдался во всех регионах, где осуществляется выпуск легковых автомобилей. Наивысший темп рост наблюдался в Санкт-Петербурге, где работает несколько сборочных предприятий. Также рост производства в 2 и более раз наблюдался в Самарской и Калининградской областях.

Таблица 4

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	в 2.8 р.
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуриг)	в 3.7 р.
г.Москва (Автофрамос)	176.9
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	168.6
Ростовская область (ТагАЗ)	79.6
Самарская область (АВТОВАЗ, ГМ-Автоваз)	в 2.2 р.
Ульяновская область (УАЗ)	187.1

Источник: Росстат

Темпы роста производства легковых автомобилей существенно превышают темпы роста их продаж

Рост продаж легковых автомобилей в I квартале происходил меньшими темпами, чем производство. Согласно данным АСМ-Холдинга, продажи легковых автомобилей выросли по итогам января-марта 2011 года на 77.7% по сравнению с январем-мартом 2010 года и составили 494.5 тыс. единиц. Согласно данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), рост продаж легковых и легких коммерческих автомобилей составил за этот период 77% до 517 тыс. машин. Крупнейший производитель «АВТОВАЗ» по итогам I квартала текущего года завод продал 126.1 тыс. машин, что превышает прошлогодний показатель на 74.9%.

При этом отметим, что в отличие от производства, продажи легковых автомобилей на внутреннем рынке еще не достигли докризисного уровня. В январе-марте 2008 году продажи легковых автомобилей на внутреннем рынке составляли, согласно данным АСМ-Холдинга, 683.3 тыс. единиц, то есть на 38% больше, чем в текущем году.

Разность показателей отчасти объясняется тем, что импорт автомобилей пока сравнительно слабый. Как видно из рисунка 7, импорт легковых автомобилей возобновил рост, и по сравнению с январем-мартом прошлого года увеличился в 2.2 раза, но пока не достиг уровня января-марта 2008 года (отставание в 2.3 раза).

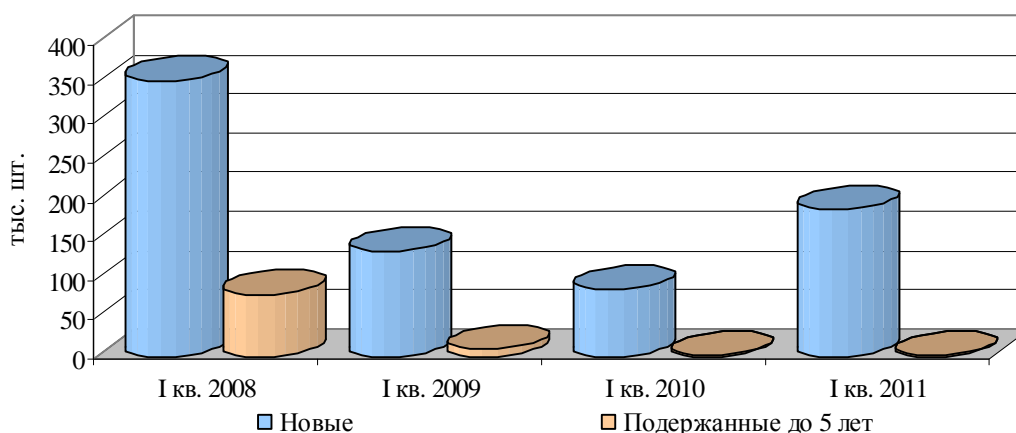
Исходя из объема производства легковых автомобилей в I квартале текущего года (375.7 тыс. единиц), экспорта (10.5 тыс.

единиц), импорта (188.2 тыс. единиц) и продаж (494.5 тыс. единиц), можно сделать вывод, что избыток (складские запасы) автомобилей на рынке по итогам квартала составил 58.9 тыс. машин. Для сравнения, в январе-марте 2008 года, то есть в преддверии кризиса и на волне потребительского ажиотажа, избыток легковых автомобилей на рынке составлял 52.3 тыс. единиц. То есть текущий показатель весьма близок к тому, что наблюдался три года назад, и даже превышает его. Например, в январе-марте прошлого года баланс был нулевым (и даже с небольшим дефицитом).

Из вышеприведенных цифр еще не следует, что рынку грозит кризис затоваривания. В прошлом году, до начала программы утилизации, многие предприятия производили только такое количество машин, какое могли продать. Вместе с тем существенные складские запасы характеризуют тот факт, что при отказе от программы утилизации в марте кризис затоваривания действительно мог бы наступить, и некоторым предприятиям, продажи которых были сильно завязаны на эту программу – в частности, «АВТОВАЗу», волей-неволей пришлось бы резко сокращать производство.

Рисунок 7

Импорт легковых автомобилей



Источник: МЭР

Lada Kalina вытеснила «классику» из лидеров продаж

Как видно из таблицы 5, наиболее продаваемыми автомобилями на рынке в текущем году оставались модели «АВТОВАЗа». Однако отметим тот факт, что Lada Kalina впервые опередила по объемам продаж «классику». Это, свидетельствует о том, что потребительский спрос смещается в сторону более дорогих машин. Кроме того, отметим, что в десятку лучших продаж попала модель Solaris компании Hyundai, которая только в начале текущего года начала собираться в Ленинградской области.

Таким образом, по итогам квартала в списке десяти лучших по продажам моделей присутствуют две, которые не вошли в программу утилизации. По итогам прошлого года к таковым принадлежала только

одна (Nexia). Это может свидетельствовать о том, что программа утилизации постепенно снижает свою значимость в стимулировании внутреннего рынка, а взамен ей включились механизмы реального (не субсидируемого) спроса. Подтверждением тому служит и снижение доли «АВТОВАЗа» в общем объеме продаж автомобилей. В январе-марте текущего года этот показатель составил 24.5%. Для сравнения в январе-марте прошлого года, то есть до начала реализации программы он составлял 25.7%, а по итогам 2010 года, то есть на пике действия программы – 28.5%. Об этом же свидетельствует и снижение доли производства отечественных марок автомобилей, которые заняли главное место в программе утилизации. Так, по итогам января-марта прошлого года доля производства отечественных марок легковых автомобилей составляла 43.3%. Потом, после начала реализации программы доля начала быстро увеличиваться и по итогам 2010 года она составила 48.3%, однако по итогам января-марта текущего года она снова опустилась до 42.8%.

Таким образом, можно надеяться на то, что к концу 2011 года значимость утилизационной программы снизится до минимума, и рынок не испытает такого шока после ее завершения, какой испытали европейские страны, где после окончания действия аналогичных программ продажи стали быстро сокращаться.

Текущие результаты, а также планы большинства производителей свидетельствуют о том, что 2011 год может стать рекордным для российского легкового автомобилестроения по объемам выпуска. Многие из них в течение прошедших трех месяцев ввели дополнительные смены производства и пересмотрели свои производственные планы в сторону увеличения. При этом, однако, планируемые темпы роста производства существенно ниже тех, которые зафиксированы по итогам I квартала.

Например, АВТОВАЗ намерен выпустить в 2011 году 700 тыс. автомобилей, что на 28% превзойдет результат прошлого года. УАЗ собирается увеличить производство на 13% до 62.7 тыс. автомобилей.

Можно предположить, что, во второй половине года, темпы роста в отрасли будут сокращаться из-за фактора высокой базы (учитывая, что программа утилизации начала работать в марте прошлого года).

Отметим также, что с 1 марта 2011 года начал действовать новый режим «промышленной сборки» иностранных автомобилей на территории РФ. Согласно этому режиму, иностранные производители смогут на протяжении 8 лет ввозить автокомпоненты на льготных условиях, но в том случае, если через три года после заключения соглашения объем их производства составит 300 тыс. автомобилей (если завод построен с нуля) либо 350 тыс. автомобилей (если мощности уже существуют). Кроме того, уровень локализации через

В дальнейшем темпы роста производства легковых автомобилей будут снижаться

пять лет после подписания договора должен составлять не менее 60%. Также новый режим обязывает производителей устанавливать двигатели российского производства минимум на 30% автомобилей.

К настоящему моменту МЭР заключило четыре соглашения о «промышленной сборке» автомобилей со следующими автопроизводителями:

- ∅ ООО «Фольксваген групп РУС», сборка автомобилей «Фольксваген» и «Шкода» в г. Калуге и в Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»);
- ∅ Консорциум ООО «СОЛЛЕРС» - ЗАО «Форд Мотор Компани» (сборка легковых и коммерческих автомобилей «Форд» в Ленинградской области и в Республике Татарстан);
- ∅ Консорциум ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «Автофрамос» (РЕНО), ООО «Ниссан», ООО «Объединенная Автомобильная Группа» (ИЖ-Авто), ОАО «КАМАЗ», ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (сборка легковых и грузовых автомобилей в гг. Тольятти и Ижевск, Ленинградской области и Республике Татарстан);
- ∅ ООО «Дженерал Моторз Авто» (сборка автомобилей «Шевроле», «Опель» в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»).

Как говорится в сообщении МЭР, - «Реализация инвестиционных проектов в рамках режима промышленной сборки позволит автопроизводителям дополнительно создать новые производственные мощности по выпуску более 500 тыс. автомобилей в год и модернизировать действующие производственные мощности. Дополнительные инвестиции в реализацию проектов составят порядка \$5 млрд. В соответствии с бизнес-планами компаний, реализация инвестиционных проектов предусматривает производство до 100 современных моделей автомобилей в количестве более 2 млн штук в год».

Таблица 5

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи I кв. 2011, шт.	в % к I кв. 2010
Kalina	LADA	31171	в 2.6 р.
2105/2107	LADA	28633	в 2.4 Р.
Priora	LADA	28192	135.3
Samara	LADA	20865	116.9
Logan	RENAULT	17954	142.8
Focus	FORD	15343	134.4
4x4	LADA	12390	144.0
Nexia	DAEWOO	10802	176.4
Solaris	HYUNDAI	10168	-
Niva	CHEVROLET	10159	143.7

Источник: АЕБ

Объем производства грузовых автомобилей в I квартале текущего года также существенно увеличился. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года он вырос, по данным Росстата, на 77.6% до 39.2 тыс. По данным АСМ-холдинга, рост составил 77.8% до 38.7 тыс. машин. Как видно из таблицы 6, рост производства грузовых автомобилей наблюдался во всех регионах, выпускающих эту продукцию. При этом наивысший темп роста отмечен в Калужской области, где недавно начало действовать предприятие Volvo Kaluga Plant. Крупнейший российский производитель крупнотоннажных грузовиков «КАМАЗ» увеличил производство машинокомплектов на 43% до 9.9 тыс. единиц.

Объем производства грузовых автомобилей ниже уровня 2005 года

Вместе с тем, как видно из рисунка 8, производство грузовых автомобилей не только не достигло уровня 2008 года, но было ниже даже уровня 2005 года. Таким образом, восстановление сектора грузового автомобилестроения после кризиса происходит гораздо медленнее, чем легкового. Это, в первую очередь, связано с тем, что программа утилизации старых автомобилей для рынка грузовых автомобилей до сих пор не реализуется.

Рост продаж грузовых автомобилей, в отличие от легковых автомобилей, происходит гораздо быстрее, чем рост их производства. Согласно данным АСМ-Холдинга, оптовые продажи грузовых автомобилей выросли по итогам квартала на 125.9% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года до 57.82 тыс. машин. При этом отгрузки отечественных автомобилей увеличились в 1.9 раза до 29.63 тыс. машин, а их рыночная доля сократилась с 60.7% до 51.3%. Продажи «российских иномарок» увеличились на 65.9% до 4.23 тыс. грузовиков, а их доля снизилась с 9.9% до 7.3%.

Гораздо более высокими темпами растет импорт грузовиков. Согласно данным АСМ-Холдинга, импорт новых грузовиков вырос в 3.5 раза до 21.06 тыс. машин, а их доля на рынке выросла на 12.8 процентных пункта до 36.4%. Продажи импортных поддержанных машин увеличились вдвое до 2.9 тыс. единиц, а их доля сократилась на 0.8 пункта до 5.0%.

Данные МЭР (см. рисунок 9) также свидетельствуют об увеличении импорта грузовых автомобилей в 2.6 раза до 16.68 тыс. автомобилей (с учетом поддержанных). При этом объем импорта отставал от докризисного января-марта 2008 года, но не так сильно, как импорт легковых автомобилей – на 33.3%.

Таким образом, тенденции, складывающиеся на рынке грузовых автомобилей, отличаются от наблюдаемых изменений на рынке легковых автомобилей. Прежде всего, тем, что здесь быстрее восстанавливается импорт, и быстрее снижается доля машин внутрироссийского производства в объемах продаж. При этом в данном

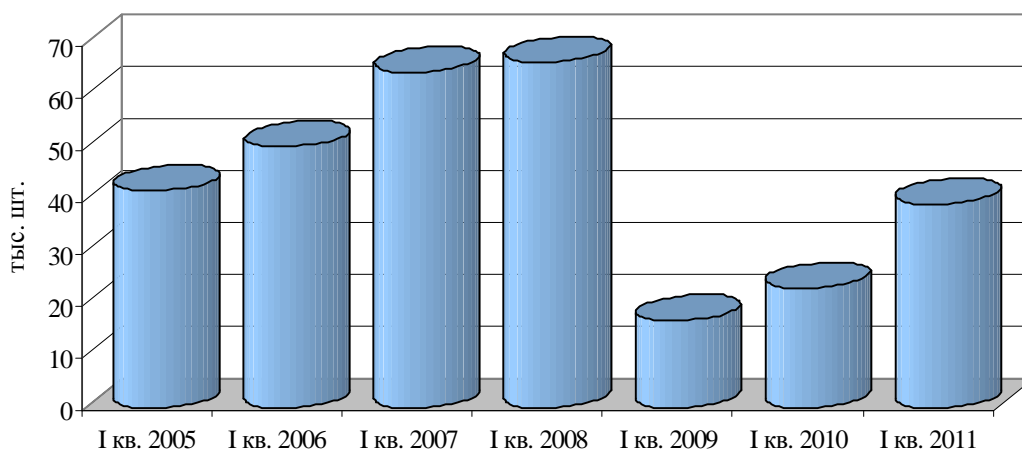
секторе довольно велика доля продаж подержанных импортных автомобилей.

Очевидно, что производителям грузовых автомобилей необходима утилизационная программа

Очевидно, что производителям грузовых автомобилей необходима утилизационная программа, аналогичная той, что была успешно реализована в секторе легковых автомобилей. Такая программа, по плану правительства, будет запущена в 2012 году. Срок реализации программы должен составить 3 года, а бюджет – 22.1 млрд. руб. В программу будут включены автомобили старше 15 лет. Пока точные параметры этой программы полностью не определены. По всей видимости, выплаты на один грузовик будут зависеть от его тоннажа.

Рисунок 8

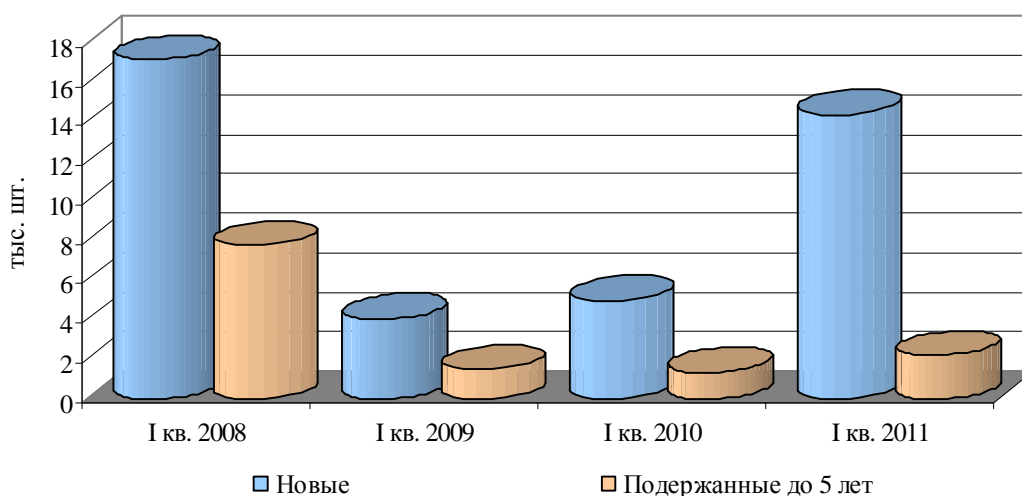
Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Рисунок 9

Импорт грузовых автомобилей



Источник: МЭР

Таблица 6

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	в 13.4 р.
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕПС-Елабуга)	173.7
Нижегородская область (ГАЗ)	165.4
Ульяновская область (УАЗ)	в 2.9 р.
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	112.0

Источник: Росстат

Производство автобусов по итогам I квартала 2011 года увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в наименьшей степени из всех видов автомобильной техники – на 22.3% до 6.9 тыс. единиц, по данным Росстата, и на 13% по версии АСМ-Холдинга (до тех же 6.9 тыс. машин). Отчасти сравнительно низкие темпы роста связаны с тем, что автобусостроение раньше других секторов автомобилестроения стало сокращать производство (еще в 2007 году) и раньше стало его наращивать. Вследствие этого на производство автобусов раньше стал оказывать влияние фактор высокой базы. Тем не менее, следует согласиться, что восстановление производства автобусов происходит гораздо медленнее, чем других секторов автомобилестроения. Если производство грузовиков практически достигло уровня 2005 года, то выпуск автобусов был по итогам I квартала в 2.2 раза ниже этого уровня (см. рисунок 10). Такой отрыв обусловлен специфичным характером внутреннего рынка этой техники – он в немалой степени зависим от спроса, возможностей и инициатив со стороны муниципальных властей – то есть менее активных субъектов рынка, чем коммерческие организации.

Как и в случае с грузовыми автомобилями, продажи автобусов сейчас растут быстрее их производства. Согласно данным АСМ-Холдинга, они увеличились в I квартале текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 48.7% до 9.5 тыс. единиц. При этом продажи отечественных автобусов увеличились всего лишь на 11.1% до 5448 машин, а их доля на рынке сократилась с 77.0% до 57.5%. Продажи «российских иномарок» выросли в 1.9 раза и составили 1420 автобусов, а их доля на рынке увеличилась с 11.7% до 15.0%.

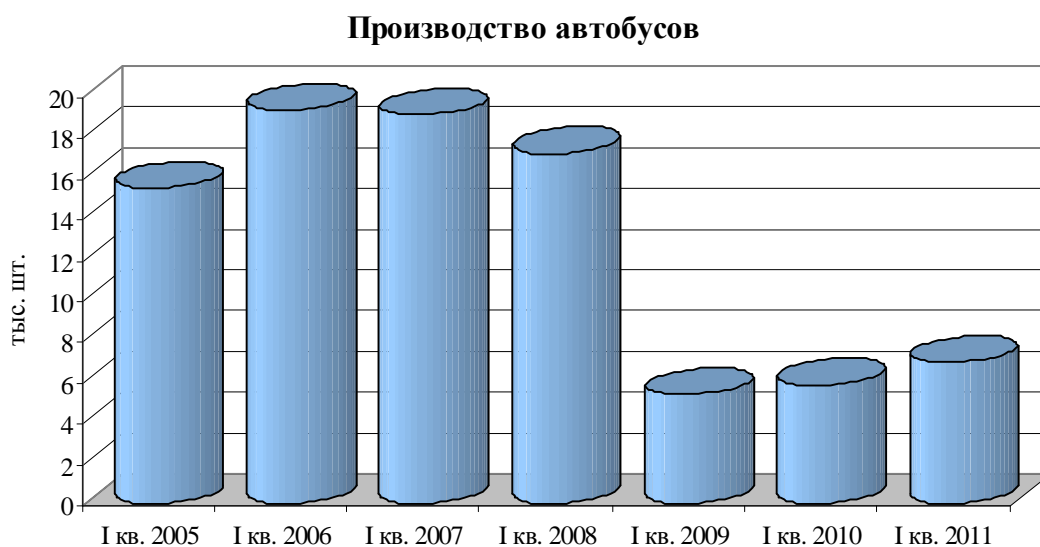
При этом на рынке автобусов наблюдается большой перекоп в сторону продаж импортной продукции. По данным АСМ-Холдинга, объем импорта новых автобусов увеличился в 3.5 раза до 2036 автобусов. В еще большей мере (в 4 раза) вырос импорт подержанных автобусов, составивший 573 единицы.

Импорт новых автобусов достиг рекордного значения

Данные МЭР частично подтверждают данные АСМ-Холдинга. Как видно из рисунка 11, импорт автобусов достиг рекордной за последние годы величины.

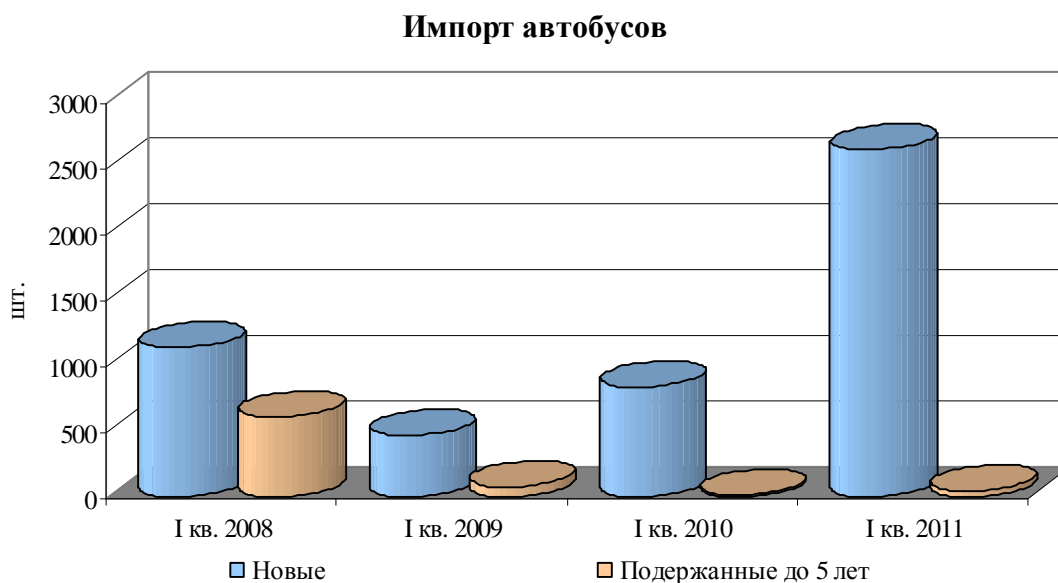
Таким образом, для производителей автобусов также назрела необходимость в программе утилизации. Во-первых, для того, чтобы поддержать российские заводы, во-вторых, для того чтобы остановить старение парка. Такая программа должна заработать в России в следующем году. Программу утилизации сейчас разрабатывает Минпромторг.

Рисунок 10



Источник: Росстат

Рисунок 11



Источник: МЭР

Таблица 7

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Московская область (ЛиАЗ)	141.0
Ростовская область (ТагАЗ)	в 2.4 р.
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	91.0
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	144.5
Ульяновская область (УАЗ)	10.8
Курганская область (КАВЗ)	в 2.9 р.
Челябинская область (Урал)	в 3.3 р.

*Источник: Росстат***2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ**

Крупное энергетическое машиностроение ухудшило динамику производства в начале текущего года.

Анализ деятельности этой отрасли затруднен в силу того, что Росстат разделил основные виды ее продукции по двум разным направлениям. Так, выпуск паровых, газовых и гидравлических турбин сосредоточен в секторе «производство механического оборудования», а выпуск генераторов – в «производстве электрических машин и электрооборудования». Тем не менее, анализ динамик в этих секторах позволяет судить о динамике в целом по крупному энергетическому машиностроению.

Производство механического оборудования выросло по сравнению с I кварталом прошлого года на 5.8% – это довольно низкий результат на фоне общего показателя в машиностроении. При этом уже в марте было отмечено снижение производства относительно марта прошлого года на 3.4%. Основная продукция, выпускаемая в данной отрасли – это паровые, газовые и гидравлические турбины, используемые для строительства электростанций. Их выпуск снизился относительно января-марта прошлого года на 20% до 947 МВт – это минимальный уровень с I квартала 2006 года (см. рисунок 12).

В подотрасли «производство электрических машин и электрооборудования» рост производства составил по итогам квартала 9.1%, что также сравнительно немного, а в марте этот показатель составил всего 0.3%. При этом производство синхронных генераторов переменного тока, которые, как правило, идут в комплекте к вышеупомянутым турбинам, снизилось по итогам квартала также почти на 20%.

Таблица 8

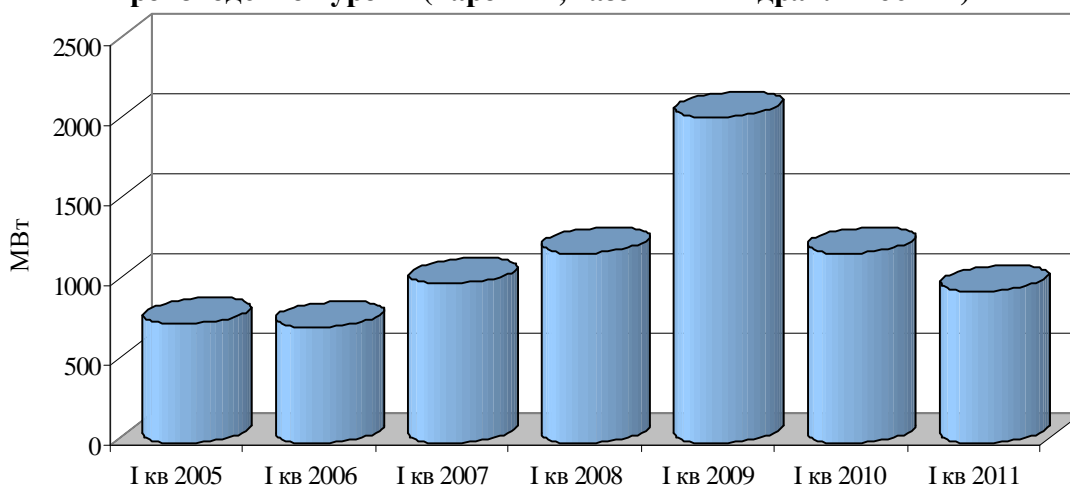
Производство крупного энергетического оборудования

	І кв. 2011	І кв. 2011 в % к І кв. 2010
Турбины		
Паровые, МВт.	76	7.8
Газовые, МВт	231	109.0
Гидравлические, МВт	640	-
Всего	947	80.0
Генераторы		
Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	1926	83.6

Источник: Росстат

Рисунок 12

Производство турбин (паровых, газовых и гидравлических)



Источник: Росстат, РИА-Аналитика

Резкий спад производства энергетического оборудования обусловлен долгосрочным циклом выпуска этой продукции

Впрочем, текущая динамика в данном случае мало отражает современное состояние спроса на рынке. Энергетическое машиностроение (здесь имеется в виду та его часть, которая занята производством крупного оборудования), характеризуется долгосрочностью производственного цикла. Выполнение каждого заказа осуществляется год-два и более. Поэтому сокращение производства в текущий момент может отражать снижение заказов два года назад, то есть в период наиболее активной фазы кризиса.

Кроме того, в силу долгосрочности производственного цикла здесь часто происходят перепады в темпах роста, причем довольно сильные, от квартала к кварталу. Вполне вероятно, что итоги I полугодия могут существенно отличаться от итогов I квартала. Как видно из рисунка 12, в прошлом году выпуск турбин в I квартале также был сравнительно небольшим, однако по итогам года он вырос до рекордного показателя 9.1 ГВт.

В настоящий момент загруженность крупного энергетического машиностроения довольно существенная, что обусловлено масштабным строительством в энергетике дополнительных мощностей. Только в текущем году ввод в эксплуатацию новых энерго мощностей должен составить (по плану АО «Системный оператор ЕЭС») более 8 ГВт, что почти в три раза больше, чем в прошлом году. Такой же объем ввода новых мощностей должен соблюдаться до 2015 года (Согласно разработанной Минпромторгом «Стратегии развития энергомашиностроения Российской Федерации на 2010-2020 годы и на перспективу до 2030 года»).

Таким образом, можно ожидать, что в течение последующих периодов текущего года крупное энергетическое машиностроение выйдет на положительную динамику.

Из крупных проектов, которые российские энергомашиностроители завершили в январе-марте текущего года, можно отметить:

- турбогенератор для Карагандинской ТЭЦ-3 (Республика Казахстан) мощностью 160 МВт производства АО «Силовые машины»;
- паровая турбина для Адлерской ТЭС мощностью 60 МВт производство АО «Силовые машины»
- Два рабочих колеса турбины и гидрогенератор мощностью 640 МВт для Саяно-Шушенской ГЭС производства АО «Силовые машины».

2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В сельскохозяйственном машиностроении в 2011 году возобновилась положительная динамика производства, но по некоторым ключевым видам продукции сохранился спад (см. таблицу 9). При этом в целом по отрасли положение остается непростым.

Таблица 9

Производство сельскохозяйственной техники

	І кв. 2011	І кв. 2011 в % к І кв. 2010
Зерноуборочные комбайны, шт.	1056	84.5
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	2604	в 2.3 р.

Источник: Росстат

Рост производства машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства в I квартале текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 6.1% , что является

довольно низким показателем по сравнению со средней динамикой по машиностроению.

При этом разнонаправленная динамика наблюдалась в производстве двух основных видов продукции сельхозмашиностроения – тракторов и зерноуборочных комбайнов.

Согласно данным Росстата, производство тракторов для сельского и лесного хозяйства выросло в январе-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2.3 раза. Согласно данным АСМ-Холдинга, выпуск тракторов сельскохозяйственного назначения за этот период составил 3.529 тыс. единиц, что на 181.2% больше, чем в январе-марте прошлого года. Как говорится в сообщении компании, из общего количества выпущенных в России тракторов (с учетом не сельскохозяйственных), наибольший рост, почти в 2.5 раза, наблюдался в производстве иностранных моделей. Их выпуск составил 3.254 трактора в I квартале 2011 года против 941 трактора в январе-марте 2010 года. При этом практически весь выпуск иностранных моделей сосредоточен в сегменте сельскохозяйственных тракторов с преобладанием сборки модельного ряда МТЗ («Беларус»). В общем количестве произведенных за три месяца 2011 года тракторов доля отечественных моделей сократилась до 23.9% с 37.7% в I квартале 2010 года. Как видно из таблицы 10, самый высокий темп роста производства сельскохозяйственных тракторов среди регионов наблюдался в Республике Татарстан, где на АО «ЕлАЗ» сосредоточены крупнейшие в России мощности по производству белорусской техники.

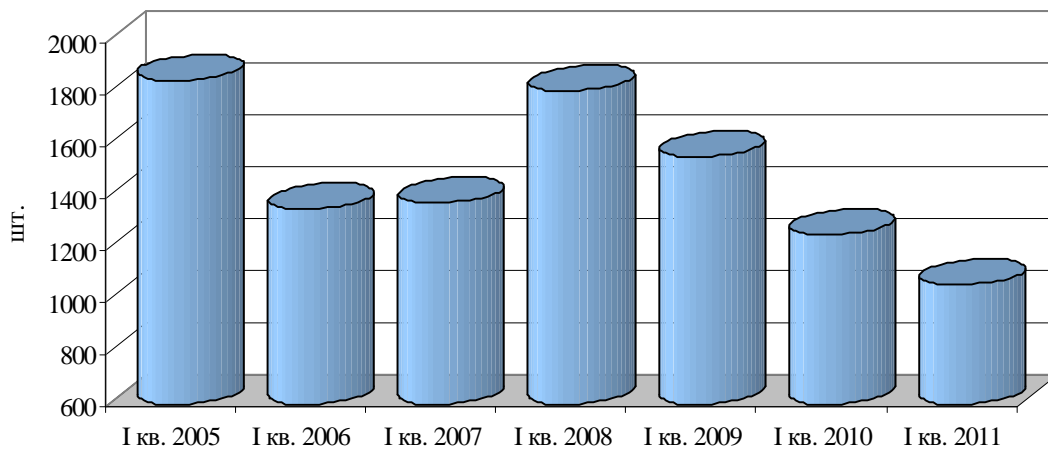
Вместе с тем выпуск зерноуборочных комбайнов продолжил сокращаться и достиг минимального значения последних лет (см. рисунок 13). Согласно данным Росстата, производство зерноуборочных комбайнов снизилось на 15.5% до 1056 единиц, а по версии АСМ-Холдинга – на 14.2% до 1057 единиц. При этом сборка комбайнов иностранных марок составила 392 единицы, а их доля в общем объеме производства сократилась за год с 41.4% до 37.1%. Как видно из таблицы 10, «Красноярский завод комбайнов» увеличил производство в несколько раз, но такой рост обусловлен крайне низкой базой прошлого года. В свою очередь, «Ростсельмаш» продолжил сокращать выпуск своей основной продукции.

Отметим, что снижение производства комбайнов происходит на фоне мизерных объемов экспорта и импорта этой продукции (см. рисунок 14). Сопоставление объемов экспорта, импорта и производства комбайнов свидетельствует о сокращении емкости их внутреннего рынка на 15.8% в январе-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Емкость внутреннего рынка зерноуборочных комбайнов сократилась на 15.8%

Рисунок 13

Производство зерноуборочных комбайнов



Источник: Росстат

Таблица 10

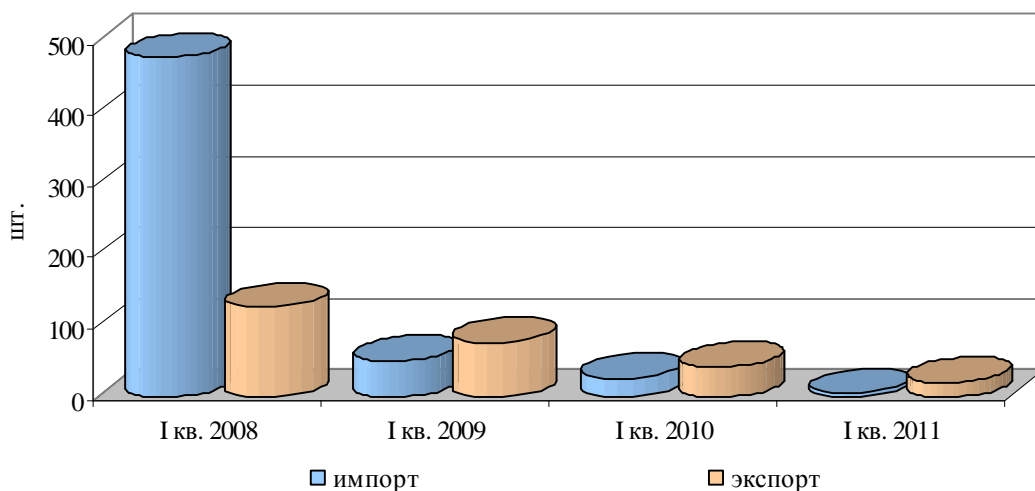
Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах

	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Зерноуборочные комбайны	
Краснодарский край (КЛААС)	161.9
Ростовская область (Ростсельмаш)	78.4.
Красноярский край (КЗК)	в 6.2 р.
Тракторы для сельского и лесного хозяйства	
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	58.8
Ростовская область (Ростсельмаш)	109.7.
Республика Мордовия (САРЭКС)	86.2.
Республика Татарстан	в 6.5 р.

Источник: Росстат

Рисунок 14

Экспорт и импорт зерноуборочных комбайнов



Источник: МЭР

Таким образом, ситуация на внутреннем рынке сельскохозяйственной техники остается неоднозначной. По некоторым видам продукции наблюдается увеличение спроса и производства, по другим продолжается спад.

Объяснить это можно неопределенностью в ожиданиях аграрных предприятий. За счет роста цен на сельхозпродукцию во второй половине прошлого года, многие из них улучшили свое финансовое положение. По данным Росстата, сальдированный финансовый результат в сельском хозяйстве по итогам 2010 года вырос почти на 20% – то есть можно говорить, что инвестиционный потенциал отрасли увеличился. Тем не менее, после введения запрета на экспорт зерновых, цены на сельхозпродукцию внутри страны стали падать, а компенсировать этот спад за счет внешнего рынка сельхозпредприятия не могли. Это могло привести к тому, что многие из них отложили свои планы по техническому переоснащению на более поздний период.

Второй причиной сравнительно вялой динамики производства в сельхозмашиностроении можно считать малую активность «Росагролизинга», который является одним из основных посредников между производителями сельхозтехники и ее потребителями. В I квартале текущего года «Росагролизинг» поставил агропромышленному комплексу 1118 единиц сельхозтехники. Напомним, что за весь прошлый год он поставил 4886 тыс. единиц техники. То есть поставки в текущем году осуществляются примерно по графику прошлого года, ставшего одним из самых неудачных в истории российского сельхозмашиностроения.

Слабая активность «Росагролизинга» вполне понятна. В свое время, в период острой фазы кризиса в первой половине 2009 года, он, выполняя правительственное поручение, закупил слишком много сельхозтехники, однако сбыть ее не смог и скопил у себя большое количество непроданной продукции.

Можно предположить, что во II квартале ситуация улучшится. В апреле Росагролизинг запустил программу распродажи сельхозтехники со своих складов со скидкой 50%. На эти цели правительством выделено 3.7 млрд руб. По этой программе планируется реализовать 6.5 тыс. единиц машин. Данная мера позволит освободить склады и сформировать финансовый ресурс.

Кроме того, инвестиционные возможности сельхозпредприятий должны повыситься после отмены (с 1 июня 2011 года) эмбарго на экспорт зерновых. Также отметим, что в текущем году в преддверии начала посевной были приняты «беспрецедентные меры» (со слов министра сельского хозяйства Елены Скрынник) по поддержке сельхозпроизводителей – снижены цены на топливо, заморожены цены на удобрения, выделены многомиллиардные кредитные средства.

*Росагролизинг будет
сбыть скопившуюся на
складах технику за полцены*

После засухи прошлого года правительство поставило для себя одной из приоритетных задач текущего года – урожай на уровне 85 млн. т, и одним из следствий этих планов должно стать увеличение спроса на сельхозтехнику.

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 среднемесячные цены производителей в 2011 году) увеличилось в I квартале текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 40%. При этом в натуральном выражении увеличился выпуск всех видов этой техники (см. таблицу 11).

Таблица 11

Производство железнодорожной техники

	I кв. 2011	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Электровозы магистральные, шт.	69	153.3
Тепловозы магистральные, секций	8	133.3
Тепловозы маневровые, шт.	45	в 2.5 р.
Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт.	14.8	147.7
Вагонные магистральные пассажирские, шт.	264	106.9

Источник: Росстат

Как видно из рисунков 15-18, производство грузовых вагонов и магистральных электровозов в I квартале 2011 года достигло рекордных исторических показателей. Эти же виды продукции внесли максимальный вклад в общий прирост объема производства железнодорожной техники в рассматриваемый период. Доля грузовых вагонов в общем приросте производства составила 76.6%, доля магистральных электровозов – 10.8%. Доля других видов техники исчисляется единицами процентов.

Как видно из таблицы 12, во всех регионах, где действуют предприятия, выпускающие грузовые вагоны, отмечена положительная динамика их производства. В Свердловской области, где работает крупнейшее вагоностроительное предприятие «Уралвагонзавод», рост производства составил 64.2%, то есть выше, чем в среднем по отрасли. В свою очередь, в Ростовской области рост производства электровозов составил 40.6%. С большой долей вероятности можно утверждать, что также высокий темп роста производства электровозов продемонстрировало предприятие «Уральские локомотивы» (входит в Группу «Синара»). Согласно данным Группы «Синара», в 2010 году это предприятие выпустило 50 двухсекционных электровозов «СИНАРА» и опытный образец нового локомотива «Гранит». В планах

предприятия на текущий год 54 электровоза «СИНАРА» и 11 электровозов «Гранит». По оценке РИА-Аналитика, в I квартале предприятие изготовило 17 электровозов «СИНАРА», что превышает прошлогодний уровень примерно на 25%.

Три вышеназванных предприятия обеспечили наибольший вклад в прирост производства железнодорожной техники в январе-марте текущего года.

Как уже говорилось выше, главным драйвером роста в отрасли стали грузовые вагоны. Их рынок сейчас крайне дефицитный. Это отчасти обусловлено либерализацией рынка железнодорожных перевозок и появлением в последние годы множества независимых железнодорожных операторов. О дефиците грузовых вагонов свидетельствуют большинство участников рынка. В СМИ появилась информация, что в Правительстве РФ сейчас рассматривается вопрос о временном снятии ограничения на ввоз грузовых вагонов, а также литых деталей для их производства с целью ликвидации дефицита. Кроме того, для сокращения дефицита на внутренний рынок получили доступ китайские производители вагонного литья, чего раньше не случалось. В частности, в прессе было опубликовано сообщение, что «Тианьруйская сталелитейная компания» с апреля текущего года начала поставлять вагонное литье для российского «Уралвагонзавода». Сейчас недостаток вагонного литья оценивается экспертами на уровне 36 тыс. вагонокомплектов. При этом китайское предприятие собирается поставить примерно 30 тыс. вагонокомплектов, что почти полностью закроет потребности рынка.

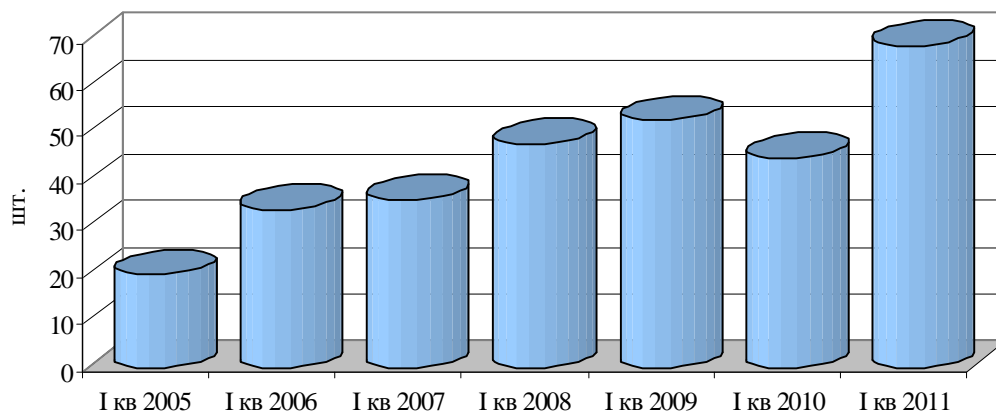
Таким образом, можно предположить, что за счет вагоностроителей и частично за счет производителей локомотивной техники, темпы роста производства в отрасли будут сохраняться на высоком уровне до конца года.

При этом отметим, что во второй половине года в России должно заработать еще одно крупное вагоностроительное предприятие – «Тихвинский вагоностроительный завод». Правда, ранее планировалось, что запуск его в эксплуатацию состоится в начале года, но впоследствии запуск был отложен на несколько месяцев. Мощность завода составляет 13 тыс. вагонов в год (около 25% от объема суммарного производства грузовых вагонов в России в 2010 году). Многие эксперты предупреждают, что производственные мощности в вагоностроении уже к 2014 году могут стать избыточным, так как ажиотаж на рынке будет постепенно спадать.

*На рынке грузовых вагонов
наблюдается острый дефицит,
а их выпуск достиг
исторического максимума*

Рисунок 15

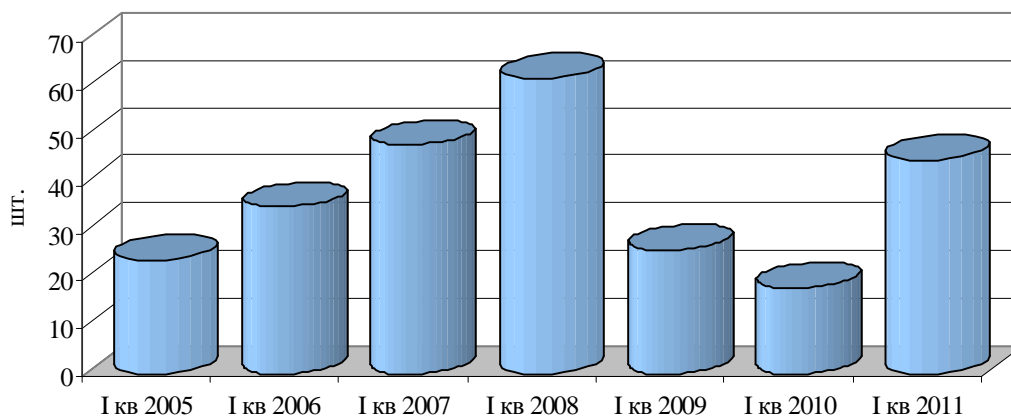
Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

Рисунок 16

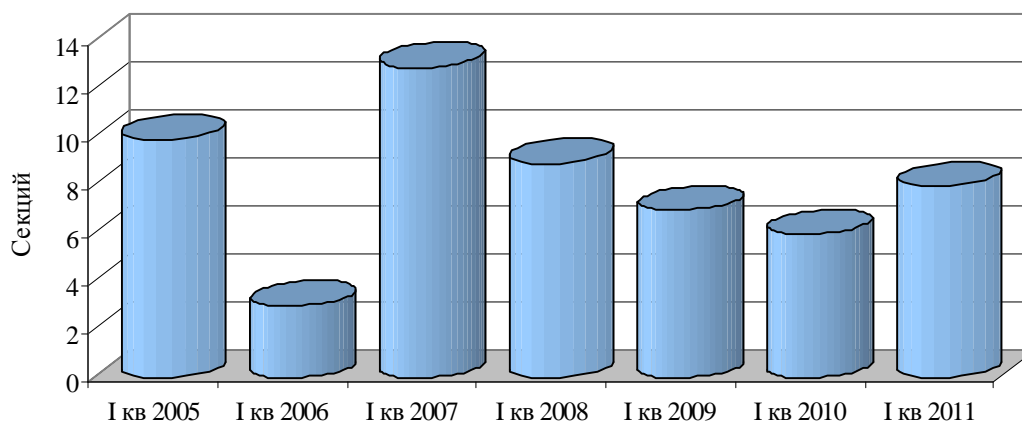
Производство тепловозов маневровых и промышленных



Источник: Росстат

Рисунок 17

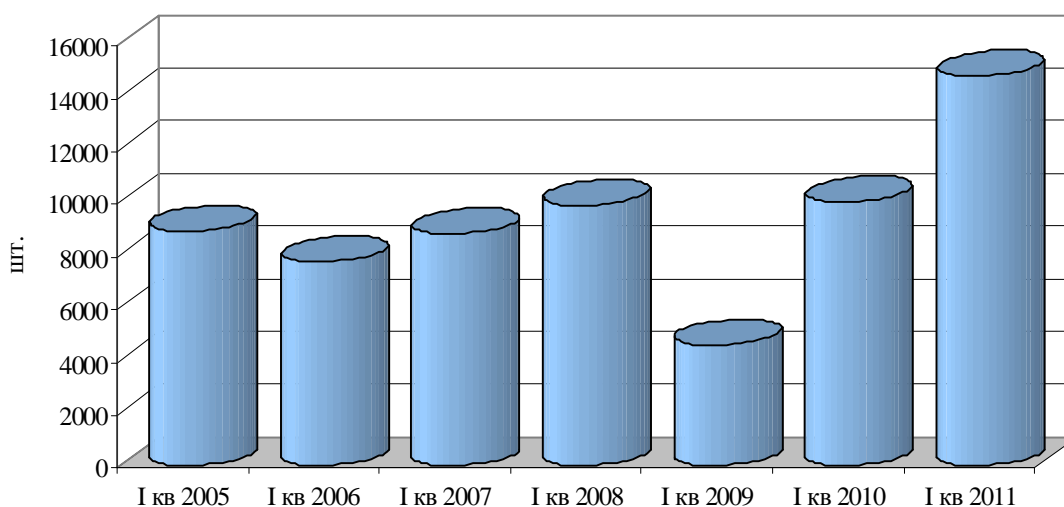
Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 18

Производство вагонов грузовых магистральных



Источник: Росстат

Таблица 12

Динамика производства железнодорожной техники в регионах

Регион	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	в 2.4 р.
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	108.7
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	100.6
Саратовская область (Трансмаш)	в 2.1 р.
Свердловская область (Уралвагонзавод)	164.2
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	в 2.5 р.
Электровагоны магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	140.6

Источник: Росстат

2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В строительном и дорожно-строительном машиностроении ситуация по-прежнему остается довольно сложной. И хотя в первой четверти текущего года отмечено улучшение динамики производства по большей части продукции, отставание от докризисного уровня еще довольно значительное. В машиностроительной подотрасли «производство оборудования специального назначения», большую долю в которой занимает производство строительной и дорожно-строительной техники, объем производства в январе-марте текущего года был в два с лишним раза ниже, чем в докризисном январе-марте 2008 года – это худший показатель среди всех машиностроительных подотраслей.

Таблица 13

Производство строительной и дорожно-строительной техники

	І кв. 2011	І кв. 2011 в % к І кв. 2010
Гусеничные тракторы, шт.	457	в 2.9 р.
Автогрейдеры, секций	262	156.9
Экскаваторы, шт.	440	101.4
Башенные краны, шт.	11	58.9

Источник: Росстат

Выпуск строительной техники увеличился на 35%, но в основном за счет гусеничных тракторов

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в отрасли, оцениваемый по четырем группам продукции (гусеничные трактора, экскаваторы, автогрейдеры и башенные краны в пересчете на среднемесячные цены производителей в 2011 году), в январе-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 35.2%, что можно считать довольно неплохим результатом. Однако 74% от суммарного прироста обеспечило производство гусеничных тракторов, спрос на которые формируется не только в строительном секторе, но и в других отраслях экономики. Их выпуск увеличился за год почти в три раза, но пока достиг лишь уровня 2006 года (см. рисунок 22). При этом, как видно из таблицы 14, почти в 50 раз увеличился выпуск тракторов в Волгоградской области.

Также около 30% от общего прироста обеспечили производители автогрейдеров. Их выпуск пока не достиг уровня 2006-2007 годов (см. рисунок 20).

Производство башенных кранов более чем в десять раз отстает от докризисного уровня

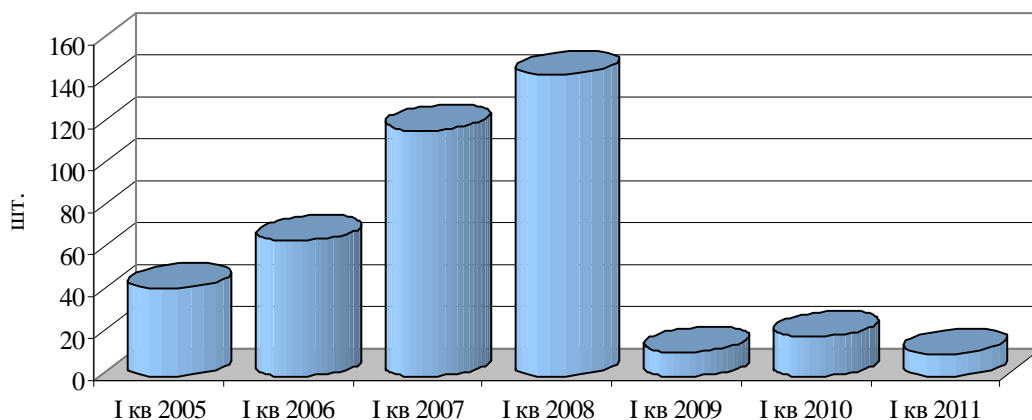
Тяжелее всего складывается ситуация в производстве башенных кранов, которые можно считать своеобразным символом стройдормаша. Их выпуск в 2011 году продолжал снижаться, достигнув рекордного минимума последних лет (см. рисунок 19). При этом по сравнению с докризисным уровнем, текущее производство башенных кранов сокращено более чем в десять раз.

Дальнейшее состояние этой машиностроительной отрасли будет зависеть от состояния строительного сектора страны, который пока демонстрирует малую подвижность. Так в январе-марте текущего года объем производства по виду деятельности «строительство» был всего на 1.6% больше, чем годом ранее, при том, что в кризисном 2009 году производство здесь сократилось на 15%. Инвестиционная активность строительного сектора в 2011 году продолжает оставаться очень низкой. Согласно данным Росстата, инвестиции в основной капитал в строительстве в январе-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снизились на 3.3%.

Основной надеждой производителей строительного оборудования сейчас является выполнение крупных госпроектов – таких как АТЭС-12, Универсиада-2013, Олимпиада-2014, ЧМ-2018. При этом следует учитывать высокую конкуренцию на этом рынке со стороны импортной продукции, которая еще больше обостряется из-за укрепляющегося рубля.

Рисунок 19

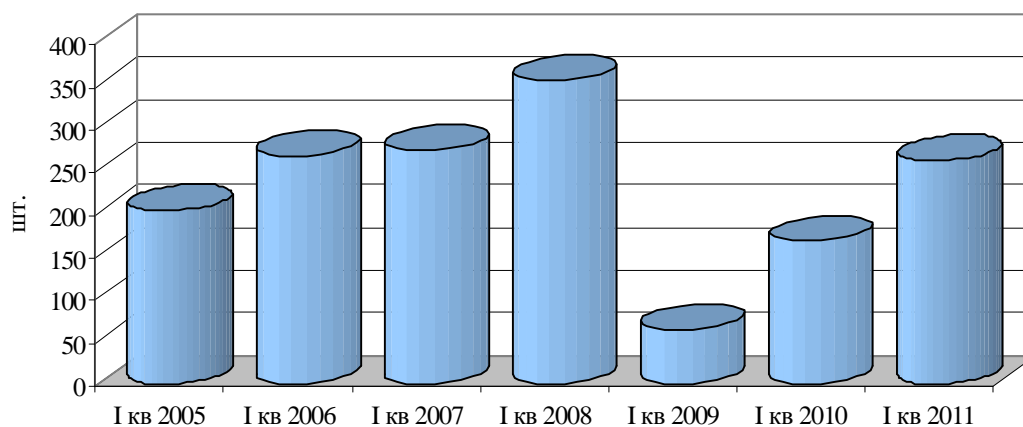
Производство башенных кранов



Источник: Росстат

Рисунок 20

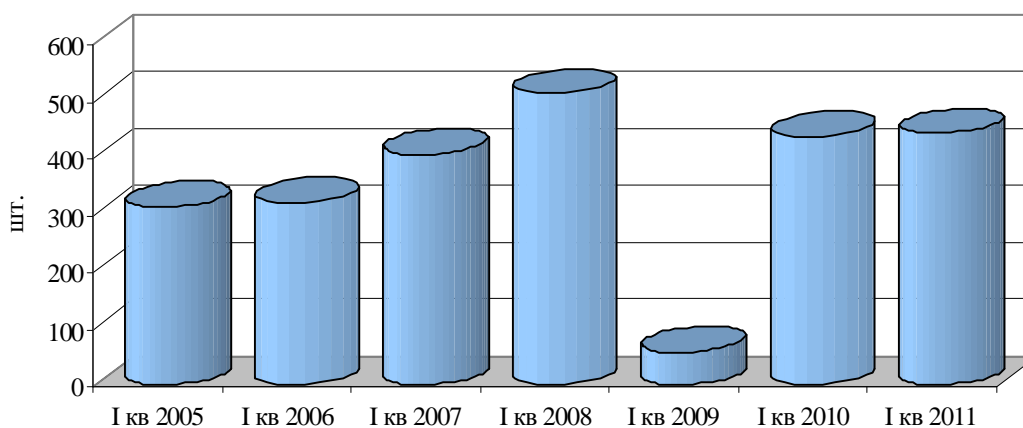
Производство автогрейдеров



Источник: Росстат

Рисунок 21

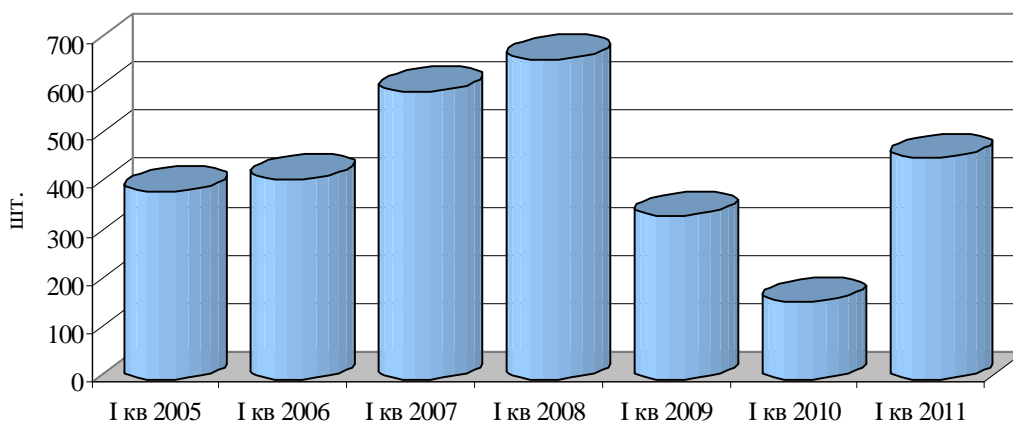
Производство экскаваторов



Источник: Росстат

Рисунок 22

Производство тракторов гусеничных



Источник: Росстат

Таблица 14

Динамика производства строительной и дорожно-строительной техники в регионах

Регион	I кв. 2011 в % к I кв. 2010
Экскаваторы	
Ивановская область (Кранэкс)	60.0
Тверская область (Тверской экскаваторный завод)	133.0
Санкт-Петербург (Ижорские заводы)	в 2.0 р.
Ростовская область (Донецкий экскаватор)	113.8
Республика Мордовия (САРЭКС)	18.8
Гусеничные тракторы	
Волгоградская область (ВгТЗ)	в 48.5 р.
Челябинская область (ЧТЗ)	в 2.3 р.
Автогрейдеры	
Брянская область (Брянский арсенал)	148.6
Башенные краны	
Московская область (Одинцовский машиностроительный завод)	в 3.0 р.

Источник: Росстат

2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

За три месяца выпущен всего один магистральный самолет

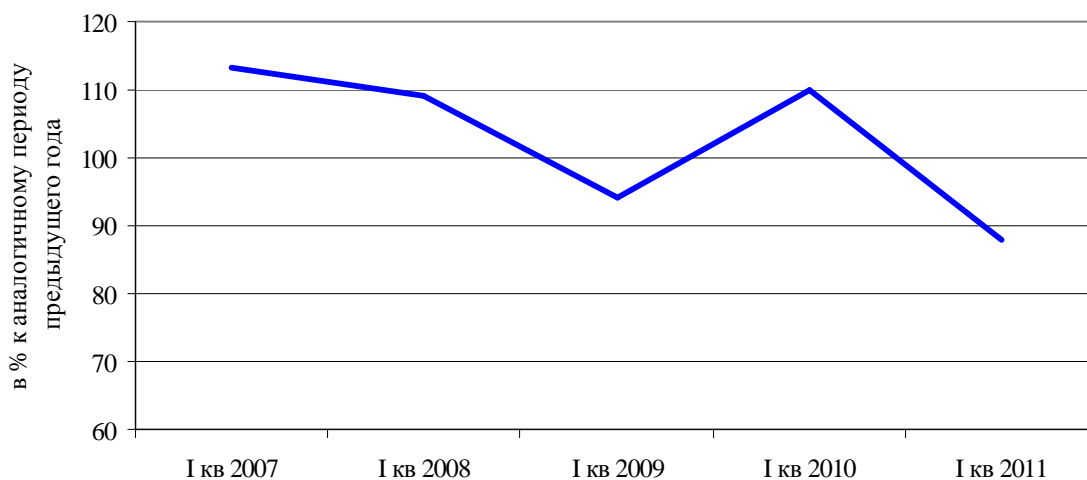
Как видно из рисунка 23, спад производства в гражданском авиастроении в первой четверти 2011 года достиг рекордного значения – 12.2% по сравнению с январем-мартом прошлого года. Производство авиационной техники сократилось за этот период на 12%. За квартал был произведен только один гражданский самолет, что хотя и выше нулевого прошлогоднего результата (см. рисунок 24), но существенно ниже, чем в первые три месяца 2008-2009 годов. Производство гражданских вертолетов также достигло минимального значения последних лет (см. рисунок 25), снизившись по сравнению с I кварталом прошлого года почти вдвое.

Как говорится в отчете Минпромторга, снижение производства произошло за счет сокращения выпуска продукции на АО «НПО «Сатурн», ОАО «Казанский вертолетный завод», АО «Казанское авиационное ПО им. С.П. Горбунова», ЗАО «Авиастар-Самолетное производство» и ряде других предприятий.

Напомним, что по итогам 2010 года объем производства гражданской продукции в авиастроении также снизился по сравнению с 2009 годом, но тогда спад составил всего 1.6%.

Рисунок 23

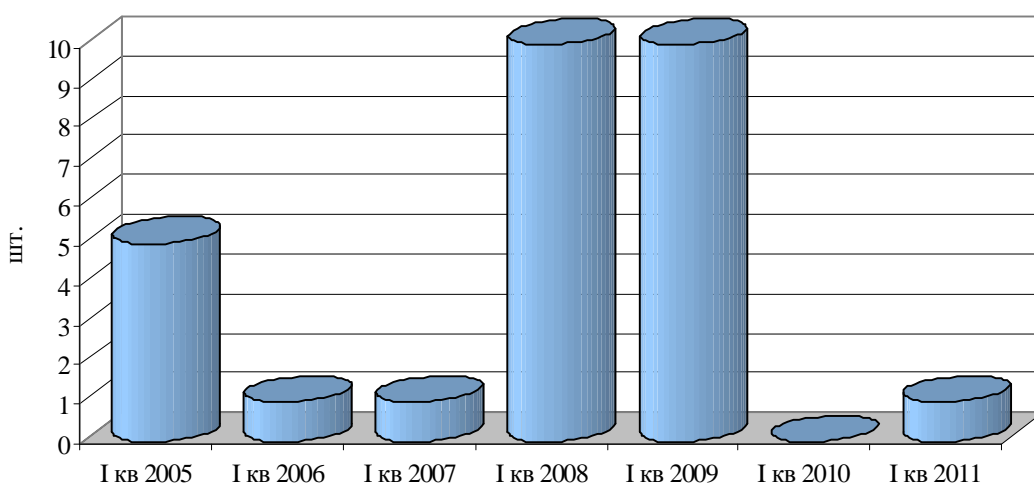
Индекс производства гражданского авиастроения



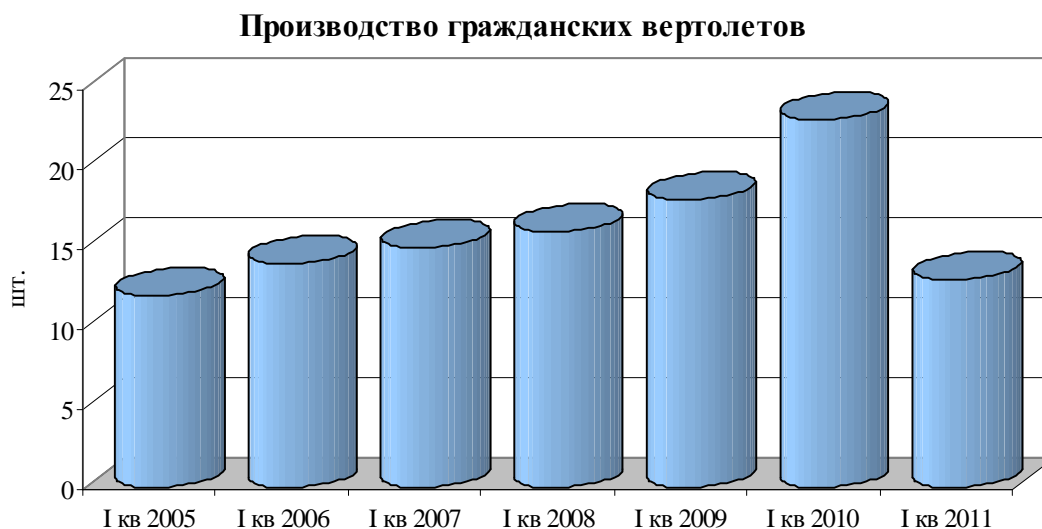
Источник: Минпромторг

Рисунок 24

Производство самолетов гражданских



Источник: Росстат



Источник: Росстат

Несмотря на спад производства в I квартале, итоги года в гражданском авиастроении могут быть рекордными

Негативный результат обусловлен в большей степени долгосрочным производственным циклом, который определяет резкие перепады в динамике отрасли. Несмотря на низкий уровень производства в I квартале, перспективы отрасли на текущий год довольно неплохие, о чем можно судить из опубликованных заявлений ответственных лиц.

Наибольший вклад в общий рост производства должен обеспечить проект Sukhoi Superjet 100, который в феврале 2011 года прошел сертификацию Межгосударственного авиационного комитета (МАК). По последним данным из разных источников, выпуск этих самолетов в 2011 году должен составить от 14 до 17 штук, при том, что еще в начале года план составлял 11 самолетов. В 2012 году их выпуск будет доведен до 25 штук, а в дальнейшем планируется выйти на производство 60-70 самолетов в год.

Всего, по словам президента Ассоциации Союза авиационного двигателестроения Виктора Чуйко, в 2011 году будет изготовлено 31 магистральных самолета (пять Ту-204/214, один Ил-96, восемь Ан-148, четырнадцать Sukhoi Superjet 100, два Бе-200 и один Ил-76).

Напомним, что в прошлом году предприятиями авиастроения было сдано 14 гражданских самолетов и из них лишь 7 (по другим источникам – 9) относились к магистральным (остальные – легкие учебно-тренировочные самолеты). Таким образом, только по магистральным самолетам в 2011 году ожидается более чем трехкратный рост производства, а их выпуск достигнет рекордного за последние годы показателя.

Также хорошие перспективы ожидаются в отношении производства вертолетов. По словам генерального директора холдинга

«Вертолеты России» Дмитрия Петрова, объем их выпуска (суммарно гражданского и военного назначения) составит в 2011 году 262 единицы, против 214 вертолетов в прошлом году (рост на 22%). При этом Минобороны собирается закупить в текущем году 109 вертолетов.

Вместе с тем, несмотря на оптимистические прогнозы на 2011 год в отношении самолетов и вертолетов, фундаментальные проблемы авиастроения по-прежнему остаются нерешенными. Фактически речь идет о росте выпуска модификаций техники, разработанной в большинстве своем еще в советские годы, за редким исключением, к числу которых относится проект Sukhoi Superjet 100. Отставание в области авиационного двигателестроения, авионики, использовании композиционных материалов, технологической базы, существенно сдерживает конкурентный потенциал в области самолето- и вертолетостроения. Решить проблему можно путем увеличения госфинансирования отрасли и усиления контроля за использованием выделенных средств, а также создания благоприятных условий для притока инвестиций и кадров. В противном случае, в перспективе существует опасность потери как внутреннего, так и внешнего рынка.

2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Производство судостроительной продукции снизилось по сравнению с прошлым годом почти на 40%

В гражданском судостроении в I квартале 2011 года также наблюдалось рекордное падение производства (см. рисунок 26). Согласно данным Минпромторга, спад производства гражданской продукции в отрасли в январе-марте текущего года относительно аналогичного периода прошлого года составил 52.2%. В том числе объем судостроительной продукции сократился на 39.7%.

В первую очередь, это связано с падением производства судостроительных работ на АО «Выборгский ССЗ», АО «ПО «Севмашпредприятие», АО «ССЗ «Красные Баррикады», АО «Завод «Красное Сормово», АО «ЦС «Звездочка», АО «Новороссийский судоремонтный завод», АО «Пролетарский завод» и ряде других.

При этом, как отмечается в отчете Минпромторга, продолжается реализация ряда крупных судостроительных проектов. Всего в постройке находятся 110 судов. Впрочем, эта величина (110-114 судов) является почти неизменной на протяжении уже нескольких лет. Судостроение, как и многие другие отрасли тяжелого машиностроения, характеризуется долгосрочным циклом производства.

Данные о выполняемых в настоящий момент проектах в отрасли представлены в таблице 15. При этом следует отметить, что некоторые из этих проектов в конце I квартала были завершены. В частности, «Адмиралтейские верфи» спустили на воду научно-экспедиционное

судно для российской антарктической экспедиции, а «Северная верфь» завершила производство судна снабжения нефтедобывающих платформ по заказу норвежской компании.

Рисунок 26



Источник: Минпромторг

Таблица 15

Деятельность российских судостроительных предприятий

Предприятия	Информация о производственной деятельности
ОАО «Выборгский ССЗ»	заканчивается строительство двух плавучих полупогружных буровых
Северодвинское предприятие «Центр Судоремонта «Звездочка»	продолжается сборка плавучей буровой установки «Арктическая»
АО «ПО «Севмашпредприятие»	ведется строительство морской ледостойкой платформе «Приразломная»
АО «Балтийский завод»	строительство плавучего энергетического блока с реакторной установкой КЛТ-40С по заказу ФГУП «Концерн «Росэнергоатом»
АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького»	строительство двух скоростных пассажирских судна проекта А-45-1 для ГП Красноярского края «Центр транспортной логистики», двух корпусов танкера проекта А-145
АО «Окская судовой верфь»	строительство десяти сухогрузных судов для ОАО «ВЭБ-лизинг»
АО «Ярославский ССЗ»	строительство двух буксиров-спасателей на экспорт, плавучей насосной станции для «Волгоградмелиоводхоз», речной яхты, двух водолазных судов для ФА «Морречтранс»
АО «Завод «Красное Сормово»	строительство семи танкеров проекта 19614, двух танкеров проекта 19900
АО «ССЗ «Красные Баррикады»	сборка плавучей буровой установки для Китая
АО «ССЗ «Северная верфь»	строительство судна снабжения проекта VS485PS для Норвегии
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»	строительство шести малых рыболовных сейнеров

Источник: Минпромторг

Причиной резкого спада производства стало завершение выполнения двух крупных проектов

Отметим, что резкий спад производства произошел во многом за счет того, что на завершающую стадию работ вышли несколько

крупных проектов, которые до последнего времени имели значительную долю в общем объеме производства в гражданском судостроении.

В частности «Севмашпредприятие» завершает строительство морской ледостойкой платформы «Приразломная», а на «Выборгском судостроительном заводе» (ВСЗ) завершается выпуск второй плавучей полупогружной платформы для Штокмановского месторождения (по заказу «Газпрома»). Еще в 2009 году на оба этих проекта приходилось около двух третей от общего объема производства в гражданском судостроении.

В связи с окончанием выполнения проекта «ВСЗ» оказался в довольно тяжелом положении. Дальнейшее строительство шельфового оборудования для «Газпрома» было заморожено из-за переноса сроков освоения Штокмановского месторождения. В результате, к началу марта заводу грозила полная остановка, 85% рабочих были отправлены в вынужденный отпуск с сохранением 2/3 заработка. Однако уже в апреле СМИ сообщили, что все работники «ВСЗ» будут в скором времени вызваны из простоя. Это стало возможным благодаря контракту с компанией Arctech Helsinki Shipyard по строительству блоков для двух ледокольных судов снабжения. Как утверждает руководство предприятия, объем работ по этому контракту позволит загрузить производственные мощности завода на 100%. Блоки для первого судна должны быть поставлены заказчику в конце 2011 и начале 2012 годов, для второго судна – во II квартале 2012 года. Таким образом, можно ожидать, что во второй половине года темпы спада в отрасли будут сокращаться.

Наиболее динамично развивающимися предприятиями отрасли в настоящий момент являются судостроительные заводы, выпускающие речные сухогрузы или танкеры класса «река-море». В первую очередь, это относится к предприятиям «Окская судостроительная верфь» и «Красное Сормово» (оба находятся в Нижегородской области). «Красное Сормово» планирует построить в 2011 году восемь танкеров – один для компании SVL дедвейтом 7.1 тыс. тонн и семь дедвейтом 5.6 тыс. тонн каждый для компании «В.Ф. Танкер». В свою очередь, «Окская судостроительная верфь» собирается передать в 2011 году 5 сухогрузов «Волжскому пароходству». Частично эти планы были реализованы в I квартале текущего года. Так, «Красное Сормово» построило уже три из семи танкеров, предназначенных для «В.Ф. Танкер».

3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Объем инвестиций в машиностроительной отрасли в I квартале 2011 года увеличился на 29,8%, что в разы превышает среднероссийские темпы роста

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в I квартале 2011 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 29,8% до 23,1 млрд. руб., что в разы превышает среднероссийские темпы роста (1,9%). Абсолютный объем инвестиций, однако, остался на невысоком уровне. Как следствие, доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России осталась на уровне 2010 года – 2,4% (в I квартале 2010 года она была ниже – 2,2%).

Рост объемов инвестиций наблюдался по всем подотраслям, а наиболее значительным он был в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования – 25%. В целом позитивно расценивая рост инвестиций, необходимо отметить, что их размер относительно экономики в целом и размера отрасли очень невелик – возможно, в пределах компенсации выбытия основных фондов.

В целом в 2011 году эксперты «РИА-Аналитика» прогнозируют рост инвестиций на 15-20%, однако он не станет структурным, а будет обусловлен реализацией нескольких крупных инвестиционных проектов, прежде всего, в автомобилестроении.

Таблица 16

Объем инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности

	I кв. 2011 г., млрд. руб.	В % к I кв. 2011 г.	В % к итогу	2010 г.	2009 г.
Всего	956.8	101.9	100	6413.7	5769.8
Обрабатывающие производства	170.8	104.7	17.9	993.7	881.9
Производство машин и оборудования	5.7	104.1	0.6	39.1	30.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	4.1	125.0	0.4	27.0	26.5
Производство транспортных средств и оборудования	13.3	110.7	1.4	87.4	70.7

Источник: Росстат

Поступление прямых иностранных инвестиций в начале 2011 года в отрасли сократилось на 42%

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасли по итогам I квартала 2011 года составил 1941 млн долл. (+3,5% к началу года). Поступление иностранных инвестиций по сравнению с I кварталом 2010 года снизилось на 30% до 759 млн. долл. Прямые иностранные инвестиции при этом сократились на 42% до 293 млн долл. Крупнейшими инвесторами в машиностроение в начале 2011 года стали Германия, Казахстан и Нидерланды.

В 2011 году возможен рост иностранных инвестиций за счет проектов в автомобилестроении, однако по другим сегментам отрасли существенных позитивных изменений экспертами «РИА-Аналитика» не ожидается.

Рисунок 27



Источник: Росстат

4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Прибыль машиностроительной отрасли в начале 2011 года оставалась крайне низкой

В I квартале 2011 года, согласно данным Росстата, компании машиностроительного сектора демонстрировали рост доходов, по темпам несколько уступая обрабатывающей промышленности в целом, но превосходя общероссийские показатели. Так, сегмент «производство машин и оборудования» увеличил прибыль (сальдо прибылей и убытков) по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 43.2% до 6.1 млрд. руб. против роста прибыли в 33.1% по стране в целом. «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 34.3% до 6.4 млрд. руб., а «производство транспортных средств и оборудования» в отличие от I квартала 2010 года продемонстрировало прибыль – 10.6 млрд. руб.

По сравнению с I кварталом 2010 года в 2011 году доля прибыльных предприятий существенно увеличилась по всем сегментам машиностроения. Доля прибыльных компаний в производстве машин и оборудования в I квартале 2011 года выросла с 59.8% до 63.6%, что выше общероссийского показателя – 61.4%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний достигла 64.1%, а в производстве транспортных средств и оборудования доля прибыльных предприятий осталась низкой, хотя и увеличилась до 59.1%.

Следует отметить, что рост прибыльности машиностроительной отрасли во многом связан с достаточно неудачным началом 2010 года. Кроме того, в случае производства машин и оборудования значительный вклад в поддержание отрасли вносит господдержка автопроизводителей, завершение которой может оказаться крайне болезненным для всей отрасли.

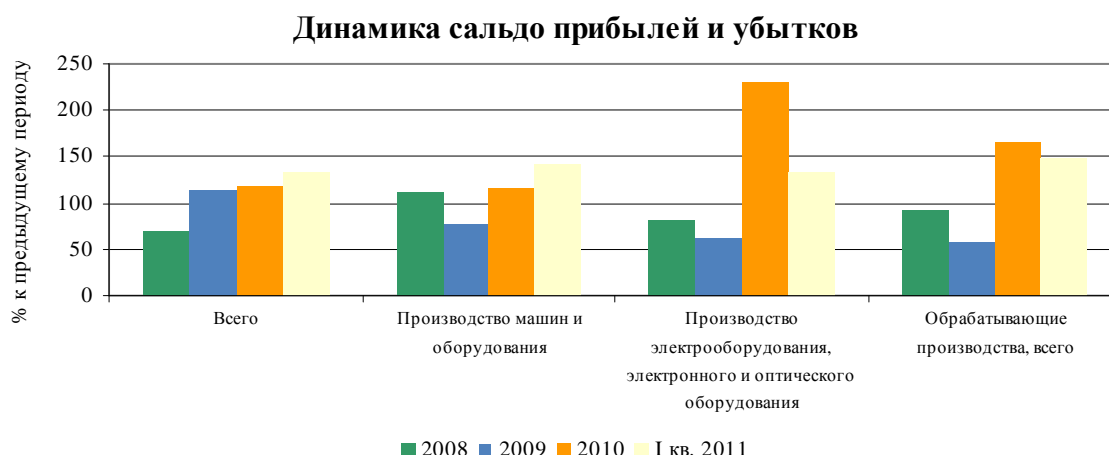
Таблица 17

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

	I кв. 2011 г.		2010 г.		2009 г.	
	млрд. руб.	в % к I кв. 2011 г.	млрд. руб.	в % к 2009 г.	млрд. руб.	в % к 2008 г.
Всего	+1980.2	133.1	+6132.9	119.5	+4300.5	114.2
Обрабатывающие производства, всего	+504.9	148.0	+1598.0	166.6	+970.8	58.5
Производство машин и оборудования	+6.1	143.2	+40.0	116.1	+36.6	77.4
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	+6.4	134.3	+52.7	в 2.3р.	+23.7	62.1
Производство транспортных средств и оборудования	+10.6	-	+13.5	-	-87.9	-

Источник: Росстат

Рисунок 28



Источник: Росстат

Таблица 18

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

	I кв. 2011 г.	I кв. 2010 г.	2010 г.	2009 г.	2008 г.
Всего	61.4	61.2	72.2	69.9	74.8
Обрабатывающие производства, всего	61.1	60.0	72.1	67.3	74.2
Производство машин и оборудования	63.6	59.8	73.5	67.4	79.4
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	64.1	60.4	80.1	72.3	81.3
Производство транспортных средств и оборудования	59.1	54.4	68.1	57.6	71.8

Источник: Росстат

Рисунок 29



Источник: Росстат

В целом машиностроительная отрасль по-прежнему не генерирует прибыли в экономике России – по итогам I квартала 2011 года на отрасль приходится только 1.2% прибыли предприятий России. Депрессивное состояние российского машиностроения является

хронической проблемой, решать которую необходимо в комплексном подходе в ближайшие годы. В противном случае отрасль станет представлять собой группу исключительно сборочных предприятий.

4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Рентабельность в машиностроении в начале 2011 года оставалась крайне низкой

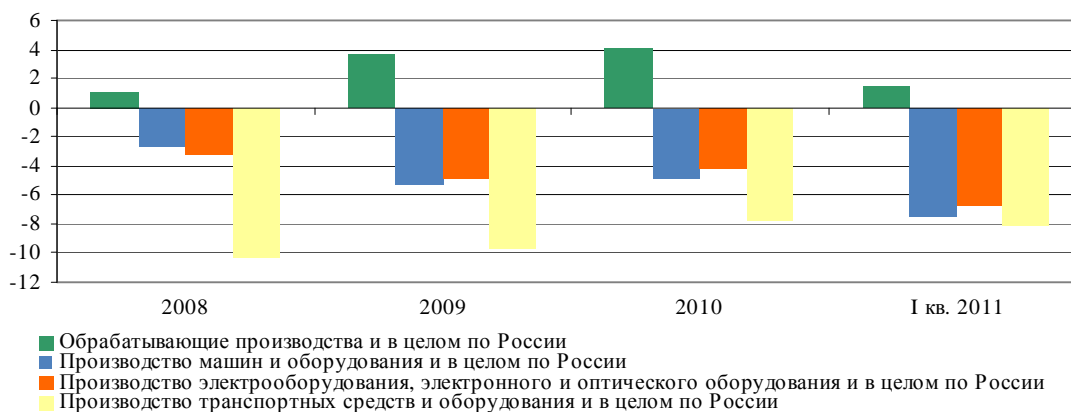
Уровень рентабельности по итогам I квартала 2011 года в машиностроительной отрасли в целом несколько снизился, оставаясь на крайне невысоком уровне. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 5.1% против 6.0% в I квартале 2010 года, в производстве транспортных средств и оборудования рентабельность продаж равнялась 4.4% против 0.6%. В производстве машин и оборудования рентабельность снизилась с 6.3% до 5.8%. Рентабельность продаж по России в целом в I квартале 2011 года сократилась до 12.6% против 12.7% годом ранее.

Самую высокую рентабельность, как и в 2010 году, демонстрировал наиболее высокотехнологичный сегмент машиностроения – производство электронного и электрооборудования. Это можно расценивать позитивно, однако оставаясь очень низким в абсолютных величинах, в настоящее время уровень рентабельности во всех подотраслях не создает значимых предпосылок для развития машиностроения и проведения масштабных инвестиций. В этих условиях, учитывая высокую капиталоемкость сегмента, для развития машиностроения в России необходима государственная поддержка, особенно в части привлечения иностранных инвесторов.

В 2011 году можно ожидать роста рентабельности в производстве транспортных средств в силу низкой базы и роста спроса на 2-3 п.п. По остальным подотраслям машиностроения рост рентабельности также будет наблюдаться, но он, вероятно, не превысит 1-2 п.п.

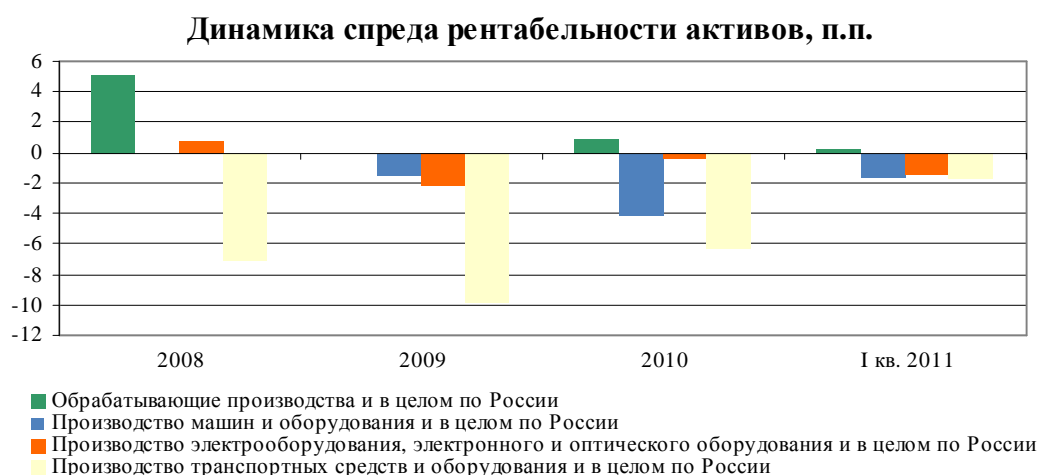
Рисунок 30

Динамика спреда рентабельности продаж, п.п.



Источник: Росстат

Рисунок 31



Источник: Росстат

Таблица 19

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

	I кв. 2011 г.		I кв. 2010 г.		2010 г.		2009 г.	
	Рентабельность продаж*	Рентабельность активов**	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов
Всего	12.6	2.2	12.7	1.8	11.1	6.9	11.5	5.7
Обрабатывающие производства	14.1	2.4	12.9	1.8	14.4	7.8	12.5	5.6
Производство машин и оборудования	5.1	0.6	6.0	0.4	7.3	2.8	8.8	4.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	5.8	0.7	6.3	0.6	10.3	6.4	8.3	3.5
Производство транспортных средств и оборудования	4.4	0.4	0.6	-0.4	4.7	0.5	1.1	-4.2

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

**Рентабельность активов - соотношение сальдированного финансового результата и стоимости активов организаций

Источник: Росстат

4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

В I квартале 2011 года финансовая устойчивость отрасли снижалась

Невысокая финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в I квартале 2011 года снижалась, что можно отметить как существенный негативный фактор. И без того низкая платежеспособность отрасли ухудшилась даже в условиях улучшения посткризисной конъюнктуры. Коэффициент текущей ликвидности на конец марта 2011 года в производстве машин и оборудования сократился до 140.3%, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования незначительно вырос до 170.5%, в производстве

транспортных средств и оборудования снизился до 142.5%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил низкие 27.9%, 31.2% и 21.2% соответственно.

Доля собственных средств в активах отрасли, как и по итогам 2010 года низка, а существенная зависимости компаний от финансовых обязательств сохраняется. Как уже указывалось в предыдущем обзоре, в случае повторения кризисных явлений 2008-2009 годов без помощи государства многие компании отрасли с долговой нагрузкой справиться не смогут. Улучшения финансовой устойчивости в 2011 году 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 20

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

	I кв. 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	180.3	-15.4	45.9	186.3	-18.3	45.0	183.0	-19.7	44.3
Обрабатывающие производства	172.1	-10.5	38.8	181.0	-12.6	37.8	165.8	-15.8	37.8
Производство машин и оборудования	140.3	-7.2	27.9	209.2	-4.4	20.7	152.8	-0.6	29.5
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	170.5	7.1	31.2	167.2	8.8	35.4	155.0	6.0	34.0
Производство транспортных средств и оборудования	142.5	-18.4	21.2	148.1	-16.3	21.6	141.5	-18.2	23.8

*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

Просроченная задолженность в I квартале 2011 года в отрасли продолжила рост до угрожающих уровней

Начало 2011 года для машиностроительной отрасли характеризовалось продолжением наблюдавшегося в 2010 году критического роста просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам, согласно данным Росстата, по итогам марта 2011 года к декабрю 2010 года в

машиностроению увеличилась на 26% до 41.1 млрд. руб. В целом по России при этом просроченная задолженность снизилась на 7%. Доля отрасли в просроченной задолженности по России выросла с 19.8% до 26.3% (для сравнения доля отрасли в прибыли – только 1.2%).

Продолжение ухудшения ситуации с просроченной задолженностью свидетельствует о все более низком среднем кредитном качестве заемщиков машиностроительного сектора. Фактически состояние отрасли в целом в настоящее время является предефолтным.

Таблица 21

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

	На конец марта 2011 года, млрд. руб.	В % к марту 2010 г.	В % к итогу	2010	2009	2008
Всего	156.0	126.8	100	168.4	142.1	79.2
Обрабатывающие производства	84.3	150.9	54.1	75.2	67.3	34.2
Производство машин и оборудования	6.4	в 7.9 р.	4.1	5.8	0.7	0.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	8.0	в 3.4 р.	5.1	8.3	3.0	0.3
Производство транспортных средств и оборудования	27.7	в 7.7 р.	17.7	19.2	18.0	10.5

Источник: Росстат

Доля просроченной задолженности в общем объеме отраслевой задолженности по кредитам по итогам апреля выше, чем в целом по стране – 6.3% против 5.2%

По данным ЦБ РФ ситуация с просрочкой по кредитам в отрасли несколько лучше, хотя и остается тяжелой. Просроченная задолженность подотраслей машиностроения перед российскими банками в январе-апреле 2011 года снизилась на 13% и на 1 января 2011 года составила 37.4 млрд. руб. Доля отрасли в просроченной задолженности в России снизилась с 6.0% на начало года до 5.1%. Доля просроченной задолженности в общем объеме отраслевой задолженности по кредитам при этом значительно выше, чем в целом по стране – 6.3% (6.0% на начало года) против 5.2%. Объемы полученных кредитов (суммарной задолженности по кредитам) при этом снизились на 1.5% до 589.6 млрд. руб.

В целом тяжелое положение машиностроительной отрасли подтверждает и рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам I квартала 2011 года, где три подотрасли заняли 10, 12 и 15 место из 16 возможных, причем «производство транспортных средств и оборудования» с начала года потеряло в рейтинге одну позицию.

В 2011 году можно ожидать роста просроченных кредитов и возможно, банкротства ряда предприятий отрасли. Объем полученных кредитов в отрасли в 2011 году по оценкам экспертов «РИА-Аналитика» из-за низкого качества заемщиков может увеличиться не

более чем на 5-10%, рост просроченных платежей может составить 10-15%.

Таблица 22

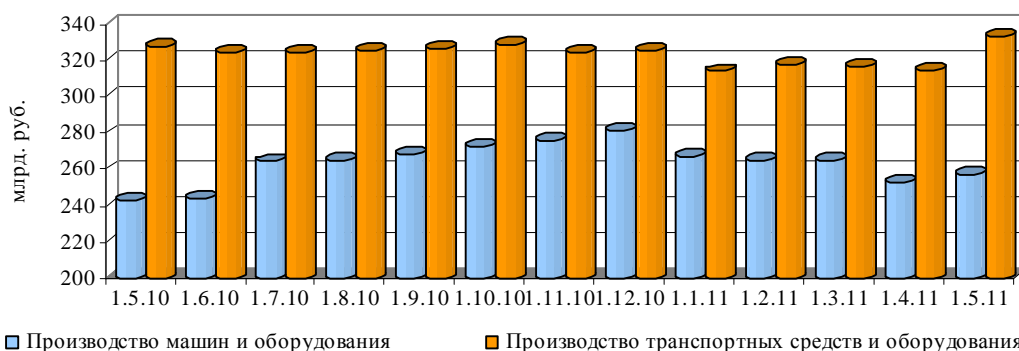
**Рейтинг финансового состояния отраслей
промышленности по итогам I квартала 2011 года**

№ в I кв. 2011 г.	№ в 2010 г.	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
1	1	Производство кокса и нефтепродуктов	12515	22.7	4.9	50.3	248.2	1.968	51.04	87.06
2	2	Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	722	61.2	5.2	56.4	243.9	2.380	72.14	76.42
3	3	Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	2782	39.5	4.8	57.5	192.6	4.383	61.11	70.29
4	6	Производство, передача и распределение электроэнергии	1759	17.8	2.8	56.8	232.8	2.438	60.96	64.69
5	5	Химическое производство	1085	24.3	4.6	47.3	188.5	4.015	51.43	64.19
6	4	Металлургическое производство	1598	20.6	3.6	45.6	198.6	2.377	64.76	62.47
7	7	Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них	1064	15.7	2.8	41.5	185.3	2.837	61.44	53.28
8	8	Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	752	9.4	1.1	28.7	149.8	1.887	55.19	44.65
9	9	Производство резиновых и пластмассовых изделий	855	6.7	0.5	25.6	132.7	5.159	46.47	31.25
10	10	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	322	5.8	0.7	31.2	170.5	3.538	60.10	29.03
11	11	Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	279	6.3	0.9	23.4	127.9	3.087	50.16	27.85
12	12	Производство машин и оборудования	325	5.1	0.6	27.9	140.3	3.474	70.80	23.73
13	16	Обработка древесины и производство изделий из дерева	381	7.5	1	19.9	132	3.726	87.79	23.33
14	13	Производство готовых металлических изделий	384	3.2	0.1	26.6	131.8	3.509	52.94	16.98
15	14	Производство транспортных средств и оборудования	408	4.4	0.4	21.2	142.5	4.255	109.47	15.69
16	15	Текстильное и швейное производство	268	4.6	0.4	23.5	141.4	9.825	45.10	14.07

Источник: «РИА-Аналитика»

Рисунок 32

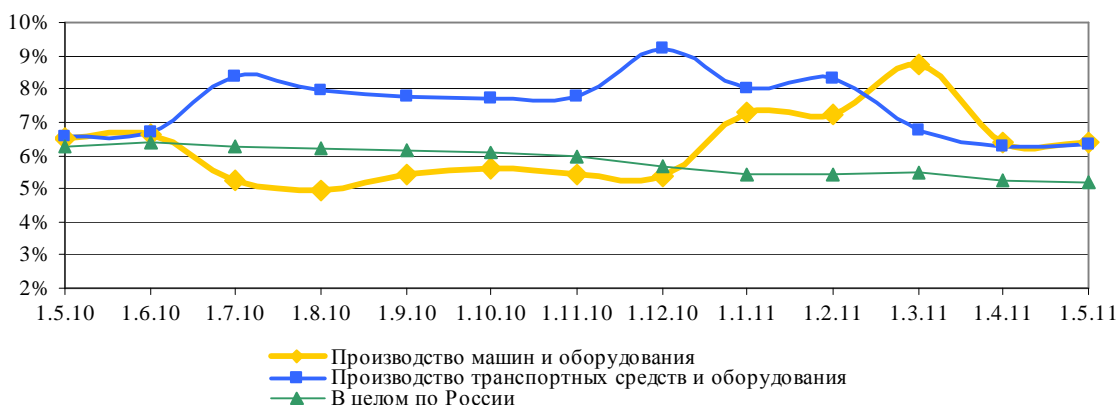
Динамика задолженности по банковским кредитам в России



Источник: ЦБ РФ

Рисунок 33

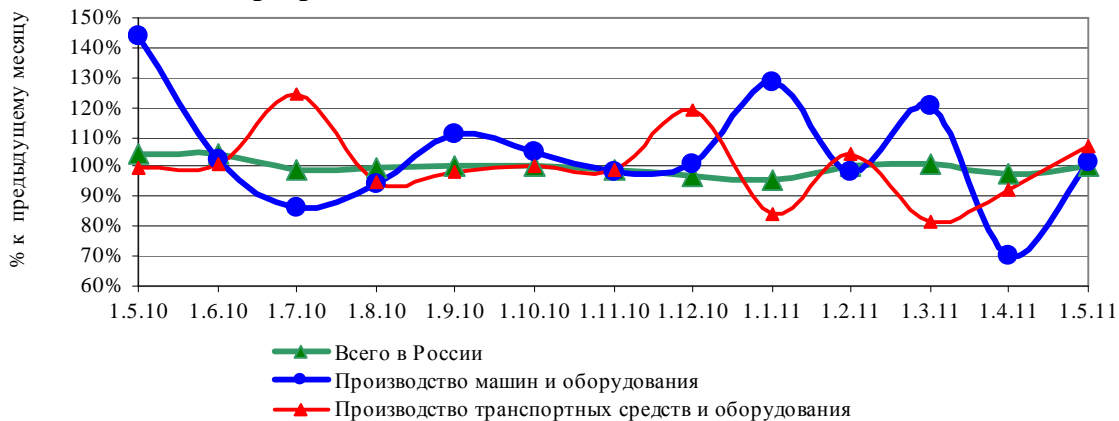
Доля просроченной задолженности в общей задолженности отрасли по банковским кредитам



Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 34

Динамика изменения объема просроченной задолженности банкам России



Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»

Таблица 23

**Размер и доля просроченной задолженности по кредитам
 российских банков по видам экономической деятельности**

Отрасль	01.05.2011		01.01.2011	
	Объем просроченной задолженности, млн. руб.	Доля просроченной задолженности в кредитном портфеле отрасли, %	Объем просроченной задолженности, млн. руб.	Доля просроченной задолженности в кредитном портфеле отрасли, %
Всего	735484	5.20	738416	5.43
Обрабатывающие производства	168425	5.90	177633	7.27
Производство машин и оборудования	16402	6.38	19413	7.27
Производство транспортных средств и оборудования	20979	6.31	25154	8.02

Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»