

««РИА-Аналитика»»

Центр экономических исследований

Аналитический бюллетень

МАШИНОСТРОЕНИЕ:

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

ВЫПУСК № 6

ИТОГИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2012 ГОДА



Москва 2012

СОДЕРЖАНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2012 ГОДА.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	7
2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	7
2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	15
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	17
2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	20
2.5. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ	23
2.6. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ	24
3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	27
4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ	29
4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	29
4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	31
4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	32

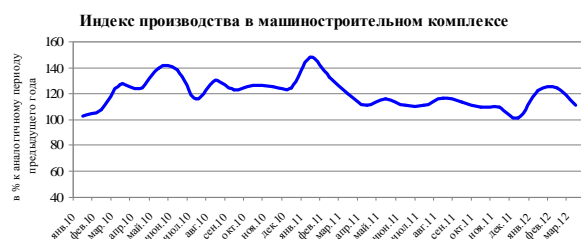
КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Темп роста в машиностроении сократился почти вдвое, но все равно остается самым высоким в промышленности;
- Ø Объем производства легковых автомобилей достиг нового рекордного уровня, однако исключительно за счет сборки импортных моделей;
- Ø Выпуск зерноуборочных комбайнов и сельскохозяйственных тракторов достиг докризисного уровня за счет увеличения сборки зарубежных моделей;
- Ø Динамика производства железнодорожной техники стала ухудшаться в 2012 году;
- Ø Из-за крушения самолета Sukhoi Super Jet-100 производство гражданских самолетов может не достигнуть в 2012 году планируемых 30 шт.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	І кв. 2012 г / І кв. 2011 г, %
Производство машин и оборудования	119.8
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	110.6
Производство транспортных средств и оборудования	122.7
Всего машиностроительный комплекс	118.9



ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Показатель	Производство машин и оборудования		Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования		Производство транспортных средств и оборудования	
	І кв. 2012 г.	% к І кв. 2011 г.	І кв. 2012 г.	% к І кв. 2011 г.	І кв. 2012 г.	% к І кв. 2011 г.
Сальдо прибылей и убытков, млрд руб.	8.8	119.7	10.9	171.5	19.0	164
Доля прибыльных предприятий, %	65.4	102.8	67.2	104.8	65.1	110.2
Объем просроченной задолженности по кредитам и займам, млрд. руб.	8.3	88.6	12.9	160.7	20	72.2
Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам, %	5.1	-	7.9	-	12.4	-
	І кв. 2012 г.	І кв. 2011 г.	І кв. 2012 г.	І кв. 2011 г.	І кв. 2012 г.	І кв. 2011 г.
Рентабельность продаж, %	4.4	5.1	6.8	5.8	4.4	4.4
Рентабельность активов, %	0.7	0.6	1.1	0.7	0.6	0.4
Коэффициент автономии, %	28.1	27.9	34.4	31.2	21.9	21.2
Коэффициент текущей ликвидности, %	142.3	140.3	154.5	170.5	145.8	142.5

1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-МАРТА 2012 ГОДА

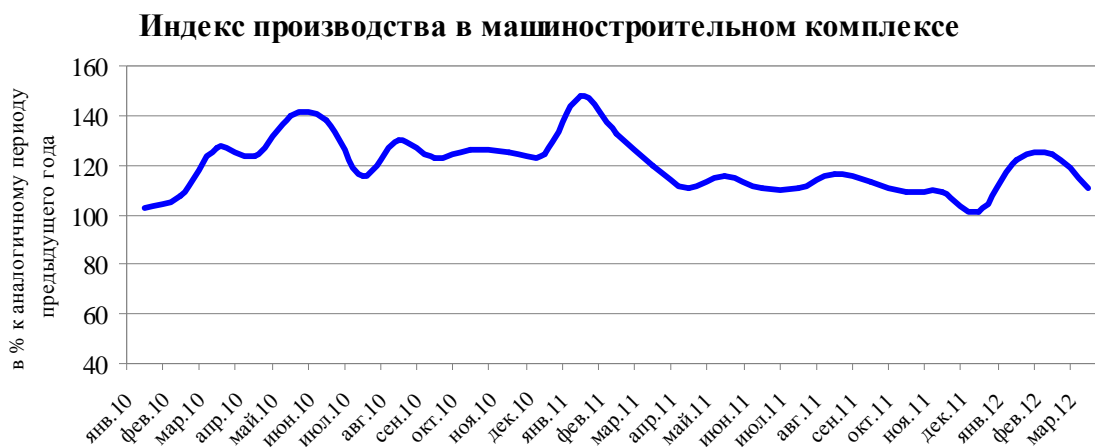
После существенного замедления в конце 2011 года рост производства в российском машиностроении в I квартале текущего года снова ускорился.

Согласно оценке экспертов «РИА-Аналитика», агрегированный рост производства в трех машиностроительных отраслях в январе 2012 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 22.2%, в феврале – 24.3%. В марте этот показатель замедлился до 11.1%, но, тем не менее, он оставался выше, чем в целом по промышленности и выше, чем в обрабатывающем секторе промышленности.

В целом по итогам квартала рост производства в машиностроительном секторе составил 18.9%. Это почти вдвое ниже, чем в I квартале прошлого года (33.9%), однако на фоне результатов экономики в целом темп роста в машиностроении выглядит достаточно высоким. Во всяком случае, машиностроение продолжает лидировать по темпам роста среди всех отраслей обрабатывающего сектора.

В I квартале рост производства в машиностроении составил почти 19%

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Во всех трех отраслях машиностроительного комплекса в I квартале 2012 года наблюдалась положительная динамика производства. Как и годом ранее, наивысший темп роста отмечен в транспортном машиностроении. Российское автомобилестроение продолжает обновлять рекорды по объему выпуска продукции, несмотря на завершение стимулирующих правительственных программ. Правда, в текущем году темпы роста производства в автомобилестроении значительно ниже, чем наблюдались в прошлом году.

Из числа машиностроительных подотраслей наивысший темп роста зафиксирован к станкостроению. За год рост производства в этой подотрасли был более чем двукратным. Вместе с тем, несмотря на такой существенный рост, объем производства значительной части станочной продукции продолжает отставать от докризисного уровня. Так, производство деревообрабатывающих станков в январе-марте 2012 года было на 30% меньше, чем в январе-марте 2007 года, производство кузнечно-прессовых машин – на 28%. Более всего к докризисному уровню приблизилось производство металлорежущих станков – отставание составило чуть более 3%.

На втором месте по темпам роста производства среди машиностроительных подотраслей по итогам I квартала 2012 года находится сельскохозяйственное машиностроение, где рост производства составил в годовом сравнении 47.6%. За счет хороших финансовых результатов сельхозпроизводителей в прошлом году, а также за счет активизации деятельности «Росагролизинга» по реализации сельхозтехники, производство тракторов и зерноуборочных комбайнов вышло в отчетный период на рекордный уровень.

Наихудшая динамика производства отмечена в производстве бытовой техники. Правда, в числе продукции, производимой в этой подотрасли, динамика выпуска была неодинаковой. В частности, производство стиральных машин за квартал увеличилось на 3.4%, тогда как производство холодильников упало на 5.2%, а электромясорубок – почти на 15%. Кроме того, снизилось производство телепринимающей аппаратуры (в составе подотрасли производство электронных компонент для радио, телевидения и связи) – на 9.1%. Это свидетельствует о снижении потребительского спроса на бытовую технику и электронику отечественного производства, что можно объяснить ростом конкуренции со стороны импортной продукции в условиях укрепления рубля, роста доходов населения и увеличения объемов потребительского кредитования.

Наряду с автомобилестроением основной движущей силой машиностроительного комплекса в первой четверти текущего года стало, как и в прошлом году, крупное энергетическое машиностроение. Ввод новых энергомощностей в России осуществляется по-прежнему активными темпами, что стимулирует спрос на турбины и генераторы.

Вместе с тем ухудшается динамика производства в железнодорожном машиностроении – замедляется рост производства грузовых вагонов, падает производство локомотивной техники. Также продолжается спад производства в гражданском авиастроении и судостроении.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», во второй половине года вследствие ухудшения инвестиционной динамики в экономике

России, темпы роста в машиностроительном комплексе будут постепенно сокращаться. Поэтому итоговый результат будет ниже, чем в I квартале и составит 10-15%.

Таблица 1

Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

Отрасль	I кв. 2012/ I кв.2011 в %
Обрабатывающие производства	104.4
Производство машин и оборудования	119.8
Производство механического оборудования	116.2
Производство прочего оборудования общего назначения	128.3
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	147.6
Производство станков	В 2.2 р.
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	104.2
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	99.5
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	110.6
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	114.7
Производство электрических машин и электрооборудования	110.5
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	107.3
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	112.1
Производство транспортных средств и оборудования	122.7
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	130.2
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	114.4

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

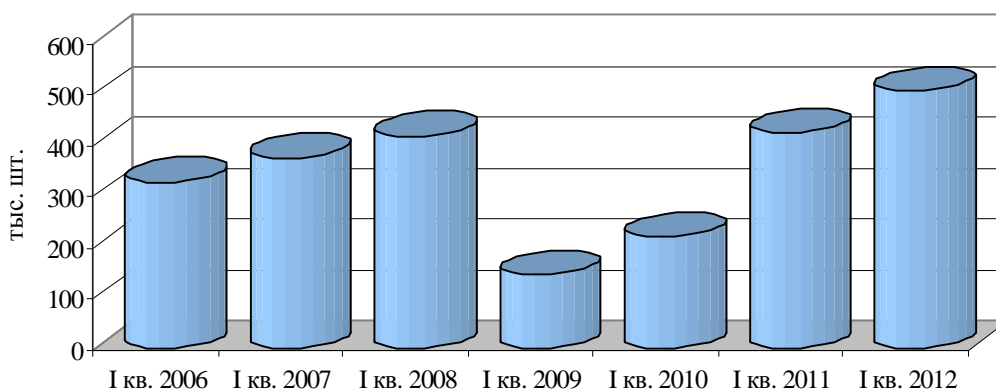
Рост производства автомобильной техники составил по итогам квартала почти 20%.

Российское автомобилестроение в первом квартале 2012 года достигло нового рекордного объема производства. Согласно данным Росстата, суммарное производство легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов составило 503.6 тыс. шт., что на 19.4% превысило результат аналогичного периода прошлого года. При этом в прошлом году рост производства в отрасли осуществлялся гораздо быстрее. Так, в I квартале 2011 года относительно аналогичного периода 2010 года рост производства автомобильной техники составлял 94.2%. То есть темпы роста в текущем году сократились почти в пять раз.

Из всех видов автомобильной техники наивысший темп роста отмечен в производстве автобусов. В меньшей степени выросло производство грузовых автомобилей. При этом рекордного показателя в отрасли удалось достичь исключительно за счет роста производства легковых автомобилей.

Рисунок 2

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



Источник: Росстат

Таблица 2

Производство автомобильной техники

	I кв. 2012	I кв. 2012 в % к I кв. 2011
Легковые автомобили, тыс. шт.	450.0	118.6
Грузовые автомобили, тыс. шт.	42.8	107.6
Автобусы, тыс. шт.	10.8	157.3

Источник: Росстат

Рост производства легковых автомобилей по итогам января-марта текущего года составил 18.6%. Максимальный прирост был отмечен в феврале, когда темп роста составил в годовом сравнении 24.3%, однако такой результат отчасти был обусловлен фактором високосного года.

Рост производства в легковом секторе автомобилестроения обеспечен иномарками российской сборки, выпуск которых увеличился, по данным «АСМ-Холдинга», в отчетный период на 42.7% до 309.7 тыс. машин. В то же время производство отечественных моделей сократилось за этот же период на 13.3% до 139.9 тыс. шт.

Доля отечественных моделей легковых автомобилей в общем объеме производства за год сократилась на 11.8 п.п.

Доля отечественных легковых машин в общем объеме производства составила по итогам квартала 31.1%. Годом ранее этот показатель составлял 42.9%.

Снижение производства отечественных марок произошло из-за резкого сокращения производства на «АВТОВАЗе», который в течение I квартала постепенно прекращал выпуск «классики», в том числе на мощностях предприятия «ИжАвто». Как видно из таблицы 3, одним из немногих автомобилестроительных регионов, где произошло снижение производства, стала Самарская область. Динамика производства на «АВТОВАЗе» может улучшиться во II-III кварталах за счет выпуска новой модели LADA Largus. Старт ее производства осуществлен в начале апреля. Кроме того, в конце прошлого года началось производство LADA Granta. Руководство завода ожидает, что спрос на этот автомобиль также будет постепенно увеличиваться.

Другой производитель отечественных моделей легковых автомобилей «УАЗ», напротив, увеличил производство в рассматриваемый период. В начале 2012 года на заводе была завершена модернизация сборочного комплекса предприятия, основной целью которой стало увеличение мощности конвейера сборки автомобилей UAZ Patriot. В результате, по итогам I квартала производство этой марки увеличилось почти на 70% по сравнению с прошлым годом. Кроме того почти на 50% выросло производство модели UAZ Hunter.

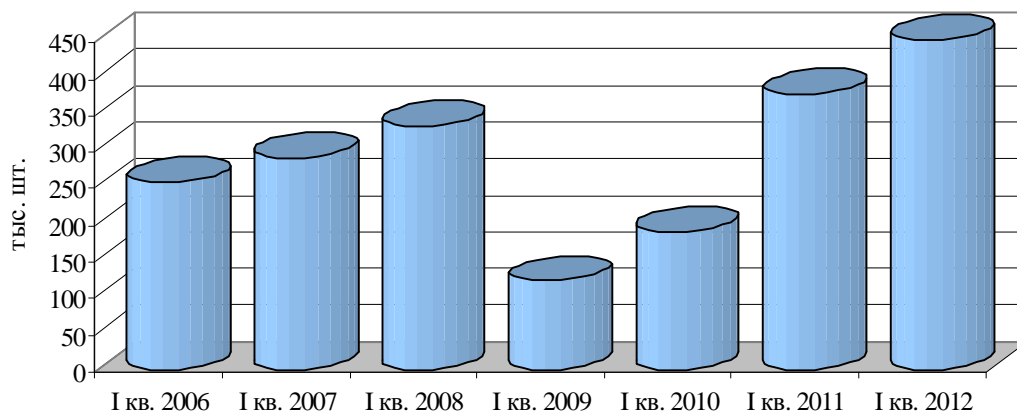
Из числа производителей иномарок самый высокий результат продемонстрировали заводы Санкт-Петербургского автомобилестроительного кластера. В сумме они увеличили выпуск в отчетный период более чем в два раза. При этом наибольший вклад в этот результат внес «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус», который увеличил производство машин марки Solaris почти в четыре раза.

Также приличный темп роста демонстрируют заводы Калужской области. Вместе с тем спад производства отмечен в Ростовской области, что связано с финансовыми трудностями «ТагАЗа».

По оценке экспертов «РИА-Аналитика» до сентября текущего года темпы роста производства легковых автомобилей будут колебаться в диапазоне 15-20%. Сокращение темпов роста до 10-15% может произойти в конце III квартала и в IV квартале из-за высокой базы прошлого года.

Рисунок 3

Производство легковых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 3

Динамика производство легковых автомобилей в регионах

Регион	I кв. 2012 в % к I кв. 2011
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	100.3
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфакчуринг Рус)	В 2.3 р.
г.Москва (Автофрамос)	123.6
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	167.1
Ростовская область (ТагАЗ)	33.3
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	88.0
Ульяновская область (УАЗ)	139.4

Источник: Росстат

Продажи легковых автомобилей в первых трех месяцев 2012 года растут немного быстрее их производства. Согласно данным «АСМ-Холдинга», объем оптовых продаж легковых автомобилей вырос по итогам января-марта 2012 года на 22.1% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года и составил 643.3 тыс. машин. В том числе продажи отечественных моделей снизились на 3.6% до 133.8 тыс. единиц, а иномарок российской сборки выросли на 45.2% до 293.4 тыс. единиц. Импорт новых легковых автомобилей также вырос за год на 18.1% до 224.2 тыс. шт., но не достиг докризисного уровня.

В текущем году, в отличие от прошлого года, на рынке легковых автомобилей не действуют программы утилизации старых автомобилей и льготного кредитования. В связи с этим произошло ухудшение продаж большинства так называемых «бюджетных» автомобилей.

В первую очередь речь идет о машинах «АВТОВАЗа». За исключением Lada Granta, которая начала продаваться в прошлом году, продажи всех других моделей «АВТОВАЗа» падали в I квартале текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В том числе снижались продажи относительно новых моделей Lada Kalina и Lada Priora.

Произошло ухудшение продаж и среди недорогих иномарок, которые также пострадали от прекращения действия стимулирующих правительственных программ. В частности, практически прекратился рост продаж автомобилей Ford Focus, существенно сократились продажи Renault Logan, Daewoo Nexia, Chevrolet Lacetti.

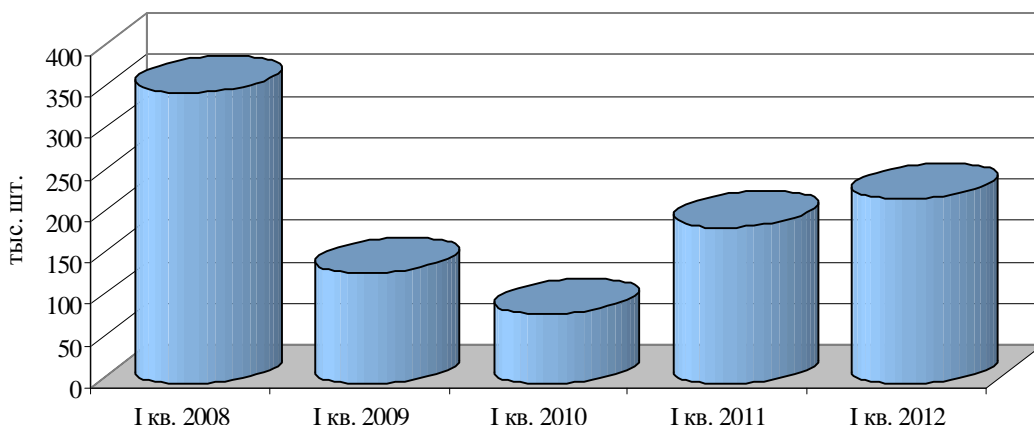
Вместе с тем, новинка прошлого года, Solaris, по объему продаж уже приблизилась к моделям «АВТОВАЗа» и не исключено, что к концу года станет самой продаваемой маркой в России. Также среди лидеров заметный прирост отмечен у другой новинки рынка KIA Rio.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», темпы роста продаж легковых автомобилей до сентября будут составлять около 15%, однако затем вследствие высокой базы, могут сократиться до 10%. При этом в прогнозе не учитываются возможные осложнения, которые возникнут в случае наступления второй фазы мирового кризиса.

На данный момент потребительский спрос в России остается устойчивым. Это связано с ростом доходов населения и увеличением потребительского кредитования со стороны банков. Кроме того, начавшееся в конце мая и начале июня ослабление рубля может замедлить рост импорта и еще больше стимулировать спрос на автомобили отечественного производства.

Рисунок 4

Импорт новых легковых автомобилей



Источник: МЭР

Таблица 4

Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей

Модель	Марка	Продажи I кв. 2012, шт.	в % к I кв., 2011
Kalina	LADA	27820	89.2
Priora	LADA	27433	97.3
Solaris	HYUNDAI	27072	В 2.7 р.
Focus	FORD	19597	127.7
New Rio	KIA	18315	В 2.0 р.
Logan	RENAULT	17140	95.5
Granta	LADA	16876	-
Polo	VW	15295	190.5
Samara	LADA	14566	66.4
Niva	CHEVROLET	14049	138.3

Источник: АЕБ

Производство грузовых автомобилей в I квартале текущего года росло меньшими темпами, чем производство легковых автомобилей. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост составил 7.6%. При этом в марте рост производства по сравнению с мартом прошлого года был немногим более 2%. Отметим, что данные Росстата не согласуются с данными «АСМ-Холдинга», который зафиксировал рост производства грузовиков в I квартале 2012 года на 10%.

В любом случае, рост производства грузовых автомобилей стал резко замедляться, при том, что объем их производства так и не вышел на докризисный уровень. Напомним, что в прошлом году рост производства грузовиков по сравнению с 2010 годом составил 33.4%.

Замедление роста происходит из-за ухудшения динамики производства легкого коммерческого транспорта (LCV). В Нижегородской области, где выпускается основной объем этой продукции (на «ГАЗе») рост производства грузовых автомобилей составил всего 3.9%, а в Ульяновской области отмечено снижение.

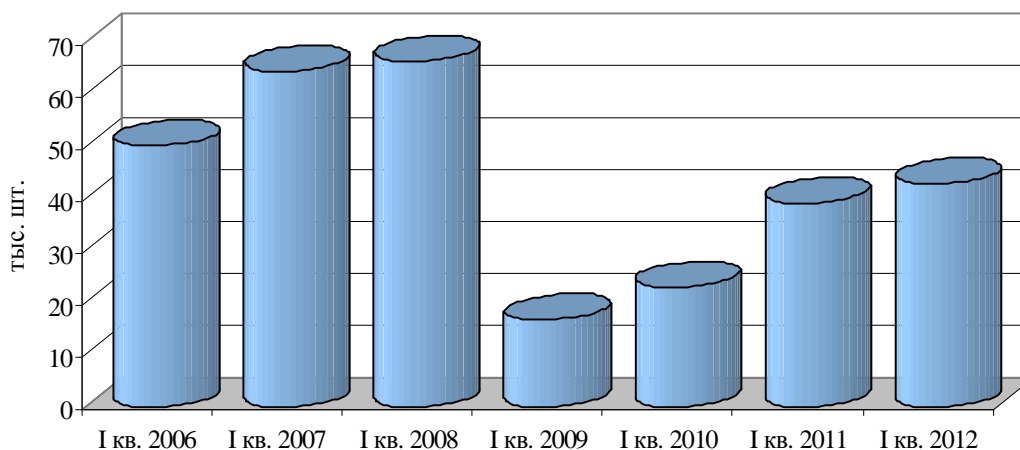
В Республике Татарстан динамика производства была лучше, но и здесь рост был достигнут за счет большегрузных автомобилей «КАМАЗа», который увеличил их производство (с учетом шасси) на 37% по сравнению с I кварталом прошлого года до 13.5 тыс. единиц. Вместе с тем на предприятии «СОЛЛЕРС-Елабуга» было прекращено производство фургонов Fiat Ducato, а начавшийся выпуск фургонов Ford Transit не смог компенсировать спад.

Наиболее высокими темпами росло производство грузовиков в Калужской области, где работает сборочное предприятие Volvo Kaluga Plant. За счет этого предприятия в I квартале отмечен опережающий рост производства иномарок над производством отечественных моделей. Согласно данным «АСМ-Холдинга», выпуск отечественных

моделей увеличился в отчетный период на 9.5% до 36.7 тыс. машин, а грузовиков иностранных марок на 13.1% до 5.5 тыс. машин.

Рисунок 5

Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Таблица 5

Динамика производства грузовых автомобилей в регионах

Регион	I кв. 2012 в % к I кв. 2011
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	164.5
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	114.9
Нижегородская область (ГАЗ)	103.9
Ульяновская область (УАЗ)	91.6
Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)	92.7

Источник: Росстат

Продажи грузовых автомобилей на внутреннем рынке росли активнее, чем их производство. По данным «АСМ-Холдинга», в январе-марте текущего года продажи грузовиков в России увеличились по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 17.3% до 69 тыс. машин. Примечательно, что динамика продаж отечественных моделей была гораздо лучше, чем динамика продаж собранных в стране иномарок. Так, отгрузки отечественных автомобилей увеличились на 12.7% до 33.2 тыс. машин, тогда как продажи российских иномарок сократились на 8.5% до 3.9 тыс. грузовиков.

Быстрый рост продаж отечественных моделей грузовиков на фоне сравнительно невысоких темпов роста их производства можно объяснить активной реализацией готовой продукции со складов.

Тревожной тенденцией для отечественных производителей является быстрый рост импорта грузовиков. Объем импорта новых грузовиков уже превзошел докризисный уровень, и согласно данным МЭР, увеличился в отчетный период на 13.4% до 18.1 единиц. Однако

Импорт поддержанных грузовиков старше 5 лет вырос более чем в два раза

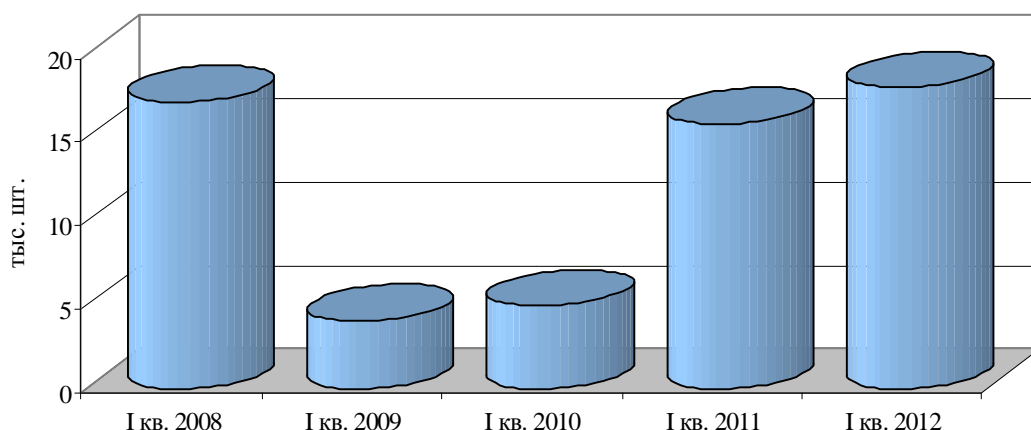
еще более удручает тот факт, что в последнее время увеличивается импорт поддержанных грузовых автомобилей. Так импорт поддержанных автомобилей с возрастом до 5 лет увеличился в рассматриваемый период на 41.5% до 3.2 тыс. машин, а старше 5 лет – в 2.4 раза до почти 1 тыс. машин.

В связи с продолжающимся быстрым ростом импорта грузовых автомобилей динамика их производства может ухудшиться в последующие месяцы текущего года. Это подтверждают и данные апреля. По сравнению с апрелем прошлого года производство грузовых автомобилей снизилось на 1.3%. При этом «ГАЗ» планирует по итогам года рост продаж LCV всего на 2%, но не исключает, что результат будет хуже.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», рост производства грузовых автомобилей по итогам 2012 года составит около 5%.

Рисунок 6

Импорт новых грузовых автомобилей



Источник: МЭР

Производство автобусов демонстрирует лучшую динамику среди всех видов автомобильного транспорта. Их выпуск по итогам I квартала вырос, согласно данным Росстата, на 57.3%. По данным «АСМ-Холдинга», рост составил 47.1%. При этом выпуск отечественных моделей вырос на 55.3%, а автобусов иностранных марок - на 21.2%.

Впрочем, несмотря на активную динамику производства, объем выпуска автобусов существенно отстает от докризисного уровня. Отчасти высокий результат I квартала обусловлен фактором низкой базы, а именно – крайне низким объемом производства автобусов в январе прошлого года.

В Нижегородской области, где сосредоточены основные мощности по производству автобусов, их выпуск увеличился в

меньшей степени, чем в целом по стране. Существенный прирост производства обеспечен предприятиями «ЛиАЗ» и «УАЗ».

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», начиная с августа 2012 года, темпы роста производства автобусов станут замедляться (до 5-10% в годовом сравнении) из-за высокой базы прошлого года. В целом за год рост производства составит около 20-25%, что можно считать неплохим результатом. Группа «ГАЗ» планирует увеличить производство автобусов на 20% до 14 тыс. машин.

Рисунок 7



Источник: Росстат

Таблица 6

Динамика производства автобусов в регионах

Регион	I кв. 2012 в % к I кв. 2011
Московская область (ЛиАЗ)	198.6
Ростовская область (ТаГАЗ)	49.3
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	81.8
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	134.9
Ульяновская область (УАЗ)	в 19.6 р.
Курганская область (КАВЗ)	69.3
Челябинская область (Урал)	59.2

Источник: Росстат

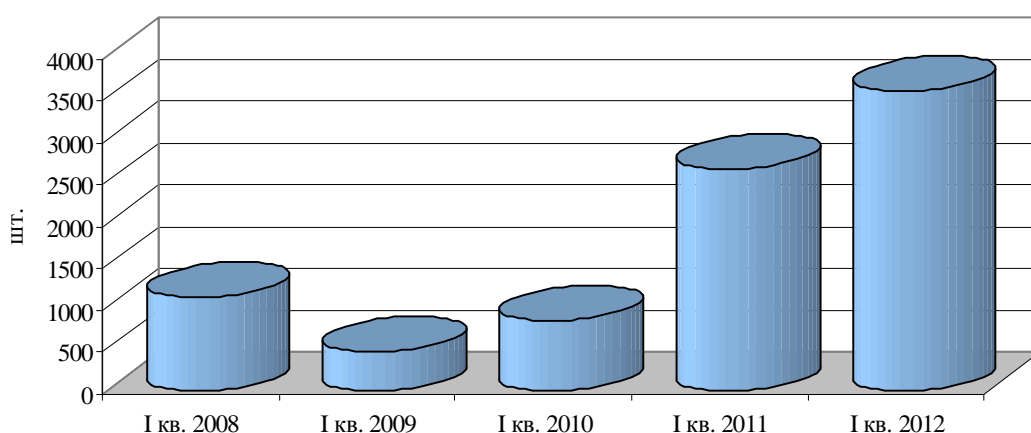
Активная динамика производства в начале 2012 года была поддержана быстрым ростом продаж автобусов на внутреннем рынке. При этом продажи отечественных моделей росли быстрее, чем иностранных моделей, собранных на территории России. Согласно данным «АСМ-Холдинга», продажи автобусов отечественных моделей выросли в I квартале в годовом сравнении в 2.2 раза до 7.4 тыс. шт. Продажи «российских иномарок» выросли за этот же период на 78.2% до 2.1 тыс. автобусов.

Быстрый рост продаж автобусов обусловлен выполнением федеральных программ по обновлению автобусного парка, а также мерами предприятий по стимулированию коммерческих продаж (лизинг, развитие дилерской сети и т.д.).

Вместе с тем, как и в случае с грузовиками, в последние годы наблюдается быстрый рост импорта автобусов. Согласно данным МЭР, импорт новых автобусов увеличился за год на 34.7%. Импорт подержанных автобусов также вырос, но его доля в общем объеме рынка незначительна, около 1%.

Рисунок 8

Импорт новых автобусов



Источник: МЭР

2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Крупное энергетическое машиностроение продолжает оставаться одним из драйверов роста всего машиностроительного комплекса. Рост производства в данной подотрасли обеспечивается активным вводом новых мощностей в энергетике в рамках реализации договоров поставки мощности (ДПМ). В январе-марте текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года ввод новых энерго мощностей в России увеличился в 2.3 раза по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года.

К сожалению, Росстат не обнаружил данных по объему производства в I квартале текущего года гидравлических турбин, поэтому данные таблицы 7 и рисунка 9 не отражают полной картины ситуации в энергетическом машиностроении. В последние годы за счет выполнения строительства крупных ГЭС и восстановления Саяно-Шушенской ГЭС объемы производства гидравлических турбин и генераторов были достаточно высокими.

В первых месяцах 2012 года наблюдается активная динамика производства паровых турбин, выпуск которых увеличился в I квартале по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 12.8 раз. Выпуск газовых турбин сократился, но суммарный выпуск паровых и газовых турбин вырос в отчетный период в 3.6 раза.

Также за счет активного сетевого строительства увеличился спрос на трансформаторы. Их выпуск вырос за год на 44.4%.

Наиболее крупные поставки энергетического оборудования осуществлены в рассматриваемый период в адрес строящейся Нововоронежской АЭС-2. Также в числе крупных поставок следует отметить турбогенератор мощностью 350 МВт, предназначенный для второго энергоблока Рязанской ГРЭС. В настоящее время ОАО «Силовые машины» продолжает изготовление турбины для второго энергоблока Рязанской ГРЭС, сдача которой заказчику запланирована на июнь текущего года.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», до конца года будет сохраняться высокий темп роста производства крупного энергетического оборудования, а вклад этой подотрасли в общий прирост производства в машиностроительном комплексе будет сопоставим со вкладом автомобилестроения.

Таблица 7

Производство крупного энергетического оборудования

	I кв. 2012	в % к I кв. 2011
Паровые, МВт.	963	в 12.8 р.
Газовые, МВт	148	63.2
Трансформаторы, млн кВА	17.3	144.4

Источник: Росстат

Рисунок 9



Источник: Росстат

Таблица 8

**Поставки крупного энергетического оборудования потребителям
 в январе-марте 2012 года**

Оборудование	Потребитель	Производитель
Паровая турбина мощностью 33 МВт	Колпинская ТЭЦ	«Силовые машины»
Парогенератор мощностью 1000 МВт	Нововоронежская АЭС-2	«Атомэнергомаш»
Турбогенератор мощностью 350 МВт	Рязанская ГРЭС	«Силовые машины»
Турбогенератор мощностью 30 МВт	«Мосэнерго»	«Силовые машины»
2 газотурбинных установок суммарной мощностью 32 МВт	«Газпром»	«Пермский моторный завод»
Паровая турбина мощностью 50 МВт	Петропавловская ТЭЦ-2 (Казахстан)	«Уральский турбинный завод»
Турбогенератор мощностью 160 МВт	Ново-Богословская ТЭЦ	«Силовые машины»

Источник: СМИ, данные компаний

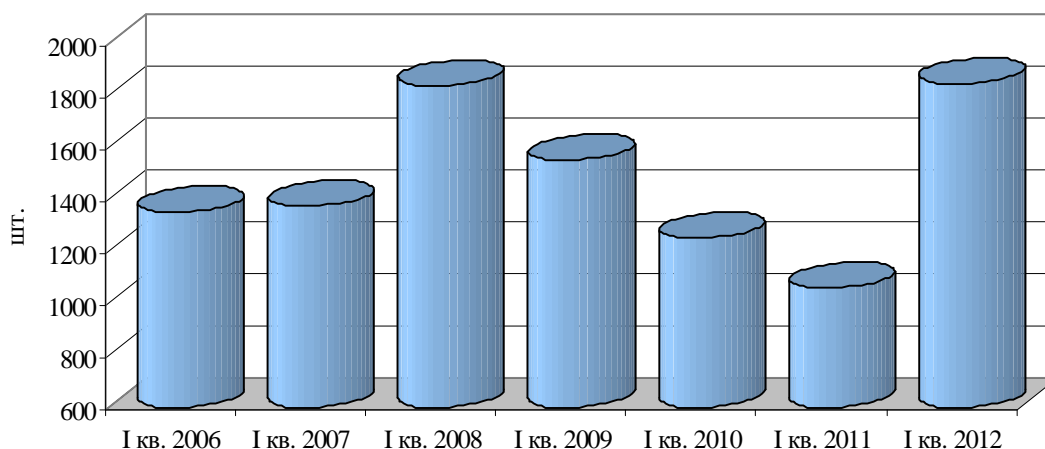
2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В текущем году в сельскохозяйственном машиностроении наблюдается значительный прирост производства по сравнению с прошлым годом. Эта подотрасль стала второй после станкостроения по темпам роста производства в I квартале 2012 года.

В целом рост производства машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства составил, по данным Росстата, в I квартале текущего года по отношению к аналогичному периоду прошлого года 47.6%. При этом объемы производства сельскохозяйственных тракторов и зерноуборочных комбайнов превысили докризисный уровень.

Рисунок 10

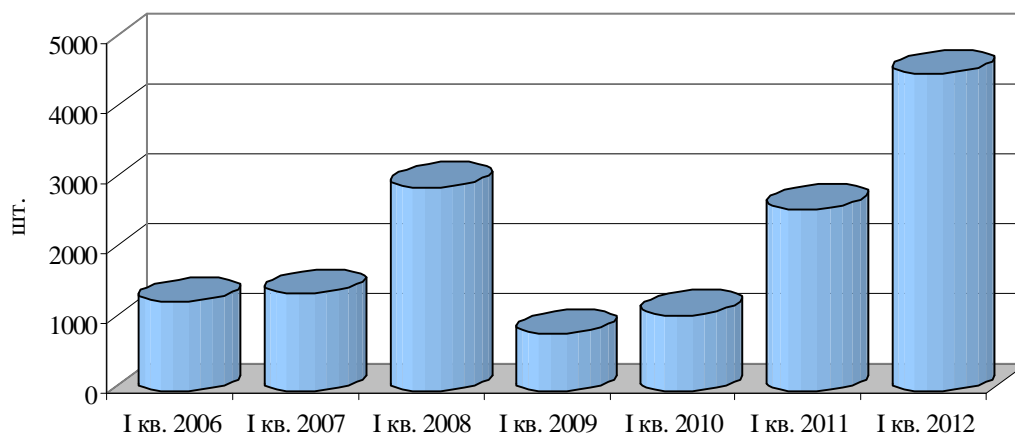
Производство зерноуборочных комбайнов



Источник: Росстат

Рисунок 11

Производство тракторов для сельского и лесного хозяйства



* - до 2009 года – тракторы на колесном ходу

Источник: Росстат

Таблица 9

Производство сельскохозяйственной техники

	I кв. 2012	В % к I кв. 2011 г
Зерноуборочные комбайны, шт.	1843	169.5
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	3509	124.9

Источник: Росстат

В региональном разрезе можно отметить существенный рост производства зерноуборочных комбайнов в Краснодарском крае, где на предприятии «КЛААС» собираются германские комбайны «Мега». Так же на две трети выросло производство комбайнов в Брянской области, где на предприятии «Брянксельмаш» выпускаются белорусские комбайны «Палессе».

Таким образом, в комбайностроении сохраняется тенденция увеличения доли сборки иностранных моделей. При этом выпуск отечественных моделей на «Красноярском заводе комбайнов» сократился в четыре раза. «Ростсельмаш» увеличил производство в I квартале, но в марте здесь начался спад производства в годовом сравнении.

Такая же ситуация наблюдается в тракторостроении. Рост выпуска белорусских тракторов в Республиках Татарстан и Мордовия сопровождается падением производства тракторов на Владимирском моторно-тракторном заводе.

Таблица 10

Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах

	I кв. 2012 в % к I кв. 2011
Зерноуборочные комбайны	
Краснодарский край (КЛААС)	В 2.6 р.
Ростовская область (Ростсельмаш)	159.2
Красноярский край (КЗК)	25.2
Брянская область (Брянксельмаш)	165.2
Тракторы для сельского и лесного хозяйства	
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	61.4
Ростовская область (Ростсельмаш)	в 2.8 р.
Республика Мордовия (САРЭКС)	140.4
Республика Татарстан (ЕЛАЗ)	105.6

Источник: Росстат

Внутренний российский рынок в текущем году характеризуется растущим спросом на сельхозтехнику. Согласно данным ассоциации «Росагромаш», объем поставок сельскохозяйственных тракторов вырос по итогам трех месяцев на 40.5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а самоходных комбайнов – на 48.1%.

Одним из факторов увеличения продаж сельхозтехники на российском рынке является улучшение финансовых показателей аграрных предприятий по итогам прошлого года. По данным Росстата, сальдированный финансовый результат в секторе сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство увеличился в 2011 году по сравнению с 2010 годом на 44.5%. При этом инвестиции в основной капитал данного сектора за год увеличились на 10.9%.

Также положительное влияние на рынок сельхозтехники оказывает активная деятельность компании «Росагролизинг». В рамках реализации федеральной программы обновления сельхозтехники, стартовавшей в конце февраля текущего года, «Росагролизинг» заключил к началу июня почти 3.1 тыс. договоров на 3.53 тыс. единиц техники общей стоимостью 8.6 млрд руб. Кроме того, по системе «федерального лизинга» заключено 1607 договоров на 5125 единиц сельхозтехники. Таким образом, в целом за пять месяцев «Росагролизинг» заключил договора на 8658 единиц, тогда как за весь 2011 год было поставлено в регионы 10.2 тыс. единиц техники.

Вместе с тем, на фоне общего роста продаж на рынке сельхозтехники складывается негативная ситуация в отношении производителей отечественных моделей тракторов и комбайнов.

Как говорится в отчете «Росагромаша», положительная динамика продаж тракторов формируется за счет увеличения импортных поставок тракторов и машинокомплектов для сборочных производств на территории России. Рост продаж самоходных комбайнов также

происходит за счет роста на рынке продукции сборочных производств. Одновременно с этим наблюдается быстрое увеличение импорта сельхозтехники.

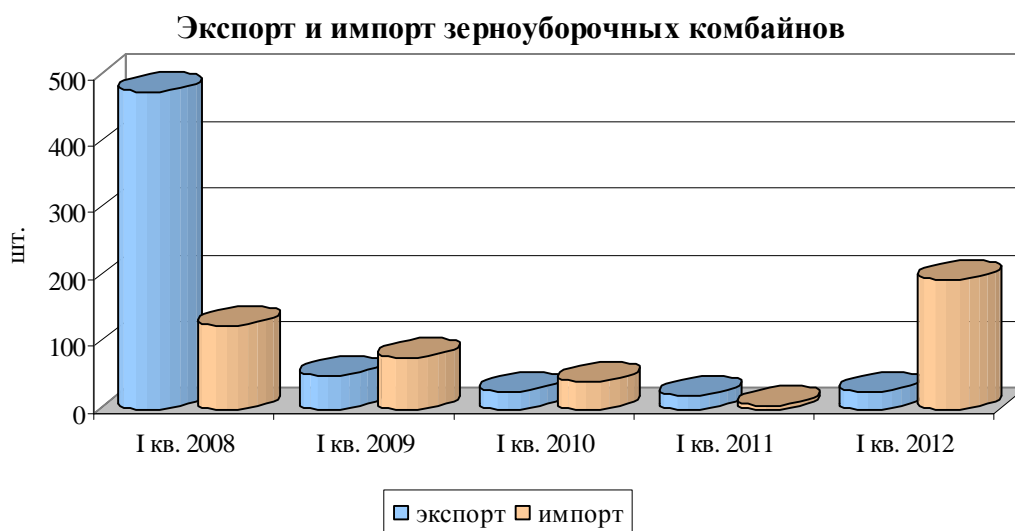
Рост продаж сельхозтехники происходит за счет зарубежных моделей

Таким образом, растущий спрос на внутреннем рынке сельхозтехники в 2012 году в основном удовлетворяется за счет иностранных моделей – либо собираемых внутри страны, либо импортируемых. Производители отечественных марок комбайнов и тракторов испытывают определенные трудности с продажами своей продукции.

В дальнейшем эта ситуация может ухудшиться. Уже в начале июня текущего года руководство «Ростсельмаша» заявило об остановке конвейера в связи с большой затоваренностью складов. Как говорится в сообщении предприятия: «Сельхозпроизводители прекратили покупать комбайны российского производства в ожидании более дешевой иностранной техники, которая должна появиться после окончательного присоединения России к ВТО».

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», положительные темпы роста производства в сельскохозяйственном машиностроении в последующие месяцы 2012 года сохранятся. При этом это рост производства в отрасли по итогам года составит около 15% в основном за счет выпуска машин иностранных моделей.

Рисунок 12



Источник: МЭР

2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Динамика производства в железнодорожном машиностроении, как это и предсказывали эксперты «РИА-Аналитика», в первом квартале 2012

году ухудшилась. По некоторым видам продукции отмечено снижение производства. В частности, выпуск магистральных тепловозов сократился до минимального уровня за несколько последних лет. Также продолжается спад производства пассажирских вагонов.

Из тех видов продукции, по которым Росстат предоставляет данные, рост наблюдался только в производстве маневровых электровозов и грузовых вагонов.

Таблица 11

Производство железнодорожной техники

	І кв. 2012 г.	В % к І кв. 2011 г.
Электровозы маневровые переменного тока и переменного-постоянного тока, шт.	20	в 2.0 р.
Тепловозы магистральные, секций	6	75.0
Вагонные магистральные пассажирские, шт.	196	75.4
Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт.	16.2	110.1

Источник: Росстат

Объем производства грузовых вагонов достиг очередного рекордного значения, но темп роста снизился до 10% в годовом сравнении. Напомним, что по итогам 2011 года производство грузовых вагонов увеличилось по сравнению с 2010 годом на четверть. Именно этот сектор железнодорожного машиностроения внес основной вклад в рост производства всей отрасли в прошлом году.

Рост производства грузовых вагонов в прошлом году в немалой степени стимулировался ажиотажным внутренним спросом со стороны частных операторов железнодорожного транспорта, что, в свою очередь, было вызвано несовершенством системы диспетчеризации, неэффективным использованием вагонного парка и ростом порожнего пробега вагонов. Поэтому создавалось впечатление, что рынок вагонов перегрет и в скором времени может стать избыточным.

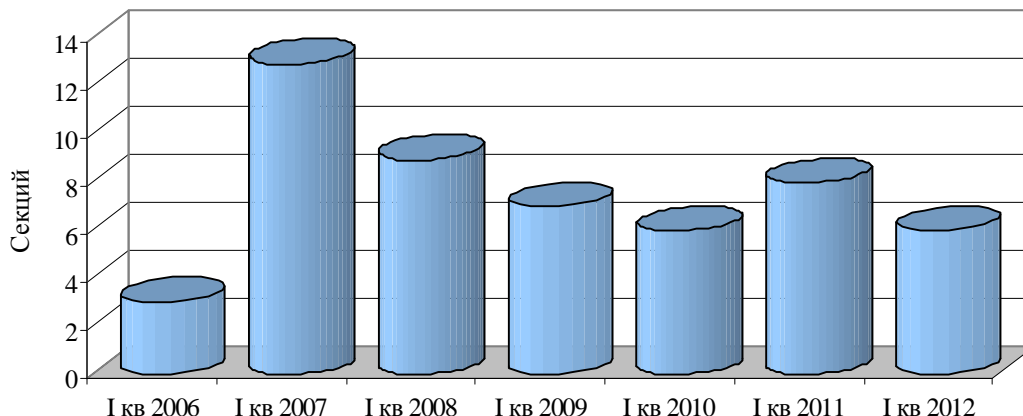
Отчасти эти предположения подтвердились результатами первой четверти текущего года. Темпы роста производства вагонов действительно стали сокращаться. При этом мощности по производству вагонов увеличились с запуском в январе текущего года Тихвинского вагоностроительного завода, который способен выпускать 13 тыс. вагонов в год.

Вполне вероятно, что в дальнейшем проблема избыточной мощности будет решаться за счет вытеснения с внутреннего рынка зарубежных конкурентов. В частности, речь идет об украинских вагоностроительных заводах. Прецедент такого вытеснения был создан в начале текущего года, когда из-за участившихся аварий АО «РЖД» временно приостановило эксплуатацию 14.5 тыс. вагонов украинского происхождения. Правда, этот конфликт довольно быстро разрешился положительно для украинских заводов, но не исключено, что

впоследствии для них будут ужесточены условия поставок продукции на российский рынок.

Рисунок 13

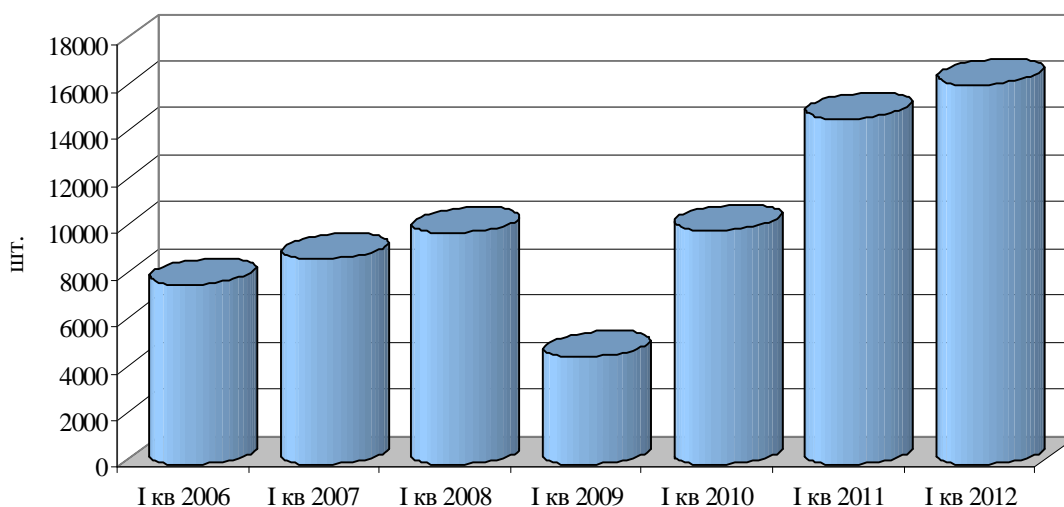
Производство магистральных тепловозов



Источник: Росстат

Рисунок 14

Производство вагонов грузовых магистральных



Источник: Росстат

Практически все российские вагоностроительные заводы увеличили производство в отчетный период. Исключением стал только мордовский «Рузхиммаш», который сократил производство почти на треть. При этом рост производства вагонов на «Уралвагонзаводе» был ниже, чем в среднем по отрасли, однако отметим, что еще в конце прошлого года руководство завода прогнозировало на 2012 год нулевой темп роста.

Таким образом, в вагоностроении динамика в 2012 году хотя и замедляется, но несколько превышает прогнозы. Вполне вероятно, что по итогам года будет зафиксирован рост около 5%.

Хуже обстоят дела в производстве тепловозов и магистральных электровозов. В частности, отмечено падение производства тепловозов на Брянском машиностроительном заводе и магистральных электровозов на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Можно надеяться, что в последующие месяцы динамика производства локомотивов улучшится. АО «РЖД» объявило в конце марта, что в 2012 году планирует дополнительно закупить 180 локомотивов и в связи с этим собирается скорректировать инвестиционную программу в сторону увеличения на 18.7 млрд руб.

Таблица 12

Динамика производства железнодорожной техники в регионах

Регион	I кв. 2012 г. в % к I кв. 2011 г.
Вагоны грузовые магистральные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	154.9
Смоленская область (Рославльский ВРЗ)	125.0
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	64.9
Саратовская область (Трансмаш)	124.3
Свердловская область (Уралвагонзавод)	106.6
Тепловозы маневровые и промышленные	
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	78.6
Электровозы магистральные	
Ростовская область (НЭВЗ)	93.2

Источник: Росстат

2.5. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

Как следует из отчета Минпромторга, объем производства гражданской авиастроительной продукции по сравнению с январем-апрелем 2011 года сократился на 4.6%. При этом производство продукции на внутренний рынок возросло на 12.3%, однако производство продукции на экспорт снизилось на 59.1%.

Резкий спад выпуска экспортной продукции обусловлен существенным снижением производства в вертолетостроении – на 64.1% по сравнению с январем-апрелем прошлого года.

В самолетостроении отмечается увеличение объема производства продукции – на 19.1%, в том числе на внутренний рынок – на 23%, что связано с увеличением выпуска продукции ЗАО «Гражданские самолеты Сухого».

В немалой степени такой результат в самолетостроении обусловлен низкой базой, так как в январе-апреле прошлого года было выпущено всего 2 гражданских самолета. Официальных данных по количеству выпущенных самолетов в текущем году пока нет. Из СМИ известно, что в течение рассматриваемого периода ЗАО «Авиастар-

СП» передал специальному летному отряду «Россия» самолет Ту-204-300, КАПО им. Горбунова сдало в эксплуатацию лайнер Ту-214 (также для СЛО «Россия»). Кроме того, за этот период «Аэрофлоту» было поставлено два самолета Sukhoi SuperJet-100.

В целом производство гражданских самолетов по итогам 2012 года должно вырасти. Во всяком случае, руководство АО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) рассчитывает в 2012 году поставить более 30 гражданских самолетов, из них более 20 самолетов Sukhoi Super Jet-100. Таким образом, плановый показатель вдвое превышает объем производства самолетов, зафиксированный в прошлом году (14 шт.).

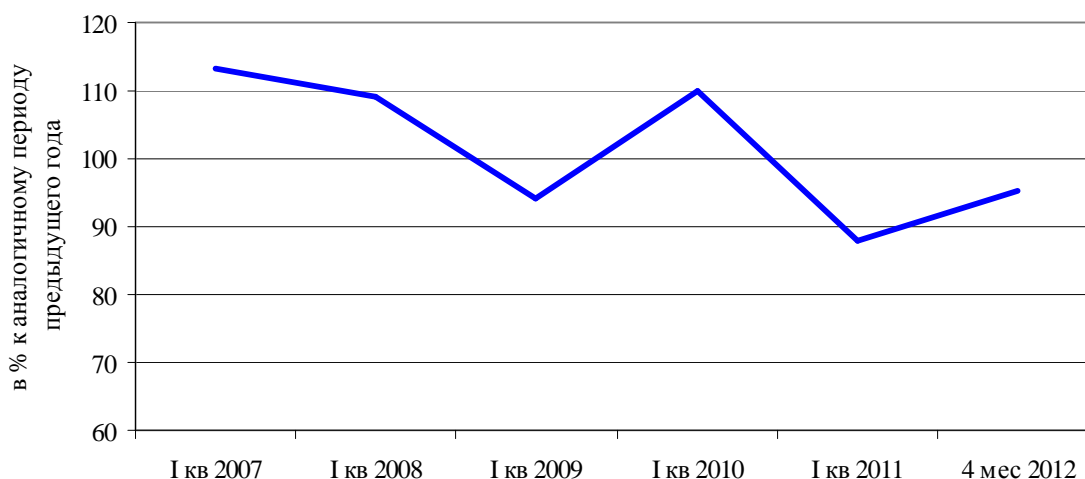
Однако отметим, что после крушения Sukhoi Super Jet-100 в Индонезии экспортные позиции этого самолета ухудшились и вполне возможно, что некоторые клиенты отзовут свои заказы. Поэтому объемы производства гражданских самолетов по итогам 2012 года могут быть ниже заявленного плана.

Также тревожит ситуация в вертолетостроении, где спад производства наблюдается второй год подряд.

По оценке «РИА-Аналитика», гражданское авиастроение закончит 2012 год в лучшем случае с приростом в 5%.

Рисунок 15

Индекс производства гражданского авиастроения



Источник: Минпромторг

2.6. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Отрицательная динамика производств в отрасли продолжается второй год подряд. По данным Минпромторга, объем производства гражданской продукции в судостроительной промышленности

снизился в январе-апреле текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 26.6%, в том числе объем гражданского судостроения сократился за этот период на 33.2%. При этом производство продукции на экспорт снизилось на 62.3%, для внутреннего рынка – на 20%.

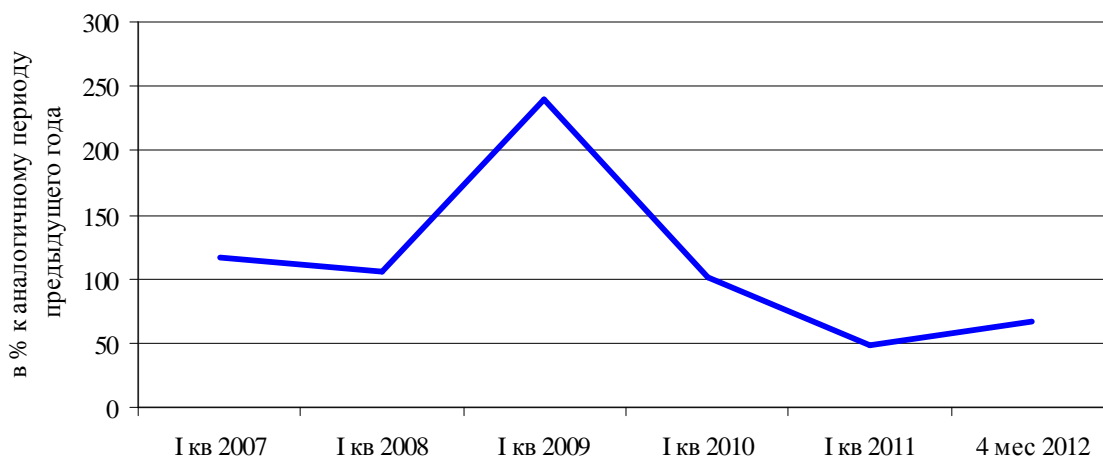
Судостроение отличается долгосрочным циклом производства, поэтому промежуточные данные не всегда отражают реальное состояние отрасли. На самом деле, большинство предприятий отрасли в настоящий момент работают довольно интенсивно. Данные по деятельности отдельных российских судостроительных предприятий в I квартале представлены в таблице 13.

О том, что загруженность производственных мощностей в отрасли находится на высоком уровне свидетельствуют и данные «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК), которая сообщила, что объем заказов у нее вырос в 2011 году по сравнению с 2010 годом на 30% до 191 млрд руб. Правда, доля заказов гражданского судостроения в общей доле заказов компании в настоящее время составляет лишь 16%, но стратегией компании предусмотрено ее увеличение до 50%.

Вполне вероятно, что до конца года темп спада производства в отрасли будет снижаться, однако, учитывая глубокий спад первых месяцев, вряд ли удастся выйти на положительную динамику по итогам всего года.

Рисунок 16

Индекс производства гражданского судостроения



Источник: Минпромторг

Таблица 13

Деятельность российских судостроительных предприятий в январе-марте 2012 г.

Предприятия	Информация о производственной деятельности
«Балтийский завод»	Спущен на воду нефтеналивной танкер «Мария» для «Балтийской топливной компании»
«Окская судостроительная верфь»	Спущено на воду сухогрузное судно проекта RSD 44 «Капитан Канатов» для «Волжского пароходства». Ведется строительство четырех танкеров проекта RST 27 для «ВФ Танкер»
«Лотос»	Состоялась закладка секций опорных блоков ледостойкой стационарной платформы для компании «ЛУКОЙЛ». Состоялась закладка килей двух несамоходных понтонов для компании «APK Shipping»
«Красное Сормово»	Спущен на воду два танкера проекта RST 27 для «ВФ Танкер». Всего в 2012 году будет сдано девять танкеров этого проекта
«Выборгский судостроительный завод»	Завершил поставку блоков для двух ледокольных судов снабжения по заказу норвежской компании Arctech Helsinki Shipyard
«Нижегородский теплоход»	Состоялась закладка киля обстановочного судна проекта BLV02 для ФКУ «Речводпуть»
«Красные баррикады»	Завершается строительство самоподъемной буровой платформы для «Супер М2» для китайской компании Yantai Raffles

Источник: СМИ

3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

В начале 2012 года инвестиции в отрасль продолжали расти опережая среднероссийские показатели

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в I квартале 2012 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2011 года на 37.7% до 31.8 млрд руб., что существенно выше среднероссийских темпов роста – 16.8%.

Абсолютный объем инвестиций в машиностроении по-прежнему достаточно невысок, хотя в первом квартале 2012 года его вклад в общероссийские показатели возрос. Доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России увеличилась по сравнению с I кварталом 2011 года с 2.4% до 2.6%.

Рост объемов инвестиций в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования в начале года по сравнению с I кварталом 2011 года составил 18.2%. В производстве машин и оборудования инвестиции увеличились на 54.0%, в производстве транспортных средств и оборудования – на 27.0%.

Таблица 14

Объем инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности

	И кв. 2012 г., млрд руб.	В % к I кв. 2011 г.	В % к итогу	2011 г., млрд руб.	2010 г., млрд руб.
Всего	1211.0	116.8	100	7701.2	6413.7
Обрабатывающие производства	224.4	128.9	18.5	1172.3	993.7
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>8.7</i>	<i>154.0</i>	<i>0.7</i>	<i>42.7</i>	<i>39.1</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>5.2</i>	<i>118.2</i>	<i>0.4</i>	<i>30.2</i>	<i>27.0</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>17.9</i>	<i>127.0</i>	<i>1.5</i>	<i>100.7</i>	<i>87.4</i>

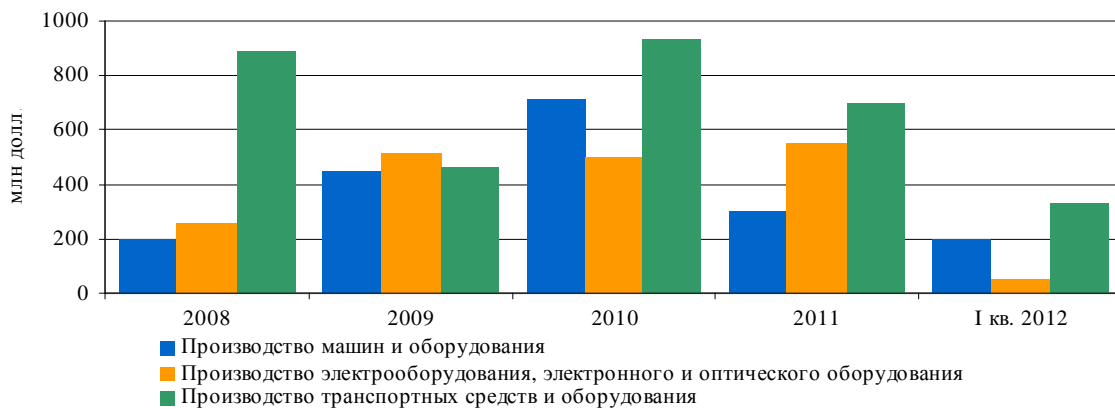
Источник: Росстат

Поступление прямых иностранных инвестиций в начале 2012 года в отрасли выросло на 96%

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасли по итогам I квартала 2012 года составил 11850 млн долл., что на 4.0% больше, чем в начале года. Валовое поступление иностранных инвестиций по сравнению I кварталом 2011 года увеличилось на 68% до 1276 млн долл. Прямые иностранные инвестиции при этом увеличились на 96% до 573 млн долл. Значительный рост прямых инвестиций был отмечен в производстве машин и оборудования (в 5.1 раза) и производстве транспортных средств и оборудования (в 2.2 раза), при этом существенное снижение наблюдалось в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования. Крупнейшими инвесторами в машиностроение в начале 2012 года стали Республика Корея, Франция, Бельгия и Германия.

Рисунок 17

Поступление прямых иностранных инвестиций в машиностроительную отрасль



Источник: Росстат

4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

В начале 2012 года прибыль в отрасли росла темпами, превышающими среднероссийские

В I квартале 2012 года, согласно данным Росстата, рост доходов компаний машиностроительного сектора в целом существенно превышал общероссийские показатели. Сегмент «производство машин и оборудования» увеличил сальдо прибылей и убытков по сравнению с I кварталом 2011 года на 19.7% до 8.8 млрд руб. против роста прибыли в 6.6% по стране в целом. «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 71.5% до 10.9 млрд руб., а «производство транспортных средств и оборудования» продемонстрировало прибыль в 19.0 млрд руб., что почти на 64% больше, чем было зафиксировано годом ранее.

По итогам I квартала 2012 года на отрасль приходится 1.8% прибыли предприятий России. По сравнению с итогами 2011 года ситуация несколько ухудшилась. В 2011 году на отрасль приходилось 2.7% суммарной прибыли.

В начале 2012 года доля прибыльных предприятий увеличилась во всех сегментах отрасли. В производстве машин и оборудования она выросла с 63.6% по итогам I квартала 2011 года до 65.4%, что выше общероссийского показателя – 65.0%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний возросла с 64.1% до 67.2%, а в производстве транспортных средств и оборудования доля прибыльных предприятий увеличилась с 59.1% до 65.1%.

Таблица 15

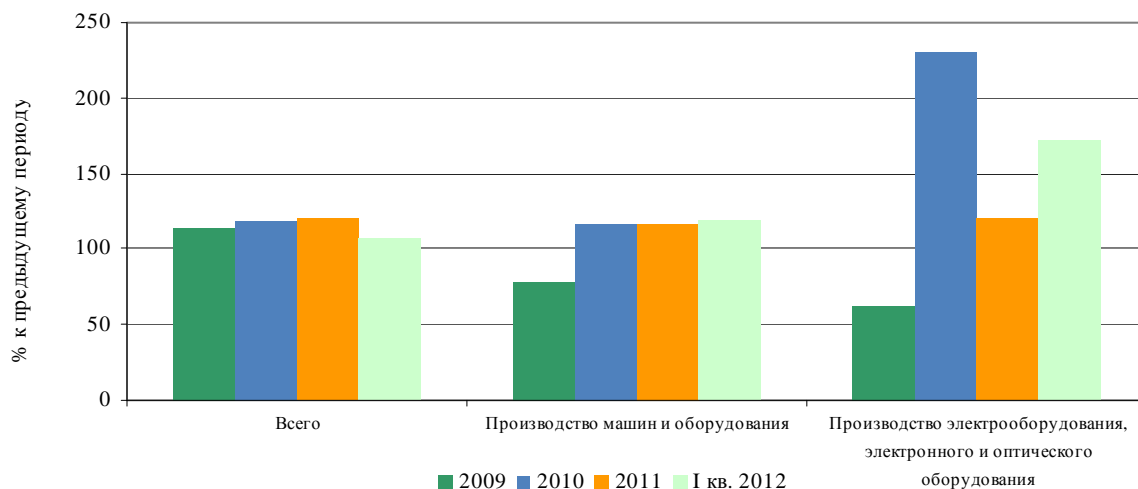
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) по видам экономической деятельности

	I кв. 2012 г.		2011 г.		2010 г.	
	млрд руб.	в % к I кв. 2011 г.	млрд руб.	в % к 2010 г.	млрд руб.	в % к 2009 г.
Всего	2185	106.6	+7252.7	120.0	+6132.9	119.5
Обрабатывающие производства, всего	491.4	95.5	+1904.1	120.4	+1598.0	166.6
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>8.8</i>	<i>119.7</i>	<i>+45.6</i>	<i>116.0</i>	<i>+40.0</i>	<i>116.1</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>10.9</i>	<i>171.5</i>	<i>+64.7</i>	<i>120.7</i>	<i>+52.7</i>	<i>в 2.3р.</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>19.0</i>	<i>164</i>	<i>+86.4</i>	<i>в 10.8 р.</i>	<i>+13.5</i>	<i>-</i>

Источник: Росстат

Рисунок 18

Динамика сальдо прибылей и убытков



Источник: Росстат

Таблица 16

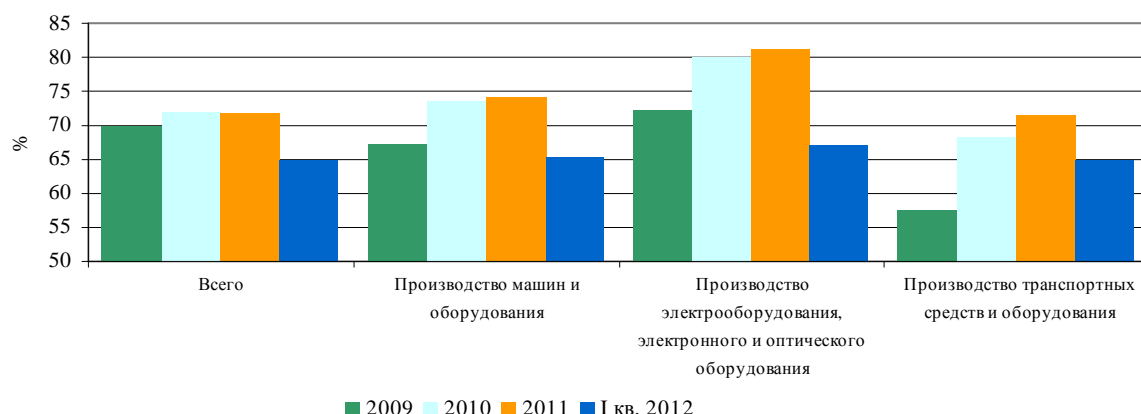
Доля организаций, получивших прибыль, в % к общему количеству организаций

	I кв. 2012 г.	I кв. 2011 г.	2011 г.	2010 г.	2009 г.
Всего	65.0	61.4	71.9	72.2	69.9
Обрабатывающие производства, всего	66.4	61.1	73.6	72.1	67.3
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>65.4</i>	<i>63.6</i>	<i>74</i>	<i>73.5</i>	<i>67.4</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>67.2</i>	<i>64.1</i>	<i>81.1</i>	<i>80.1</i>	<i>72.3</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>65.1</i>	<i>59.1</i>	<i>71.6</i>	<i>68.1</i>	<i>57.6</i>

Источник: Росстат

Рисунок 19

Доля прибыльных организаций



Источник: Росстат

4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Несмотря на рост, рентабельность в отрасли в начале 2012 года оставалась низкой

Рентабельность в секторах машиностроительной отрасли в начале 2012 года преимущественно увеличивалась, впрочем, существенно отставая от средней по экономике. Рентабельность активов увеличивалась во всех сегментах отрасли. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила в I квартале 2012 года 6.8% против 5.8% за аналогичный период 2011 года. В производстве транспортных средств и оборудования рентабельность продаж осталась на уровне 4.4%. В производстве машин и оборудования рентабельность продаж снизилась с 5.1% до 4.4%. Рентабельность продаж по России в целом в начале 2012 года сократилась до 10.7% против 12.6% годом ранее.

Самую высокую рентабельность в машиностроении в начале года демонстрировало производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования. Подобная ситуация наблюдалась и по итогам 2011 года.

Таблица 17

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

	I кв. 2012 г.		I кв. 2011 г.		2011 г.		2010 г.	
	Рентабельность продаж*	Рентабельность активов**	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов
Всего	10.7	2.1	12.6	2.2	11.0	7.0	11.1	6.9
Обрабатывающие производства	10.7	2.1	14.1	2.4	13.2	8.2	14.4	7.8
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>4.4</i>	<i>0.7</i>	<i>5.1</i>	<i>0.6</i>	<i>7.0</i>	<i>3.8</i>	<i>7.3</i>	<i>2.8</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>6.8</i>	<i>1.1</i>	<i>5.8</i>	<i>0.7</i>	<i>10.0</i>	<i>6.8</i>	<i>10.3</i>	<i>6.4</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>4.4</i>	<i>0.6</i>	<i>4.4</i>	<i>0.4</i>	<i>7.5</i>	<i>2.9</i>	<i>4.7</i>	<i>0.5</i>

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

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

Источник: Росстат

Рисунок 20



Источник: Росстат

Рисунок 21



Источник: Росстат

4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Уровень финансовой независимости в начале 2012 года в отрасли оставался низким

Финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в начале 2012 года продолжала оставаться достаточно низкой на фоне разнонаправленных изменений в отдельных подотраслях. Коэффициент текущей ликвидности по итогам I квартала 2012 года в производстве машин и оборудования увеличился до 142.3%, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования снизился до 154.5%, а в производстве транспортных средств и оборудования сократился до 145.8%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил 28.1%, 34.04 и 21.9% соответственно.

Доля собственных средств в активах отрасли, как и все последние годы, низка, а существенная зависимость компаний от финансовых обязательств сохраняется. Улучшения финансовой устойчивости в среднесрочной перспективе эксперты «РИА-Аналитика» не ожидают в силу отсутствия у отрасли достаточных для значимого изменения ситуации собственных резервов. Более позитивные результаты можно ожидать только к 2015-2020 годам в случае существенных сдвигов в процессе общей модернизации экономики.

Таблица 18

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

	I кв. 2012 г.			2011 г.			2010 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	178.7	-15.7	45.4	181.5	-17.6	44.2	186.3	-18.3	45.0
Обрабатывающие производства	159.1	-16.4	38.2	166.6	-14.0	38.5	181.0	-12.6	37.8
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>142.3</i>	<i>-9.7</i>	<i>28.1</i>	<i>139.9</i>	<i>-8.8</i>	<i>27.4</i>	<i>209.2</i>	<i>-4.4</i>	<i>20.7</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>154.5</i>	<i>9.7</i>	<i>34.4</i>	<i>165</i>	<i>9.6</i>	<i>34</i>	<i>167.2</i>	<i>8.8</i>	<i>35.4</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>145.8</i>	<i>-16.6</i>	<i>21.9</i>	<i>156</i>	<i>-13.3</i>	<i>22.6</i>	<i>148.1</i>	<i>-16.3</i>	<i>21.6</i>

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

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

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

Источник: Росстат

Уровень просроченной задолженности в отрасли в начале 2012 года продолжал увеличиваться

В начале 2012 года в машиностроительной отрасли продолжался рост просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам в машиностроении по итогам первого квартала 2012 года, согласно данным Росстата, увеличилась на 12.9% до 41.2 млрд руб. Это больше, чем наблюдалось за все периоды 2011 года. В целом по России просроченная задолженность возросла на 3.8%. Доля отрасли в просроченной задолженности по России увеличилась с 21% до достаточно критичных 25.4%. Для сравнения

доля отрасли в прибыли – только 1.8%. В текущей неблагоприятной макроэкономической конъюнктуре финансовое состояние и устойчивость машиностроительной отрасли можно расценивать как тяжелое. В случае ухудшения ситуации с кредитованием и падения спроса на продукцию отрасли, существенно вероятна наступления критического в части выполнения обязательств состояния по большому ряду предприятий отрасли.

Таблица 19

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

	На конец марта 2012 года, млрд руб.	В % к марту 2011 г.	В % к итогу	2011	2010	2009
Всего	161.8	103.8	100	173.9	168.4	142.1
Обрабатывающие производства	75.8	89.8	46.8	83.0	75.2	67.3
<i>Производство машин и оборудования</i>	8.3	129.2	5.1	6.9	5.8	0.7
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	12.9	160.7	7.9	8.5	8.3	3.0
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	20	72.2	12.4	21.1	19.2	18.0

Источник: Росстат