

««РИА-Аналитика»»

Центр экономических исследований

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ:

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 3

ИТОГИ I ПОЛУГОДИЯ 2011 ГОДА



Москва 2011

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ I ПОЛУГОДИЯ 2011 ГОДА	3
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	9
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	9
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	20
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	22
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	25
2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....	30
2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ	33
2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ	36
3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	39
4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ	41
4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	41
4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	43
4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	44

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Рост производства в машиностроении замедляется из-за фактора высокой базы;
- Ø Производство легковых автомобилей уже превзошло докризисный объем, но выпуск грузовиков остается на уровне 2004 года;
- Ø Выпуск автобусов снижается на фоне увеличивающегося импорта;
- Ø Дефицит вагонов стимулирует увеличение мощности по их производству, но в скором времени эти мощности могут стать избыточными;
- Ø Рост производства в сельскохозяйственном машиностроении происходит за счет увеличения сборки белорусских тракторов и комбайнов;
- Ø Завершение крупных проектов и недофинансирование со стороны заказчиков привело к резкому сокращению производства в гражданском судостроении;
- Ø За полгода был произведен 1 самолет SuperJet, хотя годовой план выпуска этих машин составляет 14 единиц.

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 пол. 2011 г.	% к I пол. 2010 г.	I пол. 2011 г.	% к I пол. 2010 г.	I пол. 2011 г.	% к I пол. 2010 г.
Сальдо прибылей и убытков, млрд руб.	16.8	107.5	19.2	113.4	32.6	-
Доля прибыльных предприятий, %	65.5	99.5	70.4	100.6	64.7	105.2
Объем просроченной задолженности по кредитам и займам, млрд. руб.	3.5	88.6	8.4	в 3.4 р.	28.9	в 6.7 р.
Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам, %	2.2	-	5.4	-	18.7	-
	I пол. 2011 г.	I пол. 2010 г.	I пол. 2011 г.	I пол. 2010 г.	I пол. 2011 г.	I пол. 2010 г.
Рентабельность продаж, %	6.1	7	7.4	7.8	5.5	3.3
Рентабельность активов, %	1.5	1.5	2.1	2.2	1.2	-0.3
Коэффициент автономии, %	27.1	28.8	31.9	34	21.3	20.9
Коэффициент текущей ликвидности, %	141.5	131.9	158.5	146.1	143.4	139.6

1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ I ПОЛУГОДИЯ 2011 ГОДА

Рост производства в машиностроении по итогам полугодия замедлился до 21.7% с 33.9% по итогам I квартала

Темпы роста в российском машиностроении, достигнув максимального значения в январе, в последующие месяцы преимущественно снижались (см. рисунок 1). В целом за полугодие, согласно оценке экспертов «РИА-Аналитика», агрегированный рост производства в трех машиностроительных отраслях составил по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 21.7%. Напомним, что по итогам I квартала текущего года этот показатель составлял 33.9%, а по итогам I полугодия прошлого года 26.4%. Тем не менее, отрасль продолжает лидировать по темпам роста среди всех отраслей обрабатывающего комплекса промышленности.

При этом доля машиностроения в общем объеме отгруженной продукции обрабатывающего сектора (см. рисунок 2) немного возросла по сравнению с прошлым годом, но остается ниже докризисных показателей.

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

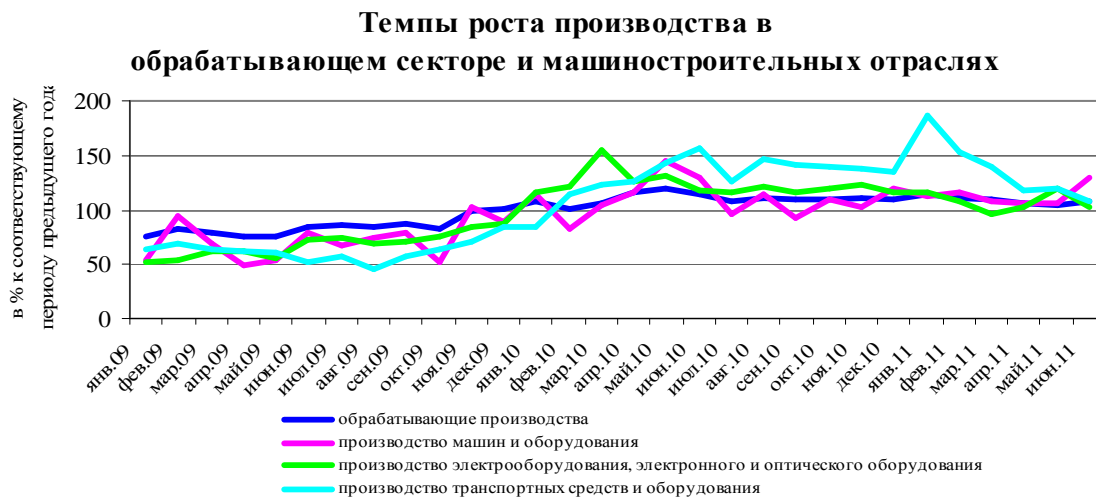
Рисунок 2



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

На фоне общего замедления в отрасли особенно сильное снижение темпов роста наблюдается в транспортном машиностроении (см. рисунок 3). Автомобилестроение, которое было основным драйвером роста в машиностроительном комплексе в I квартале, быстро сокращает темпы роста производства.

Рисунок 3



Источник: Росстат

За счет легковых автомобилей, грузовых вагонов и крупного энергетического оборудования машиностроение почти вышло на докризисный уровень

Таким образом, в последние месяцы наблюдается быстрое замедление роста в машиностроении, хотя отрасль так и не достигла докризисного уровня. Впрочем, отставание от января-июня 2008 года в целом по машиностроению составляет всего 5%. На фоне многих других отраслей такой показатель можно считать неплохим, однако, как будет показано ниже, на этот уровень машиностроению удалось выйти, преимущественно, за счет трех ключевых товарных позиций – легковых автомобилей, грузовых вагонов и крупного энергетического оборудования (турбин).

Как видно из таблицы 1, превышение докризисного уровня по итогам полугодия наблюдалось в трех машиностроительных отраслях: в производстве автомобильной техники, механического оборудования и оборудования общего назначения.

Неплохие результаты в этих отраслях, в основном, обеспечены стимулирующими мерами правительства и инвестициями госкомпаний. Так в автомобилестроении удалось достичь рекордного объема производства легковых автомобилей за счет утилизационной программы, а в производстве механического оборудования положительная динамика обеспечена существенным увеличением производства мощных турбин для электроэнергетики, что, с одной стороны, связано с восстановлением Саяно-Шушенской ГЭС после аварии 2009 года, а, с другой стороны, инвестиционными планами энергетических компаний, которые активно вводили новые мощности в I полугодии текущего года.

Во всех других отраслях объемы производства были ниже докризисного уровня, причем в некоторых – довольно существенно ниже. Так, в сельскохозяйственном машиностроении отставание от результатов января-июня 2008 года составляло более 30%, в станкостроении, а также в производстве офисного оборудования и вычислительной техники – почти 40%, в производстве оборудования специального назначения – почти 60%. При этом производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств, которое еще по итогам I квартала текущего года превышало докризисный уровень, по итогам I полугодия снова опустилось ниже этого уровня, что связано с ухудшением динамики производства в авиастроении и судостроении.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	I полуг. 2011/ I полуг. 2010 в %	I полуг. 2011/ I полуг. 2008 в %
Обрабатывающие производства	108.0	97.2
Производство машин и оборудования	111.8	88.5
Производство механического оборудования	115.1	128.9
Производство прочего оборудования общего назначения	110.3	105.2
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	117.7	68.2
Производство станков	125.0	60.9
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	126.0	40.1
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	124.5	97.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	106.5	82.4
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	112.7	61.0
Производство электрических машин и электрооборудования	111.3	84.1
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	119.3	89.9
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	94.4	75.4
Производство транспортных средств и оборудования	134.9	105.2
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	168.1	102.0
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	107.9	91.7

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

В структуре производства машиностроительного комплекса (по отгруженной продукции) в январе-июне 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года отмечено заметное увеличение доли транспортного машиностроения при одновременном снижении доли практически всех остальных отраслей и подотраслей. При этом рост доли транспортного машиностроения произошел за счет автомобилестроения. Вместе с тем, по сравнению с I кварталом текущего года доля транспортного машиностроения в январе-июне

была немного ниже (на 0.7 процентных пункта). В том числе снизилась и доля автомобилестроения (на 0.3 п.п.).

Вклад автомобилестроения в рост производства машиностроительного комплекса (см. рисунок 4) сократился с 48.7% по итогам I квартала текущего года до 43.3% по итогам полугодия. Вместе с тем за этот же период на четыре с лишним процентных пункта увеличился вклад отрасли «производство машин и оборудования» – в основном за счет увеличения производства мощных турбин для электростанций.

Отметим, что с начала II половины года утилизационная программа фактически закончилась, что может еще больше замедлить рост производства в автомобилестроении.

Частично замедление роста в автомобилестроении может быть компенсировано увеличением спроса на инвестиционное оборудование со стороны других секторов экономики: строительства, железнодорожного транспорта и сельского хозяйства. Во II квартале в России начался быстрый рост инвестиций в основной капитал. Также стабильный спрос ожидается на бытовую технику и электронику за счет потребительского кредитования и постепенного роста доходов населения.

По оценке экспертов РИА-Аналитика рост производства в машиностроении по итогам 2011 года составит около 20%. На докризисный уровень производства отрасль должна выйти в следующем году, однако во многих подотраслях это произойдет несколькими годами позже.

Таблица 2

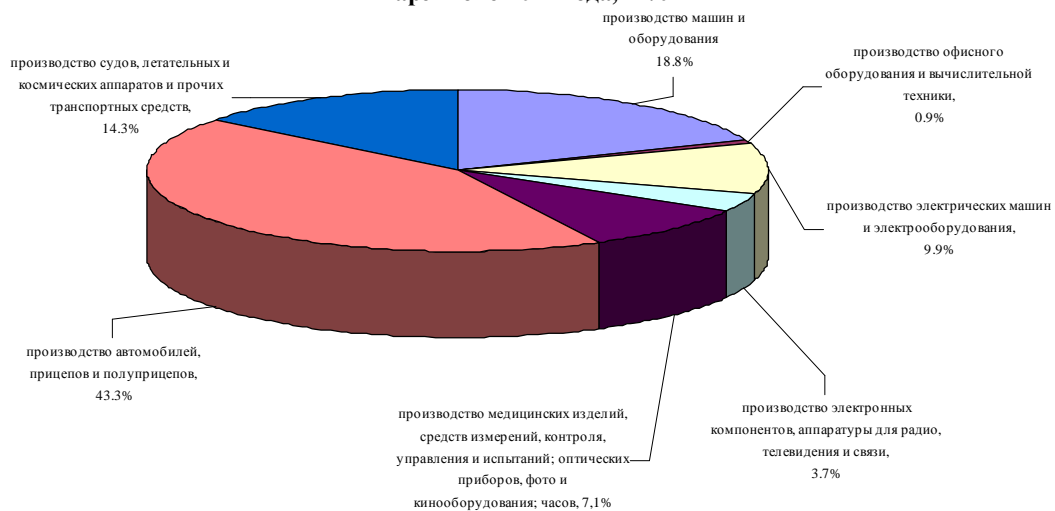
Структура производства в машиностроительном комплексе (по отгруженной продукции), % к итогу

	I полуг.2011	I полуг.2010
Всего	100.0	100.0
Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	24.4	26.3
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	27.1	28.3
в том числе:		
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	1.0	1.0
Производство электрических машин и электрооборудования	12.1	12.8
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	5.2	5.8
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото и кинооборудования; часов	8.7	8.6
Производство транспортных средств и оборудования	48.6	45.5
в том числе		
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	30.1	25.5
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	18.5	20.0

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 4

Вклад секторов в общий прирост производства машиностроительного комплекса в январе-июне 2011 года, в %



Источник: Росстат, расчет «РИА-Аналитика»

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Как уже говорилось выше, в последние месяцы наблюдается существенное замедление роста производства в российском автомобилестроении. Если в I квартале среднемесячный темп прироста в отрасли составлял около 100%, то во II квартале – 45%. То есть произошло двукратное замедление.

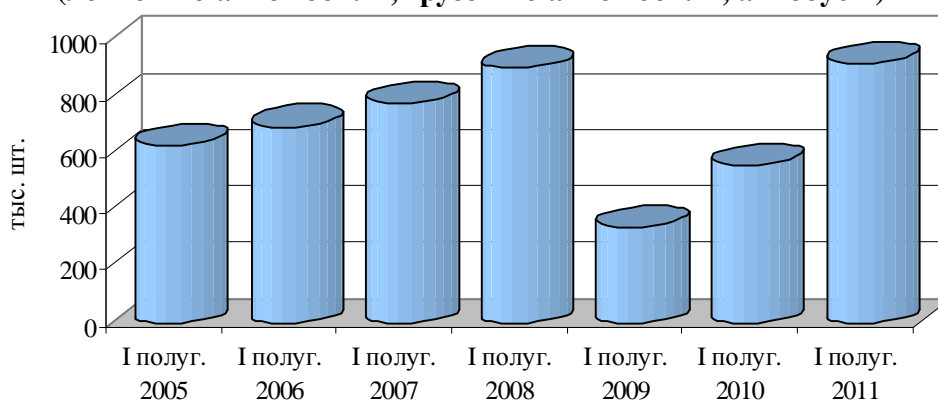
Замедление темпов роста во II квартале, в основном, связано с фактором высокой базы, так как утилизационная программа начала работать в начале марта прошлого года, после чего рост производства в отрасли стал быстро ускоряться.

Несмотря на торможение роста, автомобилестроение продолжает вносить максимальный вклад в суммарную положительную динамику машиностроения (более 40%). Кроме того, автомобилестроение по-прежнему лидирует по темпам роста среди всех отраслей промышленности.

Несмотря на торможение роста, автомобилестроение продолжает вносить максимальный вклад в положительную динамику производства машиностроительного сектора

Рисунок 5

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



Источник: Росстат

Таблица 3

Производство автомобильной техники

	I полуг. 2011	I полуг. 2011 в % к I полуг. 2010
Легковые автомобили, тыс. шт.	813.6	176.5
Грузовые автомобили, тыс. шт.	93.0	153.8
Автобусы, тыс. шт.	15.8	102.4

Источник: Росстат

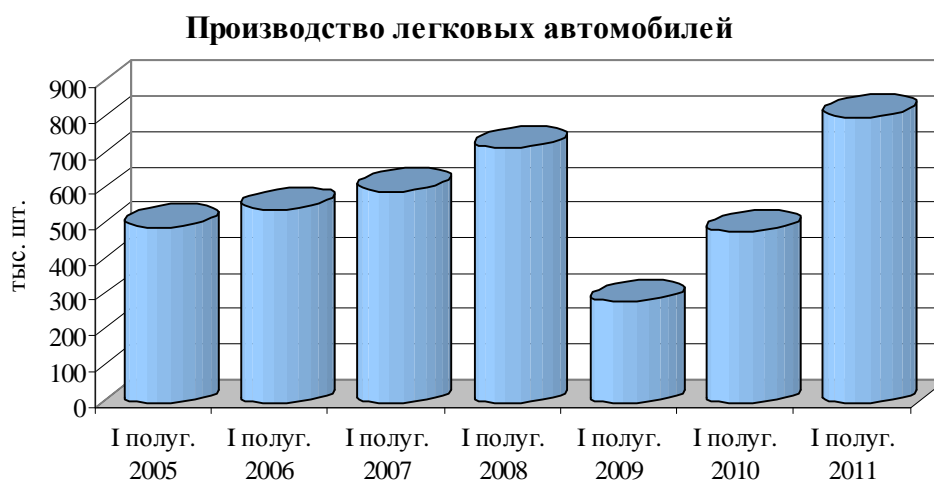
В целом объем выпуска продукции в российском автомобилестроении (производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей, автобусов) увеличился в январе-июне 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, по данным

Росстата, на 64.3% до 922.5 тыс. машин, достигнув рекордного исторического результата (см. рисунок 5). Оценка АСМ-Холдинга сопоставима с оценкой Росстата – рост производства автомобильной техники составил по итогам полугодия 65% до 926.6 тыс. единиц. Превышен на 1.7%. Такой результат достигнут за счет легкового автомобилестроения, в то время как результаты полугодия в производстве грузовых автомобилей и автобусов намного скромнее. Причем производство автобусов во II квартале начало снижаться.

Производство легковых автомобилей по итогам полугодия достигло рекордного результата – 813.6 тыс. машин по версии Росстата и 814.9 тыс. по версии АСМ-Холдинга, с ростом по сравнению с январем-июнем прошлого года, соответственно, на 67.2% и 68.1%

Рост производства обеспечен увеличением внутреннего спроса за счет действия программы утилизации старых автомобилей, льготного кредитования и высоких импортных пошлин. Кроме того, наряду со стимулирующими мерами увеличение спроса со стороны населения происходило естественным путем за счет сокращения нормы сбережений, роста потребительской уверенности и роста доходов.

Рисунок 6



Источник: Росстат

Как видно из таблицы 4, за исключением Ростовской области, рост производства наблюдался во всех регионах, где осуществляется выпуск легковых автомобилей. Наивысший темп роста наблюдался в Санкт-Петербурге, где работает несколько сборочных предприятий. В том числе в конце прошлого года здесь начал работать новый завод Hyundai. Также почти двукратный рост производства зафиксирован в Калининградской области.

Лидер отрасли по объему производства «АВТОВАЗ» по итогам I полугодия выпустил 294.584 тыс. автомобилей, что на 35.4% больше,

чем годом ранее. Таким образом, рост производства отечественных марок автомобилей уступал по темпам роста производства иномарок российской сборки.

Таблица 4

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	I полугод. 2011 в % к I полугод. 2010
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	193.9
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэкчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус)	в 4.0 р.
г.Москва (Автофрамос)	175.9
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	160.7
Ростовская область (ТагАЗ)	95.1
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	147.8
Ульяновская область (УАЗ)	146.5

Источник: Росстат

Продажи легковых автомобилей растут медленнее, чем их производство

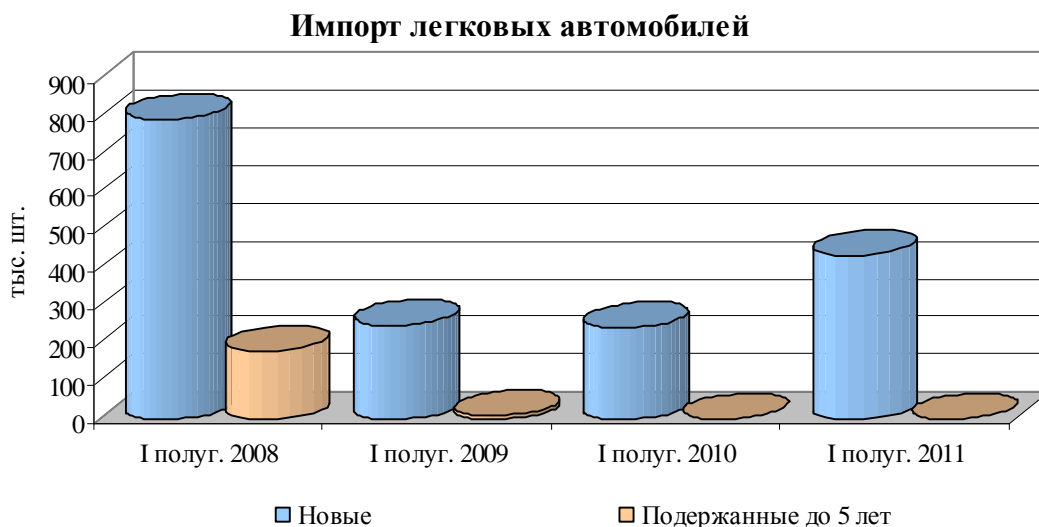
Рост продаж легковых автомобилей в I полугодии происходил меньшими темпами, чем производство. Согласно данным Ассоциации Европейского бизнеса (АЕБ), продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) в России выросли на 55.7% за I полугодие 2011 года до 1.235 млн единиц. По данным АСМ-Холдинга, продажи легковых автомобилей (без LCV) в России в январе-июне выросли на 56.3% и составили 1.182 млн единиц.

При этом в наибольшей степени росли продажи отечественных иномарок, тогда как продажи «АВТОВАЗа» росли медленнее рынка. По итогам полугодия «АВТОВАЗ» нарастил продажи новых автомобилей в России на 31.3% – до 291.4 машин. Компания Sollers за этот же период увеличила продажи автомобилей УАЗ на 34% до 27.65 тыс. шт., тогда как продажи автомобилей иностранных марок выросли у нее на 84% до 9.107 тыс. шт.

Отметим, что в отличие от производства, продажи легковых автомобилей на российском рынке не достигли результата докризисного января-июня 2008 года. По данным АСМ-Холдинга, три года назад продажи легковых автомобилей за полугодие составили 1.612 млн. т, то есть более чем на треть больше, чем в I полугодии текущего года.

Это обусловлено слабыми показателями по импорту легковых автомобилей. Согласно данным МЭР, импорт легковых автомобилей в России растет второй год подряд (см. рисунок 7), но по сравнению с январем-июнем 2008 года он был в январе-июне текущего года почти вдвое ниже, что в немалой степени связано с высокими импортными пошлинами (30%). При этом практически до нулевого уровня сократился импорт подержанных автомобилей.

Рисунок 7



Источник: МЭР

Как уже говорилось выше, основным стимулирующим фактором для роста продаж на внутреннем рынке стала утилизационная программа, которая начала действовать с 8 марта прошлого года. В текущем году программа была продлена, и последний сертификат был выдан к концу июня.

Главным бенефициарием программы стал «АВТОВАЗ» – на него пришлось около 80% машин, проданных по программе. При этом доля продаж по утилизационной программе в портфеле завода составила почти 50%. Правда, руководство завода утверждает, что из этого числа 25% продаж имели коммерческих характер.

Из других стимуляторов рынка следует отметить льготное кредитование, которое было возобновлено в январе текущего года. По данным Минпромторга на 24 июня, с начала 2011 года выдано 104293 автокредита по субсидированным государством ставкам. По оценке агентства «Автостат», программа льготного автокредитования обеспечивает порядка 9.5% продаж на российском автомобильном рынке и занимает 30% от объемов автокредитования в целом.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», в сумме обе программы обеспечили около 20% продаж в I полугодии текущего года. Впрочем, нельзя стопроцентно утверждать, что потребители, воспользовавшиеся этими программами, не стали бы совершать покупки, если бы эти программы в текущем году не работали.

Рост реального (не простимулированного) спроса также был довольно большим. Это подтверждается тем, что рост производства и продаж наблюдался почти у всех российских производителей – в том числе у тех, продукция которых не имела льготных преимуществ на рынке и не участвовала ни в каких программах.

Утилизационная программа и льготное автокредитование обеспечили пятую часть продаж легковых автомобилей

Как видно из таблицы 5, в списке десяти лучших по продажам моделей присутствуют три, которые не вошли в программу утилизации. При этом произошли изменения и в структуре продаж автомобилей «АВТОВАЗа». В отличие от прошлого года, самой популярной продаваемой моделью завода стала Kalina. Это свидетельствует о том, что предпочтения потребителей склоняются в сторону более дорогой продукции.

В связи с этим можно надеяться, что прекращение действия утилизационной программы не приведет к шоковому сокращению рынка, которое некоторое время наблюдалось в Европе, когда там аналогичные программы были остановлены. Можно допустить, что «АВТОВАЗ» начнет сокращать продажи, и в июле завод уже зафиксировал первое послекризисное снижение реализации своих автомобилей. Однако спад продаж «АВТОВАЗа» будет компенсирован увеличением продаж других производителей. Кроме того, программа льготного кредитования пока еще продолжает действовать, как и защитные импортные пошлины, которые также позволят избежать сокращения продаж.

В связи с этим можно предположить, что замедление роста производства в автомобилестроении, начавшееся во II квартале, будет продолжаться и далее, но оно будет иметь плавный характер, и темпы роста стабилизируются к концу года на уровне 15-20% (в годовом сравнении месяц к месяцу). При этом объем производства по итогам года может достигнуть 1.7 млн. единиц, что станет рекордным историческим показателем. В этом случае рост производства составит по сравнению с 2010 годом около 40%. Причем производство иностранных марок вырастет в гораздо большей степени.

Отметим, что в июне было подписано соглашение о промышленной сборке легковых автомобилей по новым правилам, согласно которым автопроизводители обязываются создать новое производство мощностью не менее 300 тыс. автомобилей в год (в старых правилах эта цифра составляла 25 тыс.) либо модернизировать существующее – мощностью не менее 350 тыс. автомобилей в год, а также создать производство двигателей или коробок передач (раньше такое требование отсутствовало).

Соглашение по новым правилам было заключено со следующими автопроизводителями:

- Ø ООО «Фольксваген групп РУС», сборка автомобилей «Фольксваген» и «Шкода» в г. Калуге и в Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»);
- Ø Консорциум ООО «СОЛЛЕРС» - ЗАО «Форд Мотор Компани» (сборка легковых и коммерческих автомобилей «Форд» в Ленинградской области и в Республике Татарстан);

- Ø 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);
- Ø ООО «Дженерал Моторз Авто» (сборка автомобилей «Шевроле», «Опель» в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»).

Кроме того с компанией Fiat подписано отдельное соглашение, согласно которому она должна построить сборочное производство мощностью 120 тыс. автомобилей в год и организовать в России сборку двигателей.

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 полуг. 2011, шт.	в % к I полуг. 2010
Kalina	LADA	72576	180.6
2105/2107	LADA	69500	135.2
Priora	LADA	68298	113.9
Samara	LADA	53591	106.4
Logan	RENAULT	41934	141.5
Solaris	HYUNDAI	40351	-
Focus	FORD	38438	127.8
4x4	LADA	27573	138.2
Nexia	DAEWOO	26097	140.5
Rio	KIA	24455	188.9

Источник: АЕБ

Производство грузовых автомобилей более чем на треть отстаёт от докризисного уровня

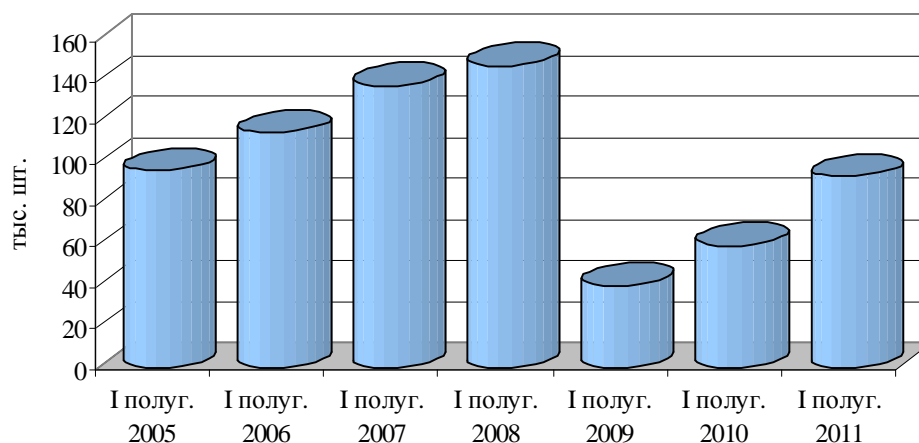
Объем производства грузовых автомобилей в I полугодии текущего года также существенно увеличился. По данным Росстата, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года он вырос на 56% до 93.0 тыс., а по оценке АСМ-Холдинга – на 55.9% до 93.8 тыс. машин. Темпы роста производства грузовиков во II квартале снизились, но не так резко, как это отмечается в отношении легковых автомобилей.

При этом, в отличие от легковых автомобилей, производство грузовых автомобилей еще довольно сильно отстает от докризисного уровня (см. рисунок 8). В частности, по сравнению с рекордным уровнем января-июня 2008 года производство в январе-июне текущего года было ниже на 37%, то есть более чем на треть.

Динамика производства у разных заводов отличается, но в целом она положительная. Самый высокий темп роста за счет фактора низкой базы демонстрирует калужский производитель – Volvo Kaluga Plant. (см. таблицу 6). Также неплохой показатель отмечен в Ульяновской области («УАЗ»). «КАМАЗ» по итогам I полугодия 2011 года увеличил выпуск машинокомплектов на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 23 тыс. единиц.

Рисунок 8

Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 6

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	I полуг. 2011 в % к I полуг. 2010
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	в 5.9 р.
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	139.9
Нижегородская область (ГАЗ)	157.0
Ульяновская область (УАЗ)	в 2.0 р.
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	104.9

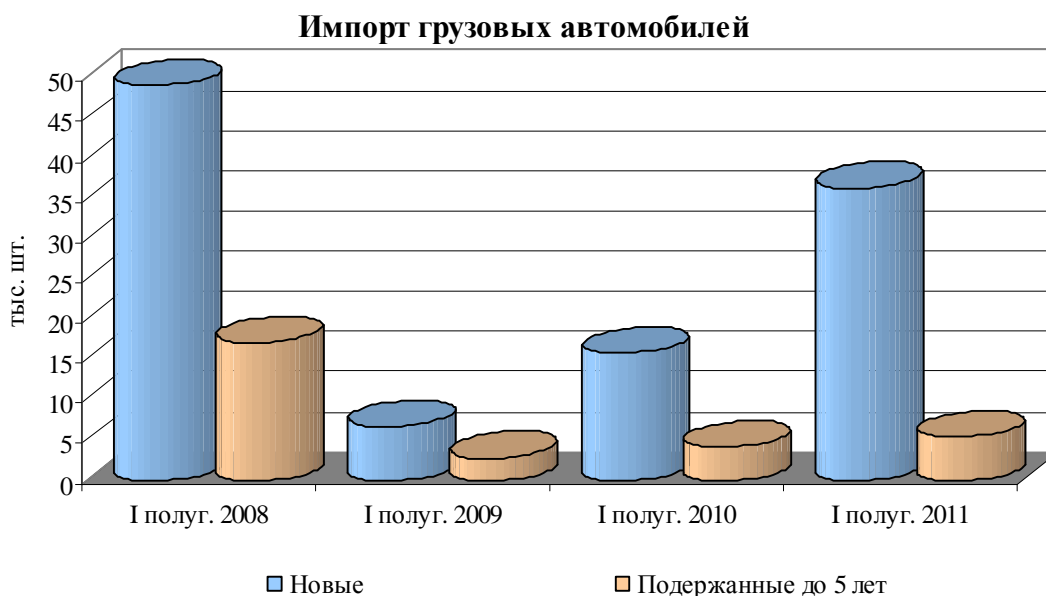
Источник: Росстат

Еще одно отличие грузового сектора автомобилестроения от легкового заключается в том, что продажи здесь растут быстрее, чем производство. По данным МЭР, видимое потребление грузовых автомобилей (производство+импорт-экспорт) по итогам полугодия составило 130.6 тыс. единиц, что на 72.7% больше, чем годом ранее.

Впрочем, отставание этого показателя от уровня января-июня 2008 года также пока довольно большое – около 33%.

Еще более оптимистичные данные предоставляет АСМ-Холдинг, согласно оценке которого, оптовые продажи грузовых автомобилей за шесть месяцев 2011 года выросли на 85.7% до 142.4 тыс. единиц. При этом продажи отечественных автомобилей увеличились на 57.8% до 73.64 тысяч грузовиков, продажи российских иномарок увеличились на 59.6% до 9.02 тыс. машин, а импорт новых грузовиков вырос в 2.7 раза до 52.63 тыс. штук. Данные МЭР по импорту несколько отличаются – 36.4 тыс. новых грузовиков и рост в 2.3 раза. В любом случае, эти цифры говорят о том, что импорт растет очень быстро, хотя и не достиг докризисного уровня (см. рисунок 9). При этом наблюдается рост импорта не только новых, но и подержанных автомобилей.

Рисунок 9



Источник: МЭР

Отметим, что внутренний рынок грузовиков сейчас развивается практически без содействия со стороны государства. В прошлом году и начале текущего года на правительственном уровне активно обсуждалась возможность реализации утилизационной программы для грузовиков, и было решено, что такая программа начнет работать в следующем году, но ее точные параметры пока не разработаны. Примечательно, что «КАМАЗ» намеревался запустить в реализацию свою собственную программу утилизации, но в конце первого полугодия отказался от этой идеи. По мнению руководства завода, рынок и без утилизационной программы сейчас развивается динамично. «КАМАЗ» в середине года даже повысил своей прогноз по производству в 2011 году на 4.5% до 40 тыс. грузовых машин.

Одним из факторов роста внутреннего рынка грузовиков является постепенный выход из кризиса строительного сектора, который начинает увеличивать спрос на новую технику.

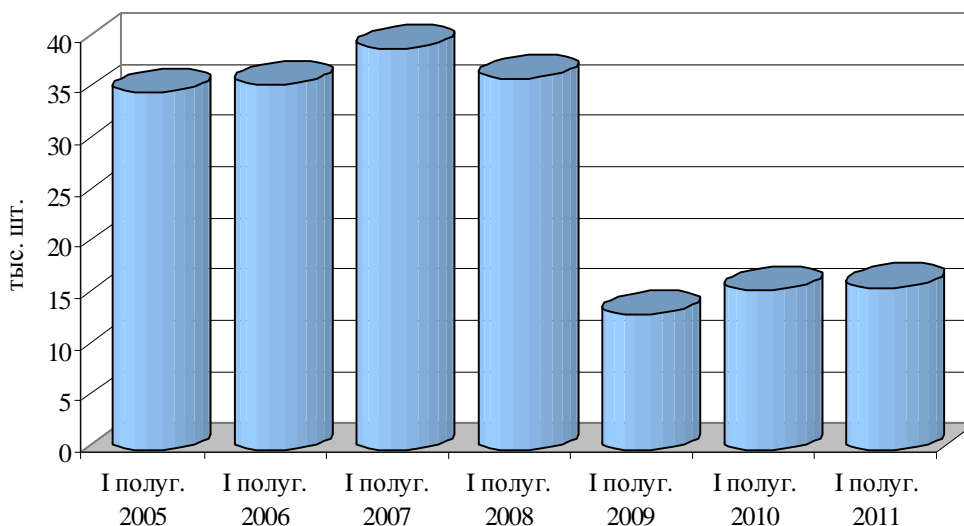
По оценке экспертов «РИА-Аналитика», при сохранении достигнутых в конце I полугодия среднесуточных объемов производства, выпуск по итогам полугодия может достигнуть уровня 200 тыс. грузовых машин, что на 30% превзойдет результат прошлого года. Вместе с тем, этот результат будет соответствовать уровню 2004-2005 годов. В период 2006-2008 годов уровень производства грузовиков в России был существенно выше.

Динамика производства автобусов отличалась в худшую сторону от динамики производства легковых и грузовых автомобилей. Рост производства в I полугодии по сравнению с аналогичным периодом прошлого года по версии Росстата составил всего 2.1%. до 15.8 тыс. автобусов. При этом положительная динамика производства в годовом сравнении наблюдалась только в январе и феврале. Все остальные месяцы выпуск автобусов был меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Как видно из таблицы 7, в большинстве регионов производство автобусов увеличилось, и в том числе в Нижегородской области, где сосредоточены крупнейшие мощности в стране по выпуску этой техники. Слабая динамика в целом по отрасли связана, в основном, с сокращением более чем в два раза выпуска автобусов в Ульяновской области.

В производстве автобусов возобновился спад

Рисунок 10

Производство автобусов



Источник: Росстат

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	I полугод. 2011 в % к I полугод. 2010
Московская область (ЛиАЗ)	137.4
Ростовская область (ТагАЗ)	166.2
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	70.5
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	124.2
Ульяновская область (УАЗ)	41.1
Курганская область (КАВЗ)	в 2.3 р.
Челябинская область (Урал)	в 2.1 р.

Источник: Росстат
Импорт автобусов превысил докризисный показатель

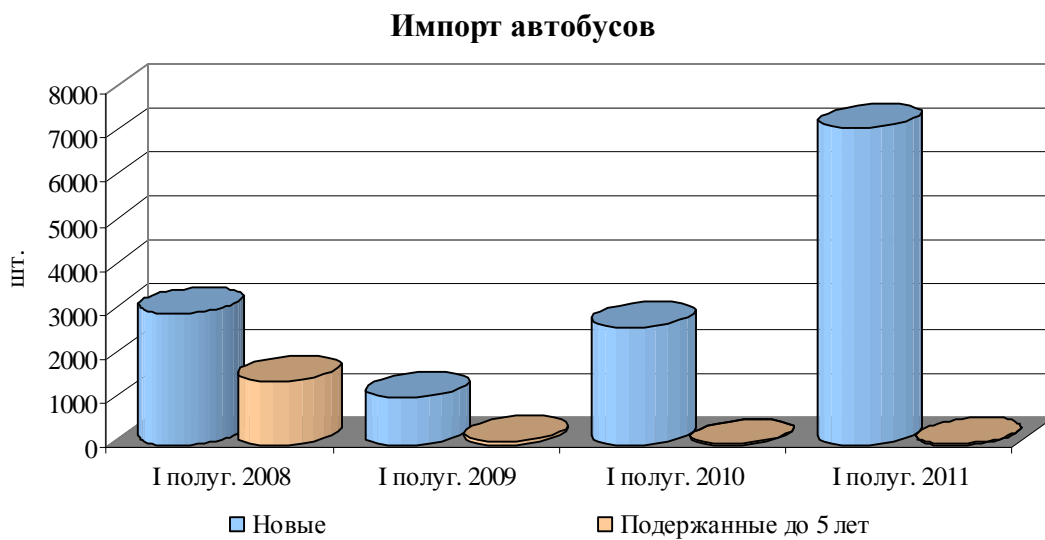
Вместе с тем, нельзя утверждать, что внутренний рынок автобусов в России был слабым в 2011 году. Темпы роста продаж здесь, конечно, были не такими высокими, как на рынке легковых и грузовых автомобилей, но исчислялись двузначными цифрами. Так, по данным МЭР, видимое потребление автобусов (производство+импорт-экспорт) увеличилось в январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 28.4% до 21.8 тыс. единиц. В свою очередь, по данным АСМ-Холдинга, продажи автобусов на внутреннем рынке за этот же период увеличились на 27.4% до 23.2 тыс. единиц. Правда, продажи автобусов отечественных марок сократились на 5.7% до 12.8 тыс. машин. Падение было обусловлено, опять же, сокращением отгрузок микроавтобусов «УАЗ». Вместе с тем, продажи российских иномарок выросли в 1.5 раза до 3.2 тыс. автобусов, а объем нового импорта увеличился в 2.8 раза до 5.8 тыс. автобусов. В еще большей мере – в 3.4 раза – вырос импорт поддержанных автобусов, составивший почти 1.5 тыс. единиц. Данные МЭР по импорту (см. рисунок 11), примерно соответствуют данным АСМ-Холдинга. При этом отметим, что в отличие от других видов автомобильной техники, импорт автобусов уже существенно превысил докризисный уровень.

Таким образом, основной проблемой российских производителей автобусов в текущем году стала довольно сильная конкуренция со стороны импортной техники.

Несмотря на положительную динамику по итогам полугодия, АСМ-Холдинг в своем прогнозе утверждает, что в 2011 году производство автобусов в России снизится на 13.9%.

Эксперты «РИА-Аналитика» согласны, что без принятия дополнительных защитных мер от импорта, динамика производства по итогам года будет действительно отрицательной, но темп спада будет не таким глубоким – около 6%.

Рисунок 11



Источник: МЭР

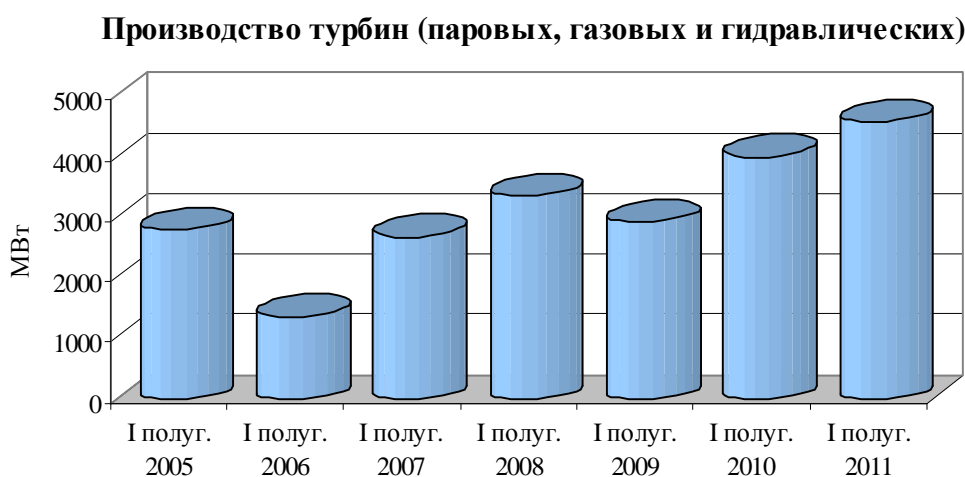
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Динамика производства крупного энергетического оборудования (турбины и генераторы высокой мощности) улучшилась во II квартале текущего года. Если по итогам I квартала совокупная мощность произведенных турбин и генераторов переменного тока была почти на 20% ниже, чем за соответствующий период прошлого года, то по итогам I полугодия отставание составило всего 2%.

Выпуск турбин достиг рекордного значения

В основном отставание наблюдается из-за сокращения производства генераторов. Их выпуск снизился по сравнению с прошлым годом на 17.5%. Вместе с тем, производство турбин по мощности в январе-июне текущего года было на 14% больше, чем годом ранее и достигло рекордного значения (см. рисунок 12). Увеличение производства наблюдалось по всем видам турбин (см. таблицу 8). При этом отметим, что высокий темп роста производства газовых турбин обусловлен не только спросом со стороны энергетики, но и со стороны газотранспортного сектора (для газоперекачивающих станций).

Рисунок 12



Источник: Росстат, РИА-Аналитика

Таблица 8

Производство крупного энергетического оборудования

	I полуг. 2011	I полуг. 2011 в % к I полуг. 2010
Турбины		
Паровые, МВт.	2335	108.8
Газовые, МВт	856	129.3
Гидравлические, МВт	1405	115.2
Всего	4596	114.1
Генераторы		
Генераторы переменного тока (синхронные), МВт	3477.5	82.5

Источник: Росстат

Крупное энергетическое машиностроение отличается долгосрочным циклом производства продукции, поэтому текущая динамика производства мало отражает реальную ситуацию на рынке.

В настоящий момент загруженность крупного энергетического машиностроения довольно существенная, что обусловлено масштабным строительством в энергетике дополнительных мощностей. По обновленным планам энергетиков в текущем году ввод новых мощностей составит 6-7 ГВт, что в два с лишним раза больше, чем в прошлом году.

Компания «Силовые машины» в I полугодии текущего года увеличила портфель заказов по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 24.7% до \$4.35млрд.

Из наиболее крупных проектов, которые осуществляются сейчас – это производство турбин и гидрогенераторов для восстанавливаемой Саяно-Шушенской ГЭС. В 2011 году компания «Силовые машины» должна изготовить гидросиловое оборудование для пяти гидроагрегатов СШГЭС.

Данные по произведенному в первой половине текущего года крупному энергетическому оборудованию представлены в таблице 9.

По мнению экспертов РИА-Аналитика, по итогам 2011 года суммарное производство турбин и генераторов (по мощности) превзойдет прошлогодний показатель на 7-10%.

Таблица 9

Производство крупного энергетического оборудования в I полугодии 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 и гидрогенератор мощностью 640 МВт	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 теплоэлектростанции 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	«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»

Источник: СМИ, данные компаний

2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В сельскохозяйственном машиностроении в 2011 году возобновился рост производства, при этом во II квартале динамика улучшилась. В частности, если по итогам I квартала наблюдалось довольно существенное (почти на 15%) снижение производства зерноуборочных комбайнов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, то результат I полугодия был уже положительным (см. таблицу 10). Правда, выпуск этой техники все еще довольно сильно (на треть) отстает от докризисного уровня (см. рисунок 13). Вместе с тем, производство тракторов уже достигло и превзошло этот уровень (см. рисунок 11).

В целом производство сельскохозяйственной и лесной техники в январе-июне текущего года выросло по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 17.7%, однако оно на 31.8% было меньше, чем в январе-июне текущего года.

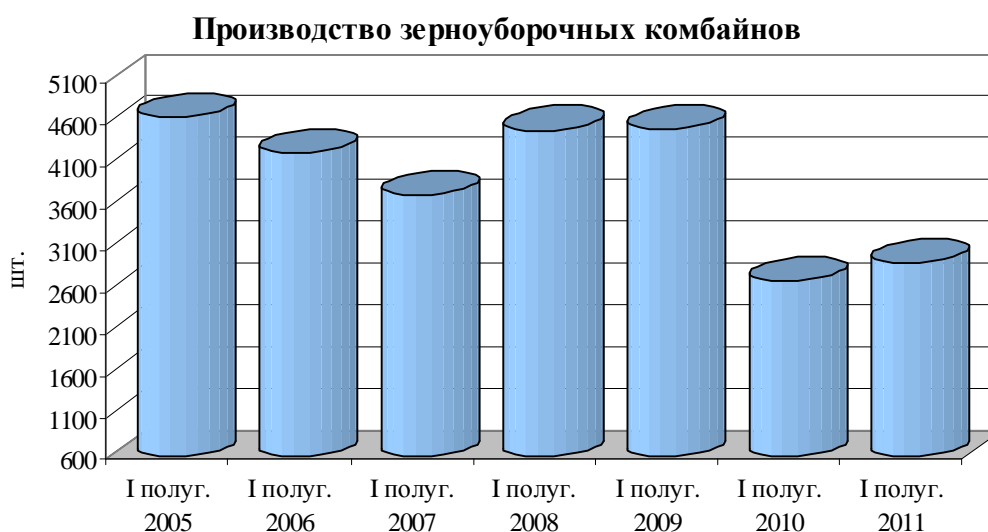
Таблица 10

Производство сельскохозяйственной техники

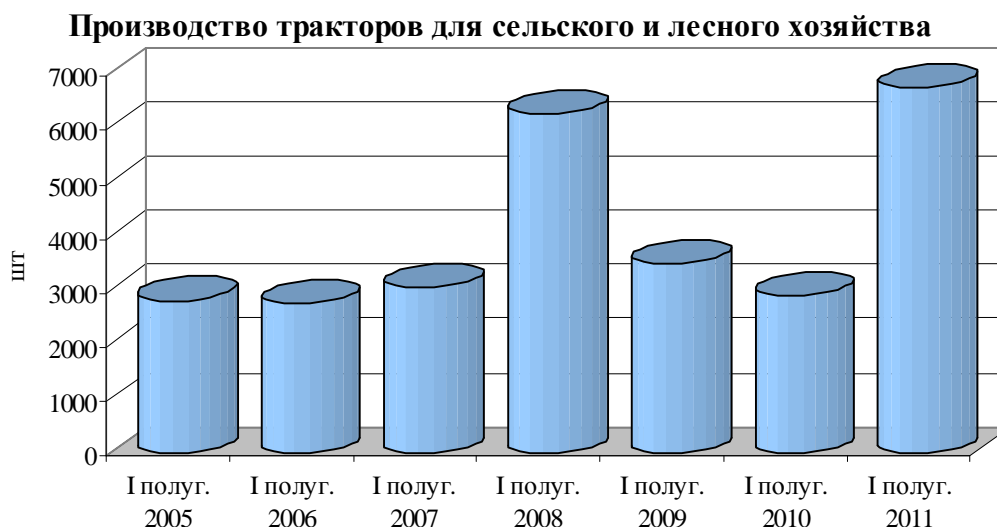
	I полуг. 2011	В % к I полуг. 2010
Зерноуборочные комбайны, шт.	2916	109.1
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	6744	В 2.3 р.

Источник: Росстат

Рисунок 13



Источник: Росстат



Источник: Росстат

Как видно из таблицы 11, положительная динамика производства зерноуборочных комбайнов наблюдалась в I полугодии во всех регионах, выпускающих эту технику. Наивысший темп роста зафиксирован в Краснодарском крае, где на предприятии «КЛААС» собираются зарубежные марки зерноуборочных комбайнов. «Ростсельмаш» и «Красноярский завод комбайнов» (КЗК) также увеличили производство, но при этом следует учитывать низкий уровень производства в прошлом году. В частности, «КЗК» в январе-июне прошлого года фактически простаивал и выпустил немногим больше 100 комбайнов. То же самое можно сказать о «КЛААСе» – всего 60 комбайнов было произведено в I полугодии прошлого года. В наибольшей степени рост производства обеспечили «Ростсельмаш», а также «Брянсксельмаш», собирающий комбайны из комплектующих белорусского завода «Гомсельмаш». Также эти комбайны сейчас собираются в Амурской области на предприятии «Кранспецбурмаш», данные по объему выпуска которого не публикуются.

Рост производства в сельскохозяйственном машиностроении происходит за счет увеличения сборки белорусской техники

Аналогичным образом складывается ситуация в тракторостроении. Более 60% от общего объема выпущенных в России сельскохозяйственных тракторов в первой половине года было произведено в Республике Татарстан. В данном регионе «Елабужский автомобильный завод» собирает белорусские трактора (МТЗ). Между тем, во Владимирской области, где расположен один из крупнейших в России производителей колесных тракторов, снижение выпуска этой техники было довольно значимым.

Таким образом, рост производства сельхозтехники в немалой степени осуществляется за счет сборки на территории РФ иностранных марок.

Таблица 11

Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах

	І полугод. 2011 в % к І полугод. 2010
Зерноуборочные комбайны	
Краснодарский край (КЛААС)	В 2.2 р.
Ростовская область (Ростсельмаш)	101.7.
Красноярский край (КЗК)	110.5
Брянская область (Брянксельмаш)	107.8
Тракторы для сельского и лесного хозяйства	
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	65.7
Ростовская область (Ростсельмаш)	101.9.
Республика Мордовия (САРЭКС)	51.1
Республика Татарстан (ЕЛАЗ)	в 5.1 р.

Источник: Росстат

Внутренний российский рынок в I полугодии текущего года характеризовался растущим спросом на сельхозтехнику, что определялось низкими продажами в прошлом году и улучшением финансовых показателей сельхозпроизводителей, а также повышенными импортными пошлинами на зарубежную технику.

Согласно данным ассоциации «Росагромаш», отгрузки сельскохозяйственных тракторов и самоходных комбайнов российскими и зарубежными производителями на внутренний рынок РФ в январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого увеличились соответственно на 8.1% до 19445 единиц и на 52.8% до 3899 штук.

Вместе с тем, согласно данным МЭР, видимое потребление (производство+импорт-экспорт) зерноуборочных комбайнов по итогам января-июня текущего года составило 3062 единиц, что на 0.1% меньше, чем в прошлом году. Сокращение видимого потребления произошло за счет существенного уменьшения импорта этой продукции, который достиг рекордного минимума. Впрочем, экспорт этой продукции сейчас также штучный.

Расхождение данных МЭР и «Росагромаша» можно объяснить еще и тем, что в текущем году многие предприятия распродавали созданные в кризисный период запасы изготовленной продукции. Например, «КЛААС», который выпустил 132 комбайна за полугодие, за этот же период продал 400 машин. При этом отметим, что объем непроданной продукции в сельскохозяйственном машиностроении остается еще очень высоким. Согласно данным Союза машиностроителей России (СМР) по состоянию на 1 июля 2011 года общее количество нереализованных зерно- и кормоуборочных комбайнов, а также прицепной сельхозтехники составило 5402 единицы.

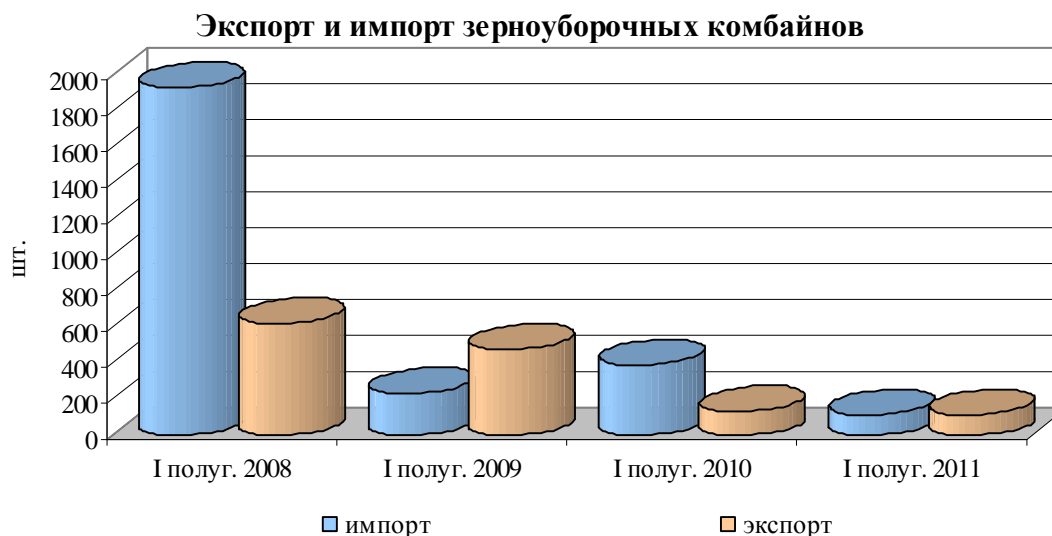
Объем непроданной техники в сельскохозяйственном машиностроении остается очень высоким

Таким образом, ситуацию в отрасли сейчас нельзя охарактеризовать, как стопроцентно положительную. Отрасль на треть отстает по объему производства от докризисного уровня, и текущий рост производства в немалой степени обусловлен фактором низкой базы, а также сборкой иностранной техники.

По всей видимости, без дополнительной поддержки государства выйти на докризисный уровень производства сельхозмашиностроению не удастся не только в текущем году, но и в 2012 году. Хорошим стимулом для отрасли могла бы стать утилизационная программа, аналогичная той, что была проведена в легковом автомобилестроении. Такую программу правительство собирается реализовать в следующем году, но точные ее параметры пока не определены. Известно, что расходы госбюджета на эту программу составят 3.5 млрд руб. Для примера, на легковое автомобилестроение по программе утилизации было потрачено 30 млрд руб.

По оценке «РИА-Аналитика», рост производства в сельскохозяйственном машиностроении ускорится во II полугодии. Положительное влияние окажет сезонный рост спроса, а также фактор низкой базы. В целом за год рост производства в отрасли может достигнуть 30% по сравнению с результатом 2010 года.

Рисунок 15



Источник: МЭР

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 полугодии текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 27.8%. При этом в натуральном выражении увеличился выпуск всех видов этой техники, за исключением пассажирских вагонов (см. таблицу 11).

Как и в большинстве других машиностроительных отраслей, в железнодорожном машиностроении во II квартале наблюдалось замедление темпов роста. Напомним, что еще по итогам I квартала рост производства в отрасли составлял по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 40%. Замедление роста происходит за счет фактора высокой базы.

Таблица 12

Производство железнодорожной техники

	I полуг. 2011	В % к I полуг. 2010
Электровозы магистральные, шт.	145	134.3
Тепловозы магистральные, секций	20	117.6
Тепловозы маневровые, шт.	93	155.0
Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт.	31.0	139.9
Вагонные магистральные пассажирские, шт.	599	95.1

Источник: Росстат

Производство грузовых вагонов обеспечило почти 90% роста в железнодорожном машиностроении

Основной вклад в общую положительную динамику внесли производители грузовых вагонов – на их долю пришлось 88% от общего прироста, на долю электровозов, соответственно, – 10%.

Как видно из рисунков 16-19, производство грузовых вагонов и магистральных электровозов в I полугодии 2011 года достигло рекордных исторических показателей.

Как видно из таблицы 13, в Свердловской области, где действует крупнейшее вагоностроительное предприятие «Уралвагонзавод», выпуск грузовых вагонов вырос более чем в полтора раза. По оценке «РИА-Аналитика», объем выпуска составил 12.3 тыс. вагонов – это рекордный результат для данного предприятия. В конце прошлого года руководство «Уралвагонзавода» планировало увеличить в 2011 году выпуск продукции на 20% до 24 тыс. вагонов. Исходя из результатов полугодия, можно предположить, что этот план будет выполнен.

Вместе с тем, в Республике Мордовия, где работает предприятие «Рузхиммаш», выпуск грузовых вагонов снизился. По оценке «РИА-Аналитика», этим предприятием в январе-июне было произведено около 4 тыс. вагонов.

Отметим, что по сообщению Волго-Вятского банка Сбербанка России, который прокредитовал в июне текущего года «Рузхиммаш» на сумму 3.7 млрд руб., это предприятие планирует увеличить по итогам года выпуск вагонов на 34% до 12.160 тыс. единиц. Текущая динамика пока не подтверждает планы завода. Вполне возможно, что резкое увеличение производства планируется в связи с запуском в начале

июня цеха крупного вагонного литья на заводе «ВКМ-сталь», который наряду с «Рузхиммашем» входит в структуру холдинга «РКТМ». Мощности этого цеха позволят выпускать до 12 тыс. вагонокомплектов ежегодно.

В последнее время развитию российского вагоностроения мешало отсутствие собственных достаточных мощностей по производству вагонного литья. В связи с дефицитом этой продукции в апреле был открыт доступ на российский рынок «Тяньруйской сталелитейная компания» из КНР, которая стала поставлять вагонное литье на «Уралвагонзавод». В СМИ сообщалось, что китайское предприятие собирается поставить примерно 30 тыс. вагонокомплектов.

Новые мощности по производству вагонного литья в Республике Мордовия позволят снизить дефицит этой продукции на российском рынке и снять барьер для дальнейшего увеличения производства вагонов.

Отметим, что на фоне ажиотажного роста спроса на грузовые вагоны, активно множатся планы по вводу новых мощностей по их производству как в России, так и в ближнем зарубежье (ориентированном на российский рынок). Во второй половине года в Ленинградской области должен заработать «Тихвинский вагоностроительный завод» мощностью 13 тыс. вагонов в год. Также в 2012 году планируется расширение мощностей «Стахановского вагоностроительного завода» в Украине с 8 тыс. до 12 тыс. вагонов в год. О возможном расширении мощностей заговорили и другие производители – в частности, «Уралвагонзавод».

В связи с этими планами многие эксперты предупреждают о возможном перенасыщении рынка в течение ближайших трех лет. В настоящий момент рынок вагонов является дефицитным. Это обусловлено, как созданием института независимых железнодорожных операторов, которые стали наращивать собственные парки подвижных составов, так и ростом грузоперевозок в связи с выполнением крупных госпроектов («Сочи-2014» и ему подобных). Кроме того, дефицит на рынке вагонов в немалой степени образовался из-за перебоев в системе диспетчеризации вагонопотоков, о чем свидетельствуют часто возникающие в последнее время заторы вагонов на подступах к морским портам. В условиях увеличения времени простоя, существующий ажиотажный спрос на вагоны выглядит переоцененным, и этот пузырь может лопнуть, как только взаимодействие между независимыми операторами и РЖД станет более эффективным.

Наряду с производством грузовых вагонов, по итогам I полугодия достигнут рекордный результат в производстве магистральных

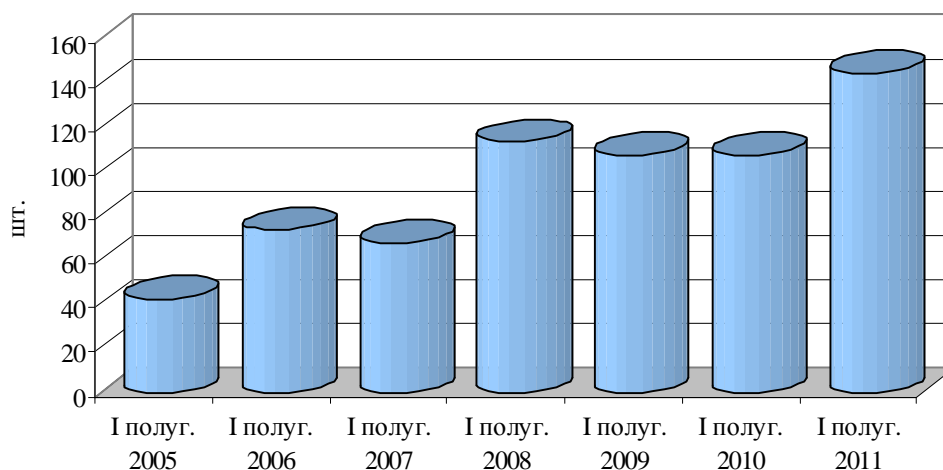
Планируемое расширение мощности производства грузовых вагонов может перенасытить рынок в ближайшие годы

электровозов. Крупнейшее профильное предприятие в России «Новочеркасский электровозостроительный завод», по оценке «РИА-Аналитика», за полугодие произвел 100 электровозов. Данные по объему производства Группой «СИНАРА» не публикуются, но, исходя из общей статистики, можно определить, что выпуск электровозов здесь составил 45 единиц – это примерно на 28% больше, чем в прошлом году.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в железнодорожном машиностроении во второй половине продолжится, хотя темп роста по причине высокой базы, будет постепенно снижаться. В целом по итогам года рост производства в отрасли составит около 15%.

Рисунок 16

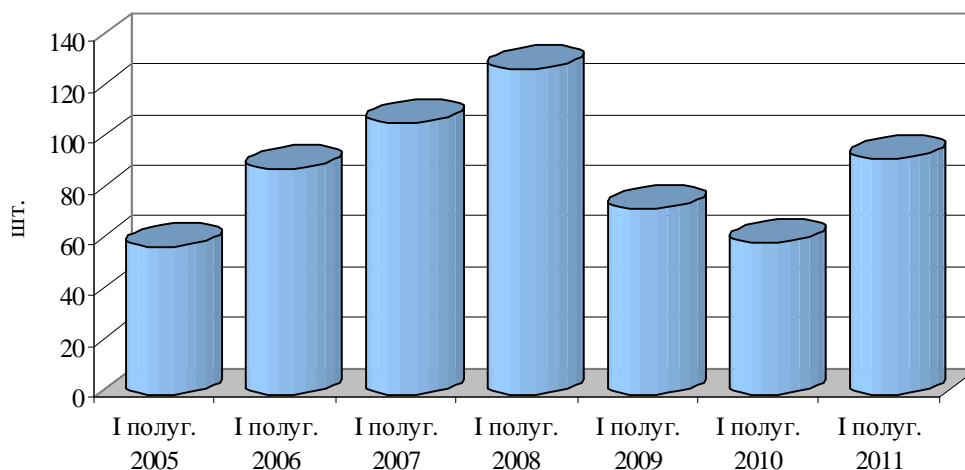
Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

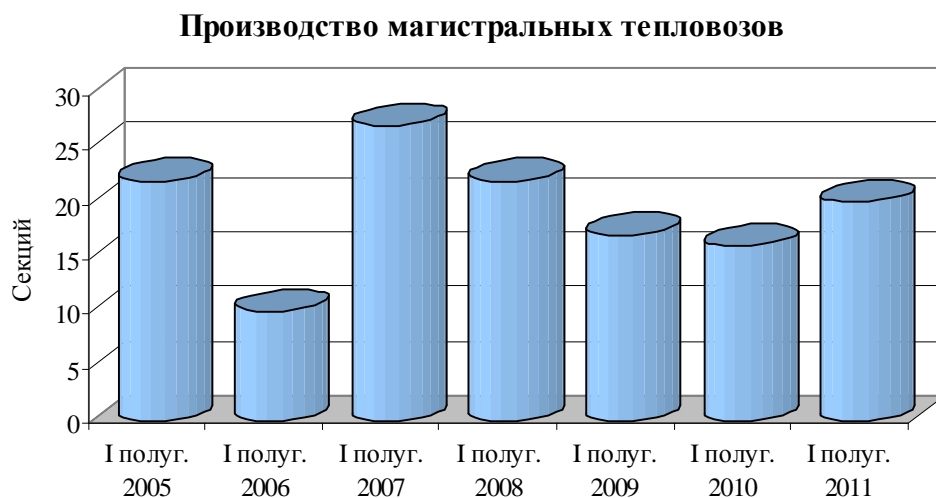
Рисунок 17

Производство тепловозов маневровых и промышленных



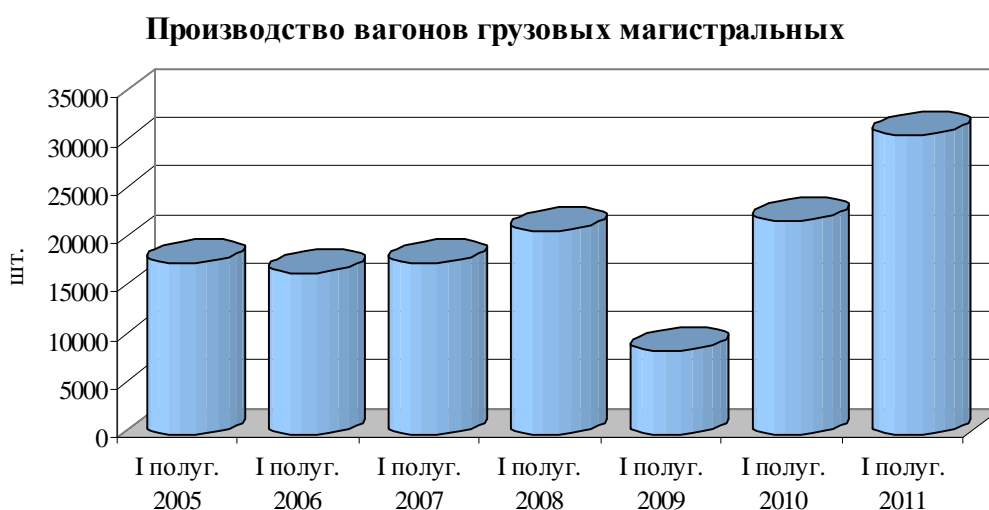
Источник: Росстат

Рисунок 18



Источник: Росстат

Рисунок 19



Источник: Росстат

Таблица 13

Динамика производства железнодорожной техники в регионах

Регион	I полуг. 2011 в % к I полуг. 2010
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	150.4
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	97.8
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	93.6
Саратовская область (Трансмаш)	в 2.0 р.
Свердловская область (Уралвагонзавод)	155.1
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	169.7
Электровагоны магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	136.2

Источник: Росстат

2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Несмотря на неплохой результат в I полугодии, производство строительной техники отстает от докризисного уровня почти на 60%

Строительное и дорожно-строительное машиностроение стало одним из лидеров машиностроительного комплекса по темпам роста производства в I полугодии текущего года.

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-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 28.6%. Быстрее в машиностроении производство росло только автомобилестроении. Но при этом, если автомобилестроение уже превысило докризисный уровень производства, о чем говорилось выше, то производство строительной техники было почти на 60% ниже, чем в январе-июне 2008 года. Таким образом, уровень производства в отрасли еще довольно низкий.

Как видно из таблицы 14, положительная динамика в рассматриваемый период наблюдалась в производстве всех видов техники, за исключением башенных кранов.

Таблица 14

Производство строительной и дорожно-строительной техники

	I полуг. 2011	В % к I полуг. 2010
Гусеничные тракторы, шт.	775	в 2.1 р.
Автогрейдеры, шт.	513	145.7
Экскаваторы, шт.	928	106.4
Башенные краны, шт.	26	89.7

Источник: Росстат

Выпуск башенных кранов продолжает осуществляться фактически в штучном режиме, и некоторые предприятия не производили эту продукцию в 2011 году. По сравнению с докризисным уровнем производство башенных кранов в январе-июне текущего года было ниже в десять с лишним раз (см. рисунок 20) – это худший результат среди всех видов продукции тяжелого машиностроения.

Мизерное производство этой продукции можно считать своеобразным индикатором активности инвесторов, работающих в сфере строительства. Они активизировали закупку строительной техники в 2011 году, но на масштабные вложения еще не готовы. Таким образом, говорить о ренессансе строительного и дорожно-строительного машиностроения пока рано. Стабильное восстановление здесь начнется, когда выпуск башенных кранов достигнет уровня хотя бы 10 шт. в месяц против 2-3 шт. в настоящий момент.

По другим видам строительной техники наблюдается положительная динамика производства, но отставание от докризисного

уровня также еще большее. Наибольший вклад в общий прирост (более 50%) обеспечило по итогам полугодия производство гусеничных тракторов. Однако такой результат зафиксирован на фоне провального прошлого года (см. рисунок 23). При этом рост производства гусеничных тракторов обеспечен, в основном, единственным предприятием – «Челябинским тракторным заводом». По оценке «РИА-Аналитика», выпуск гусеничных тракторов на этом предприятии составил почти 90% от общероссийского объема.

Более всего к докризисному уровню приблизилось производство автогрейдеров (см. рисунок 21). По отношению к январю-июню 2008 года их выпуск в январе-июне текущего года составил 68%. Более половины выпуска этой продукции осуществлено в Брянской области (см. таблицу 15).

Производство экскаваторов, хотя и увеличилось по сравнению с прошлым годом, но в три с лишним раза меньше, чем в январе-июне 2008 года (см. рисунок 22). При этом отметим, что данные Росстата расходятся с данными Союза машиностроителей России (СМР). Если по данным Росстата производство экскаваторов увеличилось в январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 6.4%, то, согласно информации СМР, производство экскаваторов за этот же период снизилось на 11.6%. При этом уменьшение выпуска экскаваторов СМР объясняет тем, что сократили производство ГУП «Омский завод транспортного машиностроения» (на 83.1%), ОАО «САРЭКС» (на 75.3%), остановил конвейер ОАО «Златоусский экскаваторный завод».

Дальнейшее состояние этой машиностроительной отрасли будет зависеть от состояния строительного сектора страны, который пока демонстрирует малую подвижность. Так в январе-июне текущего года объем производства по виду деятельности «строительство» был всего на 1.2% больше, чем годом ранее. Инвестиционная активность строительного сектора в 2011 году также продолжает оставаться очень низкой. Согласно данным Росстата, инвестиции в основной капитал в строительстве в январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снизились на 6.1%.

Основной надеждой производителей строительного оборудования сейчас является выполнение крупных госпроектов – таких как АТЭС-12, Универсиада-2013, Олимпиада-2014, ЧМ-2018.

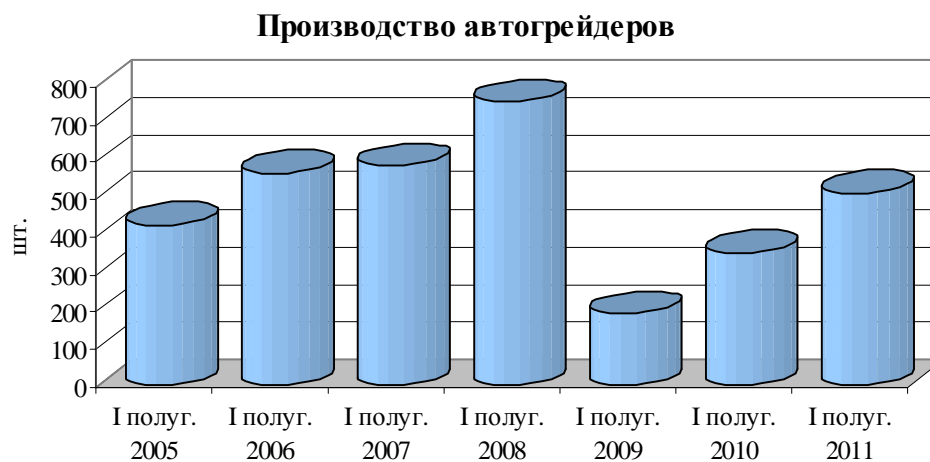
По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в отрасли составит по итогам года около 20%.

Рисунок 20



Источник: Росстат

Рисунок 21



Источник: Росстат

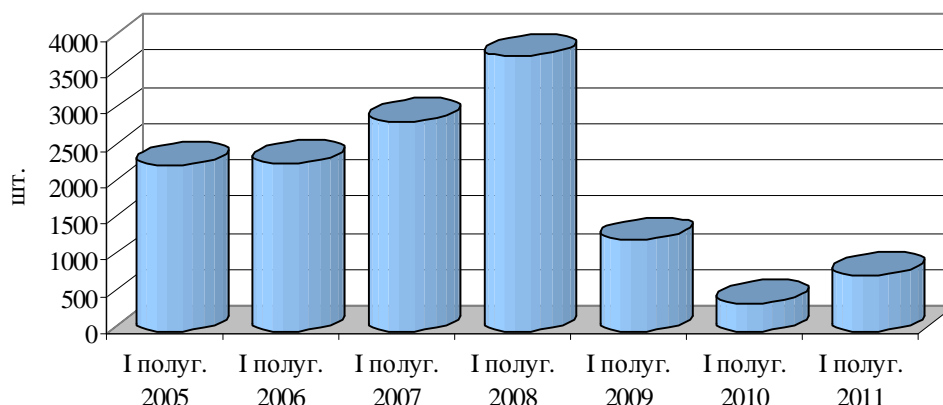
Рисунок 22



Источник: Росстат

Рисунок 23

Производство тракторов гусеничных



Источник: Росстат

Таблица 15

Динамика производства строительной и дорожно-строительной техники в регионах

Регион	I полуг. 2011 в % к I полуг. 2010
Экскаваторы	
Ивановская область (Кранэкс)	62.9
Тверская область (Тверской экскаваторный завод)	128.6
Санкт-Петербург (Ижорские заводы)	в 2.0 р.
Ростовская область (Донецкий экскаватор)	123.8
Республика Мордовия (САРЭКС)	24.7
Гусеничные тракторы	
Челябинская область (ЧТЗ)	в 2.4 р.
Автогрейдеры	
Брянская область (Брянский арсенал)	123.7
Башенные краны	
Московская область (Одинцовский машиностроительный завод)	150.0
Ивановская область (Строммашина)	37.5

Источник: Росстат

2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

На протяжении последних пяти лет динамика производства в гражданском авиастроении непрерывно ухудшается (см. рисунок 24). По итогам января-июня текущего года объем производства гражданской продукции в авиационной промышленности снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 9% из-за сокращения производства на ОАО «НПО «Сатурн», ОАО «Казанский вертолетный завод», ОАО «Казанское авиационное ПО им. С. П. Горбунова», ЗАО «Авиастар-Самолетное производство» и ряде других предприятий. Такие данные в своем отчете привел Минпромторг.

Как видно из рисунка 25, в рассматриваемый период отмечен незначительный рост производства гражданских самолетов. Согласно данным Росстата, за первое полугодие текущего года произведено пять гражданских самолетов. Из них один с массой пустого снаряженного аппарата более 2 т, но не более 15 т, и четыре самолета с массой более 15 т.

Данные Минпромторга свидетельствует о строительстве за этот же период только двух самолетов – одного среднемагистрального Ту-214 и одного ближнемагистрального пассажирского самолета SuperJet.

Напомним, что в начале года президент Ассоциации Союза авиационного двигателестроения Виктор Чуйко говорил, что в 2011 году в России 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). Итоговые данные первого полугодия пока существенно отстают от намеченного результата. При этом отметим, что из 14 заявленных по плану «суперджетов» за полугодие выпущен всего один.

В I половине 2011 года впервые за последние года произошло снижение производства гражданских вертолетов

В 2011 году впервые за последние годы наблюдается снижение производства гражданских вертолетов (см. рисунок 26). Данные Росстата и Минпромторга совпадают – за полугодие произведено 26 вертолетов, что вдвое меньше, чем в январе-июне прошлого года. В том числе выпущено 3 транспортных вертолета Ми-17-В5 (на экспорт), и 23 транспортных вертолета Ми-171Е (из них 21 на экспорт).

Кроме того, в анализируемый период произошло существенное сокращение производства в авиационном двигателестроении – на 16.1%. В том числе, производство газотурбинных вспомогательных двигателей сократилось на 47%, а турбовинтовых и турбовентиляторных двигателей – на 27.7%.

Исходя из планов руководства отрасли можно предположить, что во втором полугодии динамика производства в отрасли улучшится. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) продолжает настаивать, что в 2011 году произведет 14 самолетов SuperJet, 10 из которых будут поставлены для «Аэрофлота». В I полугодии заказчикам было поставлено два таких самолета: по одному для «Армавиа» и «Аэрофлоту».

В вертолетостроении также ожидается рост производства, однако, в основном, за счет поставок для Минобороны. В частности, государственной программой вооружений предусмотрена закупка для Минобороны РФ в 2011 году более 100 вертолетов.

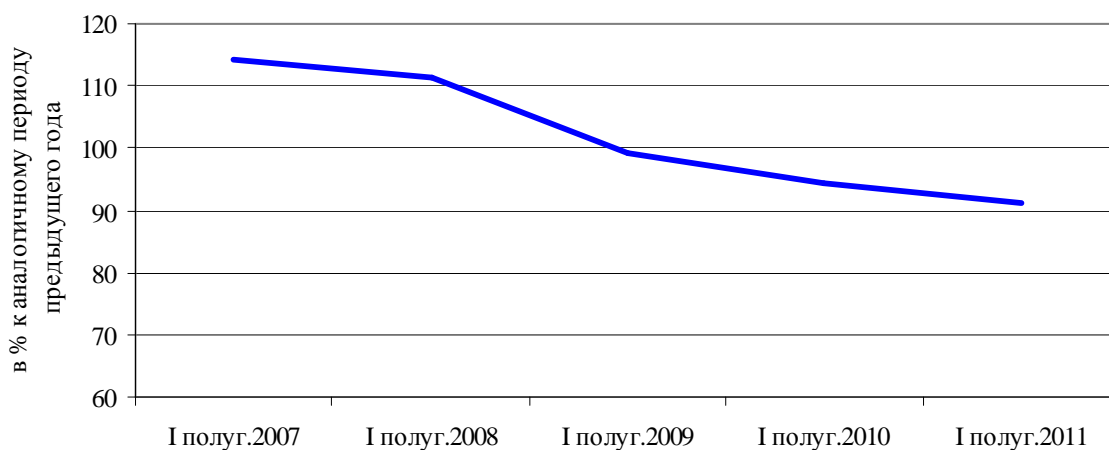
«Казанский вертолетный завод» планирует в 2011 году отгрузить потребителям 94 вертолета, что на 17.5% больше, чем в прошлом году.

Об этом в июне заявил гендиректор предприятия Вадим Лигай, не указав при этом конкретных заказчиков.

Напомним, что в начале года руководство холдинга «Вертолеты России» заявляло, что объем выпуска вертолетов (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. Таким образом, объем производства гражданских вертолетов должен составить 105 единиц, что на 10% больше, чем в прошлом году.

Рисунок 24

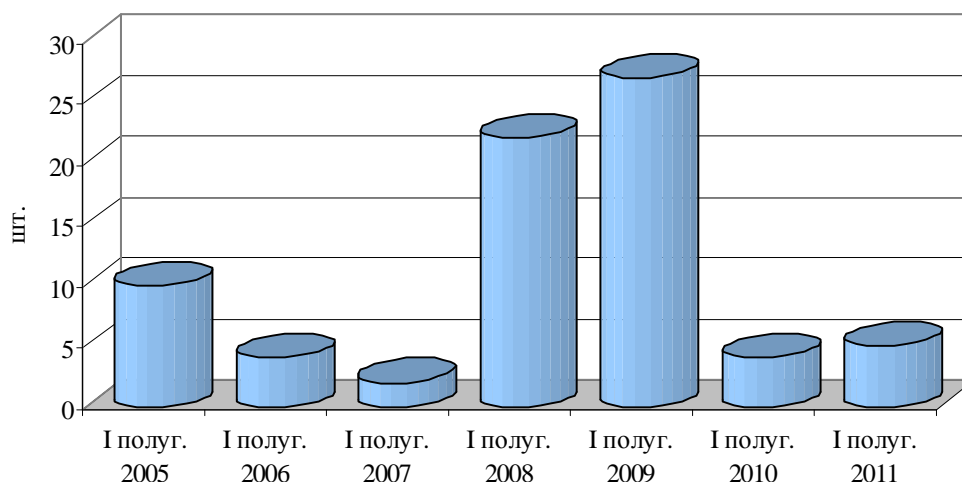
Индекс производства гражданского авиастроения



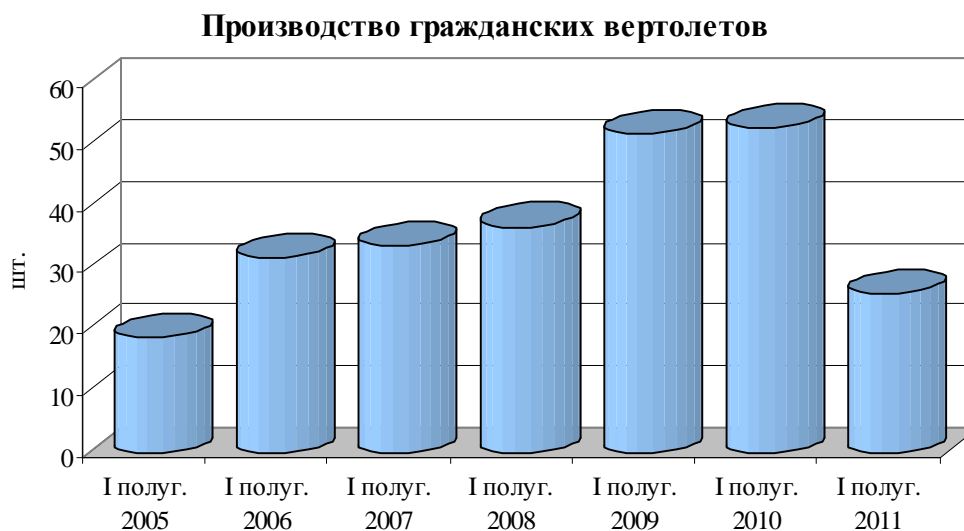
Источник: Минпромторг

Рисунок 25

Производство самолетов гражданских



Источник: Росстат



Источник: Росстат

2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

В гражданском судостроении также в последние три года наблюдается ухудшение динамики. В январе-июне текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года спад производства в отрасли составил почти 17% – это худший показатель за последние пять лет (см. рисунок 27).

Резкий спад производства в отрасли произошел во многом за счет того, что завершилось выполнение нескольких крупных проектов, которые до последнего времени имели значительную долю в общем объеме производства в гражданском судостроении.

Так, еще в 2009 году около двух третей от общего объема производства в гражданском судостроении приходилось на три предприятия – «Севмашпредприятие», «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) и «Балтийский завод». Первые два вели строительство морских платформ для нефте- и газодобывающих компаний. При этом в I полугодии текущего года оба предприятия либо выполнили эти работы, либо вышли на финишную стадию их выполнения. В свою очередь, «Балтийский завод», который вел строительство плавучей атомной электростанции по заказу «Росэнергоатома», сейчас эти работы приостановил из-за проблем с финансированием. Заказчик заявляет, что финансирование ведется согласно графику, тогда как руководство «Балтийского завода» сообщает, что «Росэнергоатом» уже два года не оплачивает выполнение работ, отчего растет задолженность, остановлены поставки материалов и комплектующих. Конфликт между двумя хозяйствующими субъектами уже вышел на

правительственный уровень, и премьер-министр Владимир Путин пообещал разобраться.

Данные о выполняемых в настоящий момент проектах в отрасли представлены в таблице 16. Всего, согласно данным Минпромторга, на конец полугодия в постройке находились 113 судов. Напомним, что в конце I квартала эта цифра составляла 110 судов. Отметим, что по данным «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК), на ее предприятиях сейчас строится 50 кораблей, в том числе 40 – для российского ВМФ.

ОСК ожидает по итогам года рост производства 20% по сравнению с прошлым годом. По всей видимости, такой рост будет обеспечен военным судостроением.

Вместе с тем, гражданское судостроение, вопреки ожиданиям, скорее всего, закончит год с отрицательным результатом.

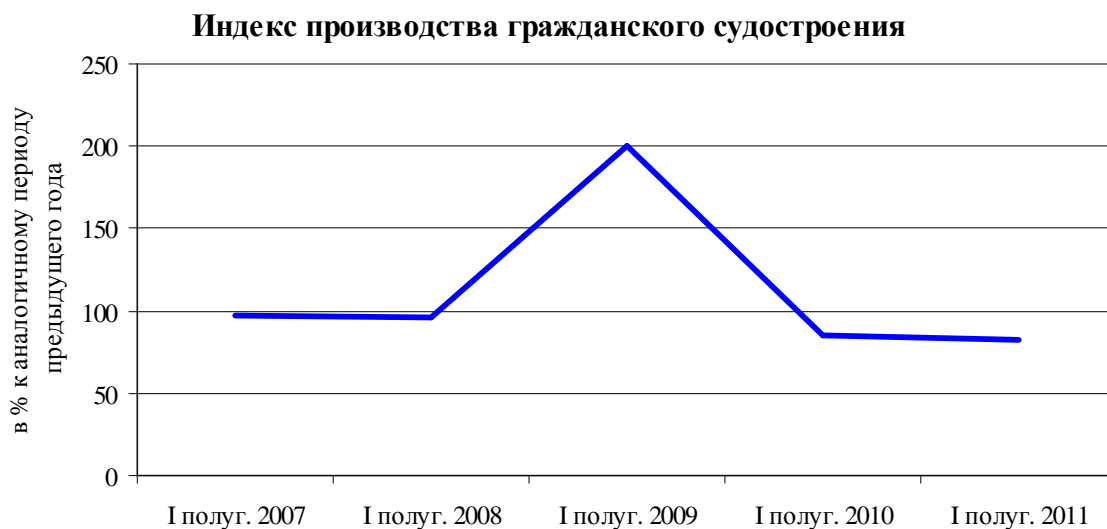
Таблица 16

Деятельность российских судостроительных предприятий

Предприятия	Информация о производственной деятельности
ОАО «Выборгский ССЗ»	заканчивается строительство двух плавучих полупогружных буровых установок
Северодвинское предприятие «Центр Судоремонта «Звездочка»	продолжается сборка плавучей буровой установки «Арктическая»
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 судостроительная верфь»	строительство десяти сухогрузных судов проекта RSD44 для ОАО «ВЭБ-лизинг», два из них сданы заказчику в I полугодии
АО «Ярославский ССЗ»	сданы заказчику четыре танкера проекта 19614, ведется строительство четырех танкеров, сдан иностранному заказчику танкер проекта 19900, продолжается строительство еще одного
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

Рисунок 27



Источник: Минпромторг

3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Объем инвестиций в машиностроительной отрасли в I полугодии 2011 года увеличился на 30.4%, однако остался небольшим в абсолютных величинах

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в I полугодии 2011 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 30.4% до 58.3 млрд. руб., что существенно превышает среднероссийские темпы роста (12.3%). Абсолютный объем инвестиций, однако, остался на невысоком уровне. Доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России снизилась по сравнению с итогами 2010 года с 2.4% до 2.2% (в I полугодии 2010 года она была еще ниже – 2.1%).

Рост объемов инвестиций наблюдался по всем подотраслям. Наиболее значительным он был в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования – 20.1%. 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.

Таблица 16

Объем инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности

	И пол. 2011 г., млрд руб.	В % к I пол. 2010 г.	В % к итогу	2010 г.	2009 г.
Всего	2650.9	112.3	100	6413.7	5769.8
Обрабатывающие производства	439.7	110.5	16.6	993.7	881.9
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>14.1</i>	<i>104.0</i>	<i>0.5</i>	<i>39.1</i>	<i>30.2</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>10.8</i>	<i>120.1</i>	<i>0.4</i>	<i>27.0</i>	<i>26.5</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>33.4</i>	<i>107.5</i>	<i>1.3</i>	<i>87.4</i>	<i>70.7</i>

Источник: Росстат

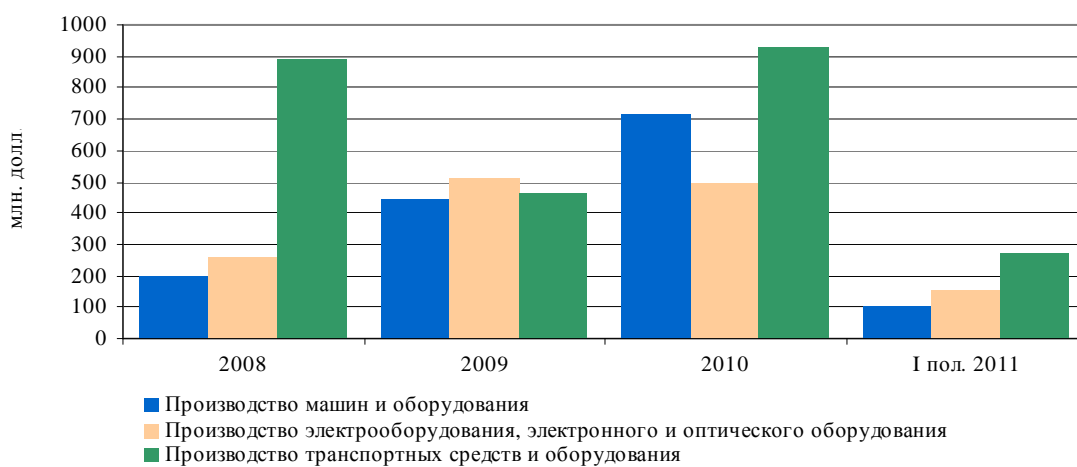
Поступление прямых иностранных инвестиций в первой половине 2011 года в отрасли сократилось на 36%

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасли по итогам I полугодия 2011 года составил 11477 млн долл. (+6.6% к началу года). Поступление иностранных инвестиций по сравнению с I полугодием 2010 года снизилось на 6% до 1826 млн. долл. Прямые иностранные инвестиции при этом сократились на 36% до 526 млн долл. Крупнейшими инвесторами в машиностроение в первой половине 2011 года стали Республика Корея, Германия 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

**Поступление прямых иностранных
 инвестиций в машиностроительную отрасль**



Источник: Росстат

4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Прибыль машиностроительной отрасли в I полугодии 2011 года растет медленнее экономики в целом. Исключение – производство транспортных средств и оборудования

В I полугодии 2011 года, согласно данным Росстата, компании машиностроительного сектора демонстрировали рост доходов, однако существенно уступая по темпам роста и обрабатывающей промышленности и общероссийским показателям. Так, сегмент «производство машин и оборудования» увеличил прибыль (сальдо прибылей и убытков) по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 7.5% до 16.8 млрд. руб. против роста прибыли в 42.6% по стране в целом. «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 13.4% до 19.2 млрд. руб., а «производство транспортных средств и оборудования» в отличие от I полугодия 2010 года продемонстрировало прибыль – 32.6 млрд. руб.

По сравнению с I полугодием 2010 года в 2011 году доля прибыльных предприятий в производстве машин и оборудования в I полугодии 2011 года снизилась с 65.8% до 65.5%, однако, остается выше общероссийского показателя – 65.3%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний возросла до 70.4%, а в производстве транспортных средств и оборудования доля прибыльных предприятий увеличилась до 64.7%.

В целом позитивная динамика I полугодия 2011 года во многом является результатом поддержки отрасли, а также связана с последствиями завершения острой фазы финансового кризиса, отразившимися на отрасли с определенным временным лагом по сравнению с экономикой в целом.

Таблица 17

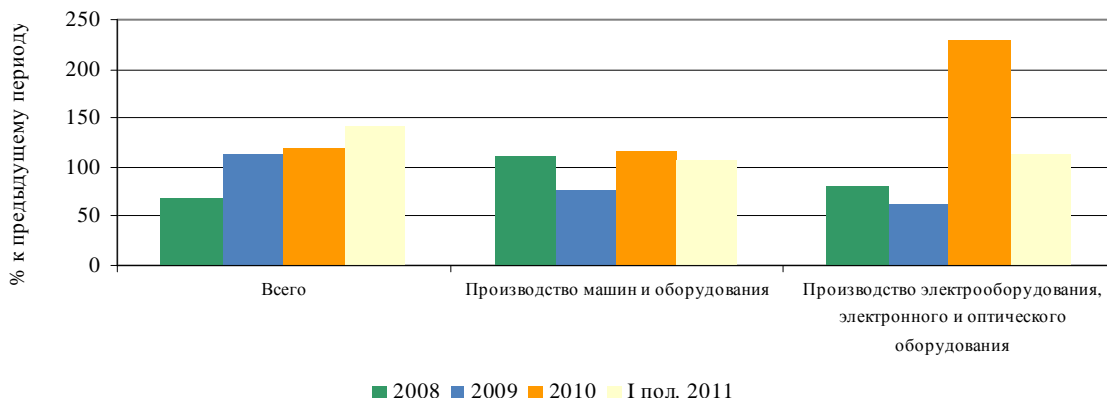
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) по видам экономической деятельности

	I пол. 2011 г.		2010 г.		2009 г.	
	млрд. руб.	в % к I пол. 2010 г.	млрд. руб.	в % к 2009 г.	млрд. руб.	в % к 2008 г.
Всего	+4053.8	142.6	+6132.9	119.5	+4300.5	114.2
Обрабатывающие производства, всего	+991.6	144.7	+1598.0	166.6	+970.8	58.5
Производство машин и оборудования	+16.8	107.5	+40.0	116.1	+36.6	77.4
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	+19.2	113.4	+52.7	в 2.3р.	+23.7	62.1
Производство транспортных средств и оборудования	+32.6	-	+13.5	-	-87.9	-

Источник: Росстат

Рисунок 28

Динамика сальдо прибылей и убытков



Источник: Росстат

Таблица 18

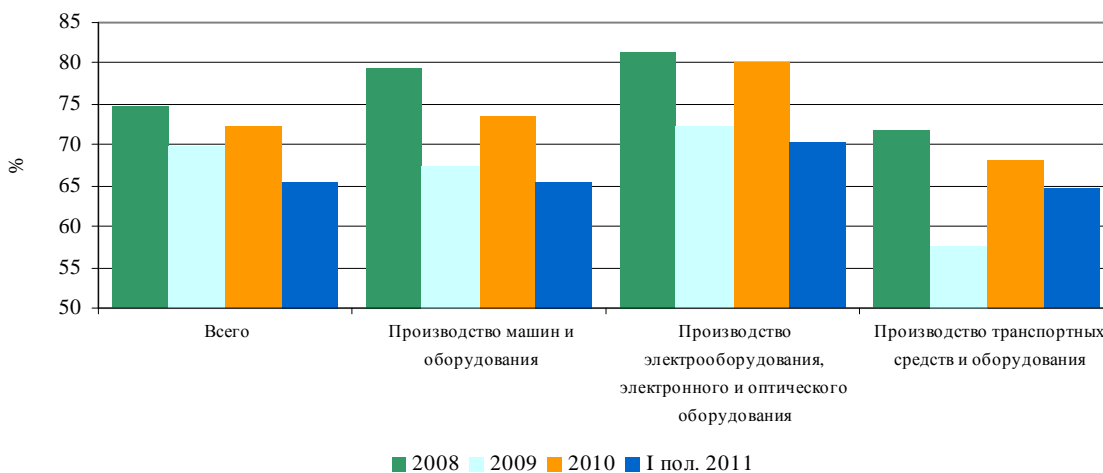
Доля организаций, получивших прибыль, в % к общему количеству организаций

	I пол. 2011 г.	I пол. 2010 г.	2010 г.	2009 г.	2008 г.
Всего	65.3	65.6	72.2	69.9	74.8
Обрабатывающие производства, всего	66.3	65.9	72.1	67.3	74.2
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>65.5</i>	<i>65.8</i>	<i>73.5</i>	<i>67.4</i>	<i>79.4</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>70.4</i>	<i>70.0</i>	<i>80.1</i>	<i>72.3</i>	<i>81.3</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>64.7</i>	<i>61.5</i>	<i>68.1</i>	<i>57.6</i>	<i>71.8</i>

Источник: Росстат

Рисунок 29

Доля прибыльных организаций



Источник: Росстат

В целом машиностроительная отрасль по-прежнему не генерирует прибыли в экономике России – по итогам I полугодия 2011 года на отрасль приходится только 1.7% 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 остается низкой и падает на фоне общероссийского роста

Уровень рентабельности по итогам I полугодия 2011 года в машиностроительной отрасли оставался на крайне низком уровне и снизился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 7.4% против 7.8% в I полугодии 2010 года, а в производстве транспортных средств и оборудования 5.5% против 3.3%. В производстве машин и оборудования рентабельность снизилась с 7.0% до 6.1%. Рентабельность продаж по России в целом в I полугодии 2011 года выросла до 11.6% против 11.1% годом ранее.

Таблица 19

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

	I пол. 2011 г.		I пол. 2010 г.		2010 г.		2009 г.	
	Рентабельность продаж*	Рентабельность активов**	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов
Всего	11.6	4.2	11.1	3.3	11.1	6.9	11.5	5.7
Обрабатывающие производства	12.9	4.6	13.7	3.6	14.4	7.8	12.5	5.6
Производство машин и оборудования	6.1	1.5	7.0	1.5	7.3	2.8	8.8	4.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	7.4	2.1	7.8	2.2	10.3	6.4	8.3	3.5
Производство транспортных средств и оборудования	5.5	1.2	3.3	-0.3	4.7	0.5	1.1	-4.2

*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

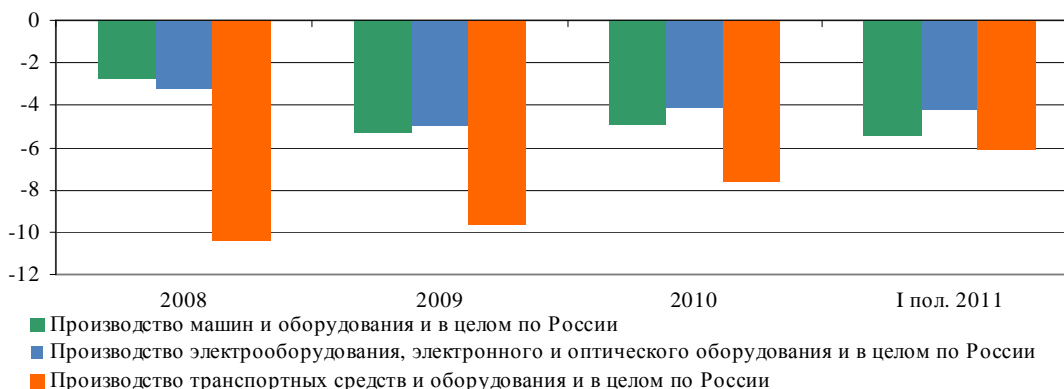
Источник: Росстат

Самую высокую рентабельность в машиностроении продолжает демонстрировать наиболее высокотехнологичный сегмент – 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. Подтверждают неутешительные позиции машиностроения в части рентабельности отрицательные спреды всех показателей рентабельности по всем подотраслям с экономикой России в целом и обрабатывающим производством в частности.

Рисунок 30

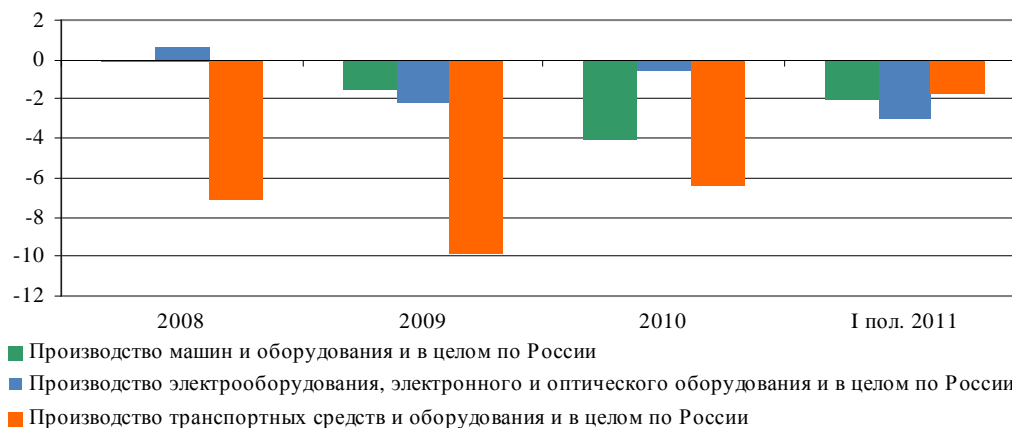
Динамика спреда рентабельности продаж, п.п.



Источник: Росстат

Рисунок 31

Динамика спреда рентабельности активов, п.п.



Источник: Росстат

4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

В I полугодии 2011 года финансовая устойчивость отрасли снижалась

Финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в I полугодии 2011 года снижалась с и так достаточно невысоких уровней. Повышению кредитоспособности отрасли не способствовало даже улучшение макроэкономической конъюнктуры. Коэффициент текущей ликвидности на конец июня 2011 года в производстве машин и оборудования сократился до 141.5%, в производстве

электрооборудования, электронного и оптического оборудования сократился до 158.5%, в производстве транспортных средств и оборудования до 143.4%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил низкие 27.1%, 31.9% и 21.3% 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 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 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 пол. 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	182.6	-15.5	45.4	186.3	-18.3	45.0	183.0	-19.7	44.3
Обрабатывающие производства	165.7	-13.3	38.1	181.0	-12.6	37.8	165.8	-15.8	37.8
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>141.5</i>	<i>-7.1</i>	<i>27.1</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>158.5</i>	<i>8</i>	<i>31.9</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>143.4</i>	<i>-16.3</i>	<i>21.3</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

Первая половина 2011 года для машиностроительной отрасли характеризовалось продолжением наблюдавшегося в 2010 году

Уровень просроченной задолженности в I полугодии 2011 года в отрасли увеличился до угрожающих размеров

критического роста просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам, согласно данным Росстата, по итогам июня 2011 года к декабрю 2010 года в машиностроении увеличилась на 25% до 41.1 млрд. руб. В целом по России просроченная задолженность выросла на 16.6%. Доля отрасли в просроченной задолженности по России выросла с 19.8% до 26.3% (для сравнения доля отрасли в прибыли – только 1.7%). В 2011 году можно ожидать роста просроченных кредитов и, возможно, банкротства ряда предприятий отрасли.

На фоне крайне плохого состояния с просроченной задолженностью в отрасли можно отметить, что ближе к середине 2011 года начали наблюдаться некоторые положительные изменения, однако изменить тенденцию пока не удастся.

Таблица 21

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

	На конец июня 2011 года, млрд. руб.	В % к июню 2010 г.	В % к итогу	2010	2009	2008
Всего	154.6	116.6	100	168.4	142.1	79.2
Обработывающие производства	81.5	150.8	52.7	75.2	67.3	34.2
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>3.5</i>	<i>88.6</i>	<i>2.2</i>	<i>5.8</i>	<i>0.7</i>	<i>0.2</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>8.4</i>	<i>в 3.4 р.</i>	<i>5.4</i>	<i>8.3</i>	<i>3.0</i>	<i>0.3</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>28.9</i>	<i>в 6.7 р.</i>	<i>18.7</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 I полугодия 2011 года, где три подотрасли заняли 10, 13 и 15 место из 16 возможных, причем «производство транспортных средств и оборудования» и «производство машин и оборудования» с начала года потеряли позиции в рейтинге.

Таблица 13

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

№ в I кв. 2011 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	№ в 2010 г.
1	Производство кокса и нефтепродуктов	25901	19.9	8.6	50.0	238.2	1.735	46.05	83.96	1
2	Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	1596	66.2	10.0	53.4	212.9	1.908	80.74	72.81	2
3	Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	5701	36.0	9.7	55.5	179.7	3.743	60.05	70.40	3
4	Химическое производство	2247	22.3	8.6	44.2	177.6	3.980	50.74	61.72	5
5	Производство, передача и распределение электроэнергии	3141	12.7	3.4	59.3	257.5	2.375	61.72	60.17	6
6	Металлургическое производство	3263	18.1	6.7	44.3	176.0	2.592	64.41	58.80	4
7	Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них	2205	14.7	5.0	40.8	174.0	4.901	58.81	48.15	7
8	Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	1638	7.9	2.4	28.2	148.5	1.807	55.37	40.72	8
9	Производство резиновых и пластмассовых изделий	1936	8.0	2.6	32.1	135.3	6.636	38.69	38.98	9
10	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	721	7.4	2.1	31.9	158.5	3.970	58.80	30.78	10
11	Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	568	6.8	1.8	23.2	141.5	3.008	49.94	25.79	11
12	Производство готовых металлических изделий	870	5.3	1.8	27.3	129.1	3.274	51.99	25.38	13
13	Производство машин и оборудования	765	6.1	1.5	27.1	141.5	3.013	73.65	23.26	12
14	Обработка древесины и производство изделий из дерева	819	5.7	0.6	19.3	150.9	3.461	90.32	15.99	16
15	Производство транспортных средств и оборудования	952	5.5	1.2	21.3	143.4	4.160	108.07	15.35	14
16	Текстильное и швейное производство	577	4.8	1.4	25.0	134.4	10.407	42.85	13.43	15

Источник: «РИА-Аналитика»