

**««РИА-Аналитика»»**

**Центр экономических исследований**

**Аналитический бюллетень**

**МАШИНОСТРОЕНИЕ:**

**ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ**

**ВЫПУСК № 3**

**ИТОГИ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2011 ГОДА**



**Москва 2011**

## СОДЕРЖАНИЕ

|   |           |
|---|-----------|
| <b>КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ.....</b>                                     | <b>3</b>  |
| <b>1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАЯ-СЕНТЯБРЯ 2011 ГОДА .....</b>         | <b>4</b>  |
| <b>2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ .....</b>            | <b>8</b>  |
| <b>2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ .....</b>                                | <b>8</b>  |
| <b>2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>             | <b>17</b> |
| <b>2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>               | <b>19</b> |
| <b>2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>                    | <b>23</b> |
| <b>2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ.....</b> | <b>28</b> |
| <b>2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ .....</b>                          | <b>31</b> |
| <b>2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ .....</b>                          | <b>34</b> |
| <b>3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>             | <b>37</b> |
| <b>4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ .....</b>                        | <b>39</b> |
| <b>4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....</b>                 | <b>39</b> |
| <b>4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>         | <b>41</b> |
| <b>4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....</b> | <b>42</b> |

## КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

### ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Ø Фактор высокой базы и свертывание программы утилизации замедляют рост производства в машиностроительном комплексе;
- Ø Автомобилестроения обеспечило 43% прироста производства машиностроительной продукции;
- Ø Импорт машин и оборудования увеличился по сравнению с прошлым годом в полтора раза;
- Ø Производство вагонов достигло рекордного уровня, но после оптимизации деятельности железнодорожного транспорта спрос на них может резко сократиться;
- Ø Авария на Саяно-Шушенской ГЭС остается мощным стимулирующим фактором роста производства энергетического оборудования;
- Ø Спрос на строительное оборудование восстанавливается очень медленно. Производство башенных кранов семь раз ниже докризисного уровня;
- Ø За 9 месяцев выпущено всего три самолета SuperJet-100, хотя годовой план их выпуска составляет 14 единиц.

### ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

|   | 9 мес. 2011 г /<br>9 мес. 2010 г, % |
|---|-------------------------------------|
| Производство машин и оборудования   | 112.0                               |
| Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования | 105.8                               |
| Производство транспортных средств и оборудования                          | 129.6                               |
| Всего машиностроительный комплекс   | 118.9                               |



### ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

| Показатель  | Производство машин и оборудования |                       | Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования |                       | Производство транспортных средств и оборудования |                       |
|---|-----------------------------------|-----------------------|---|-----------------------|--|-----------------------|
|   | 9 мес. 2011 г.                    | % к 9 мес. 2010 г.    | 9 мес. 2011 г.  | % к 9 мес. 2010 г.    | 9 мес. 2011 г.                                   | % к 9 мес. 2010 г.    |
| Сальдо прибылей и убытков, млрд руб.                              | +28.9                             | 113.5                 | +35.1   | 107.2                 | +39.5  | -                     |
| Доля прибыльных предприятий, %                                    | 69.2                              | 101.5                 | 75.0  | 100.9                 | 66.5   | 105.7                 |
| Объем просроченной задолженности по кредитам и займам, млрд. руб. | 3.3                               | 127.3                 | 8.5   | 119.6                 | 22.3   | 120.7                 |
| Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам, %         | 2.2                               | -                     | 5.5   | -                     | 14.6   | -                     |
|   | <b>9 мес. 2011 г.</b>             | <b>9 мес. 2010 г.</b> | <b>9 мес. 2011 г.</b>   | <b>9 мес. 2010 г.</b> | <b>9 мес. 2011 г.</b>                            | <b>9 мес. 2010 г.</b> |
| Рентабельность продаж, %  | 8.5                               | 9                     | 6.1   | 4.2                   | 7  | 7.3                   |
| Рентабельность активов, %   | 3.7                               | 4                     | 1.4   | -0.2                  | 2.5  | 2.5                   |
| Коэффициент автономии, %  | 27.5                              | 28.1                  | 32.2  | 34                    | 21.2   | 21.6                  |
| Коэффициент текущей ликвидности, %                                | 133.2                             | 136.1                 | 158.3   | 150.3                 | 141.0  | 143.8                 |

## 1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2011 ГОДА

В первые девять месяцев 2011 года темпы роста в российском машиностроении после пиковых значений, отмеченных в январе-феврале текущего года, находились в рамках коридора 10-16% в годовом сравнении (см. рисунок 1).

Существенное замедление роста по сравнению с показателями прошлого года произошло по двум основным причинам. В прошлом году отрасли демонстрировала успехи в условиях фактора низкой базы, тогда как в текущем году база для сравнения была значительно выше. Кроме того, сильный толчок машиностроению в прошлом году придала стартовавшая в марте программа утилизации легковых автомобилей, тогда как в текущем году происходило ее постепенное свертывание. Поэтому результаты отрасли в текущем году, в основном, зависели от реального состояния внутреннего спроса на машиностроительную продукцию.

Инвестиционный спрос в России в 2011 году был сравнительно неплохой. И хотя в I квартале наблюдалось падение инвестиций в основной капитал, но впоследствии положительная динамика восстановилась, а темпы роста стали быстро увеличиваться за счет пересмотра инвестиционных программ крупнейших корпораций и выполнения масштабных госпроектов. Потребительский спрос также имел повышательный тренд. Снижение доходов населения было компенсировано сокращением склонности к сбережению и увеличением потребительского кредитования.

В числе негативных факторов, которые влияли на результаты машиностроительного комплекса в январе-сентябре текущего года, следует отметить роста машин и оборудования, который стимулировался ростом инвестиционного спроса и крепким рублем в первом полугодии. Согласно данным Федеральной таможенной службы (ФТС), импорт машин и оборудования в январе-сентябре текущего года вырос относительно аналогичного периода прошлого года в полтора раза в денежном выражении. Более трети этого прироста обеспечил импорт механического оборудования, имеющего инвестиционный характер. Такую же долю прироста обеспечили средства наземного транспорта (преимущественно легковые автомобили). Отметим, что наметившийся в III квартале тренд ослабления рубля пока никак не повлиял на динамику импорта оборудования.

Несмотря на ряд сдерживающих факторов, результат машиностроительного комплекса по итогам 9 месяцев можно считать вполне удовлетворительным. Согласно оценке экспертов «РИА-Аналитика», агрегированный рост производства в трех машиностроительных отраслях составил по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 18.9%. Правда, еще по итогам I квартала этот показатель составлял 33.9%, а по итогам I полугодия – 21.7%. Торможение очевидно, но, тем не менее, отрасль продолжает

*С каждым кварталом темп роста в машиностроении теряет более десяти процентных пунктов*

лидировать среди остальных отраслей промышленности по темпам роста.

Доля машиностроительного комплекса в общем объеме отгруженной продукции в текущем году продолжала расти, однако пока отстает от пикового результата 2007 года (см. рисунок 2). При этом сохраняется отставание и по объемам производства от докризисного уровня. В целом за 9 месяцев текущего года объем производства в трех машиностроительных отраслях был на 7% ниже, чем за аналогичный период 2008 года. Для сравнения, в целом по промышленности отставание от докризисного уровня за этот же период составило всего 0.2%.

Таким образом, можно констатировать, что в целом по машиностроительному сектору по итогам девяти месяцев получен высокий результат, но от квартала к кварталу рост замедлялся. Кроме того, как будет показано ниже, качество роста в отрасли очень неоднородно.

Рисунок 1



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 2



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Среди трех отраслей машиностроительного комплекса наивысший темп роста демонстрирует производство транспортных средств и оборудования. Эта отрасль фактически достигла докризисного уровня (см. таблицу 1). Однако такой результат получен, в основном, за счет производства легковых автомобилей, которое в

период кризиса имело преимущество перед многими другими машиностроительными отраслями в виде программы утилизации и высоких пошлин на импортные автомобили. Правда, отметим, что постепенное свертывание программы утилизации привело к замедлению роста, но не вызвало сокращения производства в отрасли. В III квартале выпуск автомобилей оставался на очень высоком уровне.

Также существенное превышение над докризисным уровнем отмечено в производстве механического оборудования. Такой результат обеспечен производством турбин для новых энергоблоков электростанций. Это обусловлено спецификой отрасли (долгосрочным циклом производства), а также активным строительством новых энергомошностей, осуществляемым в России в 2010-2011 годах. В свою очередь, активное строительство энергомошностей в рассматриваемый период было обусловлено обязательствами генерирующих компаний в рамках договоров на поставленную мощность (ДПМ), о чем подробнее будет сказано ниже. Также немалый вклад в общую динамику внесло восстановление Саяно-Шушенской ГЭС.

Из других видов инвестиционного оборудования рекордные объемы производства отмечены в железнодорожном машиностроении. В первую очередь, речь идет о производстве грузовых вагонов, выпуск которых уже вышел на исторически максимальный уровень. Впрочем, ажиотажный спрос на грузовые вагоны в текущем году имеет не совсем обоснованный характер и во многом вызван несовершенством реформы железнодорожного транспорта. В ближайшем будущем этот рынок может оказаться в затоваренном состоянии.

Также сравнительно небольшое отставание от докризисного уровня наблюдается в производстве бытовой техники. Как уже говорилось выше, потребительский спрос в стране в текущем году поддерживается банковским кредитованием и вовлечением в торговый оборот сбережений населения.

В большинстве остальных машиностроительных подотраслей высокие темпы роста по сравнению с прошлым годом в наибольшей степени обеспечены фактором базы и глубоким провалом производства в период кризиса. Их результаты по сравнению с докризисным уровнем остаются довольно низкими. Это касается и сельскохозяйственных машин, и металлургического оборудования, и дорожно-строительных машин, и станков.

Резюмируя вышесказанное, можно сделать вывод, что рост машиностроительного сектора в текущем году был обусловлен увеличением инвестиционного спроса на ограниченные виды оборудования, а также ростом потребительского спроса на бытовую технику и легковые автомобили. При этом потребительский спрос формировался либо за счет потребительского кредитования, либо за счет стимулирующих программ правительства. В свою очередь,

*Качество роста в  
машиностроительном  
секторе очень неоднородно*

инвестиционный спрос имел фрагментарный характер и создавался либо жесткими обязательствами энергетиков, которые они взяли на себя в ходе реформы (строительство энергомошностей в рамках ДПМ), либо форс-мажорными обстоятельствами (авария Саяно-Шушенской ГЭС и «неразбериха» с железнодорожными вагонами).

Можно также констатировать, что программа утилизации, которая имела целью поддержать автомобилестроительную отрасль в тяжелые времена и дать ей пространство для дальнейшего роста после выхода из кризиса, была оправдана. Если не произойдет ухудшения макроэкономической ситуации, то уровень производства автомобилей будет оставаться высоким, хотя таких высоких темпов роста в будущем году уже не будет (скорее всего, они будут на уровне единиц процентов).

Также можно предположить, что рост производства энергетического оборудования продолжится и далее, так как планы по строительству энергомошностей на 2012 год существенно превышают планы 2011 года.

Вместе с тем, во многих других машиностроительных отраслях естественных стимулов к ускорению роста сейчас недостаточно, и для активизации производства здесь необходимы протекционистские меры правительства, однако при этом следует отметить, что возможности правительства будут ограничены после вступления России в ВТО.

Таблица 1

### Динамика производства в машиностроительных отраслях и подотраслях

| Отрасль   | 9 мес. 2011/<br>9 мес. 2010, в % | 9 мес. 2011/<br>9 мес. 2008, в % |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| <b>Обрабатывающие производства</b>  | <b>107.2</b>                     | <b>97.2</b>                      |
| <b>Производство машин и оборудования</b>  | <b>112.0</b>                     | <b>86.9</b>                      |
| Производство механического оборудования   | 110.8                            | 125.0                            |
| Производство прочего оборудования общего назначения   | 112.3                            | 89.4                             |
| Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства   | 135.3                            | 73.1                             |
| Производство станков  | 121.9                            | 61.8                             |
| Производство прочих машин и оборудования специального назначения  | 129.4                            | 44.5                             |
| Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки   | 116.3                            | 96.4                             |
| <b>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</b>  | <b>105.8</b>                     | <b>84.0</b>                      |
| Производство офисного оборудования и вычислительной техники   | 101.5                            | 70.8                             |
| Производство электрических машин и электрооборудования  | 111.0                            | 88.0                             |
| Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи   | 118.2                            | 90.8                             |
| Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов | 95.3                             | 76.9                             |
| <b>Производство транспортных средств и оборудования</b>   | <b>129.6</b>                     | <b>99.1</b>                      |
| Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов   | 157.3                            | 100.1                            |
| Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств   | 107.2                            | 86.3                             |

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

## 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### 2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

*Вклад автомобилестроения в общий прирост машиностроительного комплекса составил 43%*

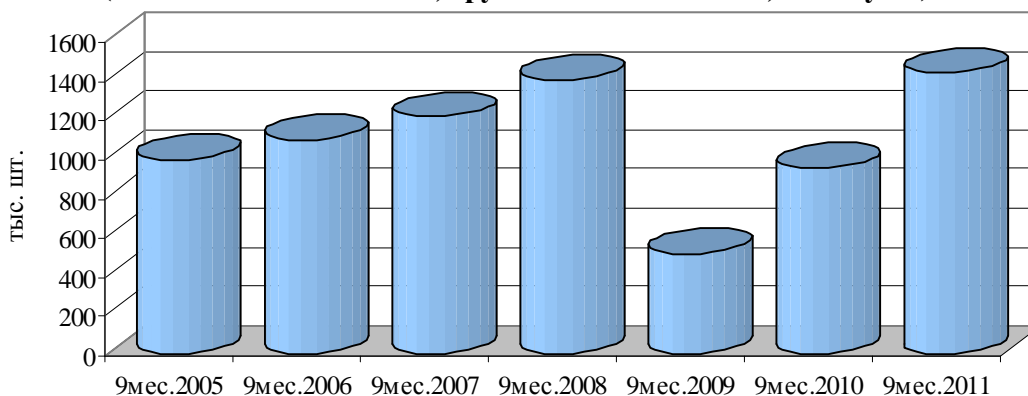
Автомобилестроение стало главной движущей силой машиностроения в период его посткризисного восстановления. Вклад автомобилестроения в общий прирост машиностроительного комплекса по итогам девяти месяцев текущего года составил, по оценке экспертов «РИА-Аналитика», 43%.

Как видно из рисунка 3, суммарный объем производства основных видов автомобильной техники достиг в текущем году исторического максимума. При этом, как и годом ранее, наивысший темп роста отмечен в производстве легковых автомобилей. Они же обеспечили превышение докризисного уровня производства в целом по отрасли. Выпуск грузовых автомобилей также растет в текущем году сопоставимыми темпами с выпуском легковых автомобилей, но объем их производства остается на уровне многолетней давности.

Наихудшим образом складывается динамика производства автобусов. Их выпуск не только существенно отстает от докризисного уровня, но и по сравнению с прошлым годом вырос очень незначительно на общем фоне.

Рисунок 3

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



Источник: Росстат

Таблица 2

**Производство автомобильной техники**

|                               | 9 мес. 2011 | 9 мес. 2011 в % к 9 мес. 2010 |
|-------------------------------|-------------|-------------------------------|
| Легковые автомобили, тыс. шт. | 1257.7      | 154.0                         |
| Грузовые автомобили, тыс. шт. | 148.6       | 145.1                         |
| Автобусы, тыс. шт.            | 27.9        | 101.5                         |

Источник: Росстат



Легковое автомобилестроение обеспечивало в 2010-2011 годах основной прирост производства не только в рамках автомобилестроительной отрасли, но и в рамках всего машиностроения. В основном, такого результата удавалось достичь за счет стимулирующей программы утилизации старых автомобилей, за счет льготного кредитования, а также за счет высоких импортных пошлин.

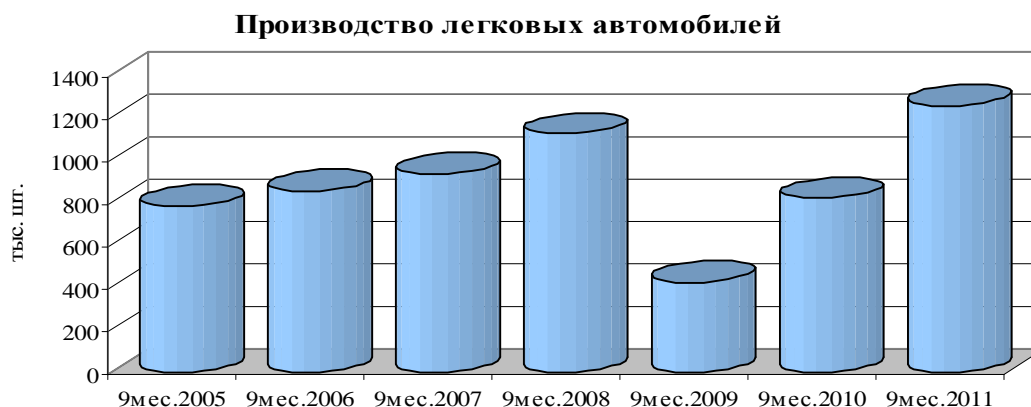
В текущем году условия деятельности отрасли осложнились. С 1 июня программа утилизации автомобилей де-юре перестала действовать – выдача сертификатов прекратилась. Правда, продажи автомобилей по этой программе еще продолжают осуществляться, так как не все выданные сертификаты были реализованы. Кроме того, Минпромторг, аннулировал неиспользуемые свидетельства из числа ранее оформленных, и предоставил возможность повторно их запустить в оборот. Таким образом, де-факто программа будет действовать до конца года, хотя количество проданных в ее рамках автомобилей быстро снижается. Спрос на некоторые марки автомобилей уже летом начал сокращаться, а «АВТОВАЗ» в июле впервые за год зафиксировал спад продаж в годовом сравнении.

Тем не менее, как показывает общая статистика, на объемах производства отрасли прекращение действия программы утилизации практически не отразилось. Правда, было отмечено небольшое снижение производства по сравнению с предыдущими месяцами в июле и августе, но оно было вызвано не столько отменой программы утилизации, сколько сезонными отпусками и ремонтами на заводах. Уже в сентябре объем производства легковых автомобилей достиг максимального в истории месячного результата – 169 тыс. шт. В целом за девять месяцев объем производства легковых автомобилей также был рекордным (см. рисунок 4). Он на 54% превзошел результат девяти месяцев прошлого года и на 11.7% результат января-сентября 2008 года. Причем в III квартале объем производства легковых автомобилей был даже больше (на 1.4%), чем во II квартале.

Замедление роста производства в связи с прекращением действия программы утилизации затронуло, в основном, заводы, выпускающие отечественные марки. Это замедление было компенсировано стабильной работой заводов, выпускающих зарубежные марки. Согласно данным «АСМ-Холдинга», выпуск отечественных моделей увеличился по сравнению с январем-сентябрем прошлого года на 26.7% до 510.1 тыс. шт., а иностранных – на 77.9% до 749.9 тыс. единиц. Доли выпуска в общем объеме распределились, соответственно – 40.5% и 59.5% (против 49% и 51% в прошлом году).

*Прекращение действия программы утилизации пока не оказало негативного влияния на производство легковых автомобилей*

Рисунок 4



*Источник: Росстат*

Как видно из таблицы 3, во всех регионах, где осуществляется выпуск легковых автомобилей, по итогам 9 месяцев текущего года отмечен рост производства по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Наивысший темп роста наблюдался в Санкт-Петербурге, где работает несколько сборочных предприятий. В том числе в конце прошлого года здесь начал работать новый завод компании «Hyundai». Ее автомобиль Solaris в течение года поднялся на пятую строчку в рейтинге самых продаваемых в России автомобилей.

Существенный рост производства отмечен в Москве. Местное предприятие «Автофрамос» выпустило по итогам девяти месяцев рекордное количество автомобилей – 98,8 тыс. шт. По итогам года планируется выпустить 127,7 тыс. автомобилей.

Также в полтора раза выросло производство в Калининградской области. «Автотор» за девять месяцев выпустил 166,3 тыс. машин, а по итогам года планирует выпустить рекордное количество 240-250 тыс. автомобилей.

Почти на 50% выросло производство в Калужской области. «ПСМА-Рус» выпустило в январе-сентябре 30,2 тыс. автомобилей, а по итогам года собирается выпустить 44,3 тыс. автомобилей, что на 70% превысит прошлогодний показатель. В свою очередь, калужский завод «Фольксваген Рус» по итогам девяти месяцев 2011 года выпустил 88,4 тыс. автомобилей, что на 20% превысило результат января-сентября прошлого года. В конце августа предприятие вышло на полную мощность при работе в трехсменном режиме. Всего в 2011 году завод планирует выпустить свыше 120 тысяч автомобилей – или на 26% больше чем годом ранее.

Самый низкий темп роста производства зафиксирован в Ростовской области, что было связано с финансовыми проблемами «ТагАза». Еще по итогам полугодия темп роста производства легковых автомобилей в области был отрицательным.

Также ниже, чем в среднем по отрасли, зафиксированы темпы роста в Ульяновской и Самарской областях, в которых осуществляется производство преимущественно отечественных марок автомобилей. Как уже говорилось выше, производство отечественных марок стало замедляться в текущем году, снизилась и их доля в общем объеме производства.

«АВТОВАЗ» по итогам девяти месяцев 2011 года выпустил 438.3 тыс. автомобилей, что на 15.7% больше, чем годом ранее. При этом производство Lada Priora за этот период составило 121.4 тыс. машин, Lada Kalina – 109.7 тыс., Lada Samara – 97.5 тыс., Lada 2107 – 55.4 тыс. шт. Отметим, что в начале мая цех Lada Kalina на две недели был закрыт на модернизацию в рамках подготовки к производству новой бюджетной модели Lada Granta. В свою очередь, производство «классики» с августа было полностью перенесено на «ИжАвто».

По оценке экспертов «РИА-Аналитика» в IV квартале будет происходить снижение темпов роста производства легковых автомобилей, но не столько вследствие постепенного сокращения выпуска, сколько вследствие высокой базы, так как в IV квартале прошлого года среднемесячный объем производства легковых автомобилей впервые после кризиса вышел на уровень около 130 тыс. шт. В целом за год объем производства легковых автомобилей вырастет примерно на 40-45% и достигнет исторического максимума.

Таблица 3

### Динамика производство легковых автомобилей в регионах

| Регион  | 9 мес. 2011 в % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------------------------|
| Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)   | 149.5                         |
| г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг, Хёндэ Мотор Мануфакчуриг Рус) | в 3.9 р.                      |
| г.Москва (Автофрамос)   | 169.3                         |
| Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)   | 149.7                         |
| Ростовская область (ТагАЗ)  | 107.9                         |
| Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)   | 119.0                         |
| Ульяновская область (УАЗ)   | 129.1                         |

Источник: Росстат

Рост продаж легковых автомобилей в 2011 году происходит меньшими темпами, чем рост их производства. При этом темпы роста продаж также постепенно сокращаются. Согласно данным Ассоциации Европейского бизнеса (АЕБ), продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) в России выросли по итогам девяти месяцев на 45% до 1921.3 тыс. шт. В сентябре рост был значительно меньше – 26%.

Сопоставимые данные приводит «АСМ-Холдинг», согласно информации которого, продажи легковых автомобилей по итогам января-сентября 2011 года выросли на 45% и составили 1834.2 тыс. шт. В том числе, продажи отечественных автомобилей выросли на 19.8%

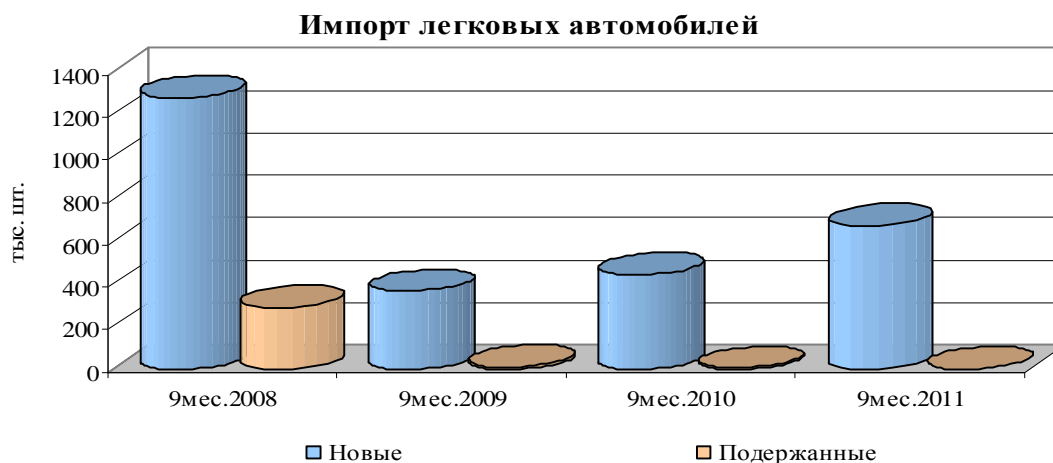
до 480.4 тыс. машин, иномарок российской сборки – на 68.7% до 728.3 тыс. штук. Продажи импортированных новых машин увеличились за этот период на 45.7% до 620.2 тыс. машин. Таким образом, импорт увеличивался быстрее, чем продажи отечественных марок, но медленнее, чем продажи иномарок отечественной сборки. Как видно из рисунка 5, импорт легковых автомобилей еще существенно отстает от докризисного уровня, что в немалой степени связано с высокими пошлинами. При этом доля подержанных иномарок ничтожна.

«АВТВОАЗ» по итогам девяти месяцев продал 443.9 тыс. машин, что на 19.8% превышает прошлогодний результат. При этом в сентябре рост продаж составил всего 0.3%, а в июле было отмечено снижение продаж на 3.1% в годовом сравнении – впервые за год. По-прежнему все автомобили «АВТВОАЗа» находятся в десятке лидеров продаж (см. таблицу 4). Но при этом, в отличие от прошлого года, самыми продаваемыми моделями стали Lada Kalina и Lada Priora, тогда как продажи «классики» существенно снизились.

Руководство завода подтвердило, что замедление продаж происходит из-за прекращения программы утилизации. Это замедление было заранее запланировано, но впоследствии динамика продаж может улучшиться в связи с запуском серийного производства новой модели Lada Granta.

Отметим, что отмена программы утилизации не означает полного завершения стимуляции отрасли. До сих пор действует программа льготного кредитования. Согласно данным Минпромторга по состоянию на 10 октября объем выданных льготных кредитов на покупку автомобилей составил около 180 тыс., что в целом составляет около 9.5% от общего объема продаж легковых автомобилей за этот период. В целом же по итогам года Минпромторг ожидает, что будет выдано около 250 тыс. льготных автокредитов, то есть на 56% больше, чем в прошлом году.

Рисунок 5



Источник: МЭР

*В июле «АВТВОАЗ» впервые в текущем году снизил продажи своих автомобилей*

Таблица 4

**Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей**

| Модель    | Марка     | Продажи 9 мес. 2011, шт. | в % к 9 мес. 2010 |
|-----------|-----------|--------------------------|-------------------|
| Kalina    | LADA      | 109785                   | 149.2             |
| Priora    | LADA      | 107959                   | 120.5             |
| 2105/2107 | LADA      | 95809                    | 96.4              |
| Samara    | LADA      | 85656                    | 111.1             |
| Solaris   | HYUNDAI   | 66378                    | -                 |
| Logan     | RENAULT   | 61834                    | 139.9             |
| Focus     | FORD      | 56705                    | 124.6             |
| 4x4       | LADA      | 44705                    | 147.0             |
| Nexia     | DAEWOO    | 41904                    | 131.4             |
| Niva      | CHEVROLET | 364030                   | 152.2             |

*Источник: АЕБ*

Производство грузовых автомобилей также заметное выросло по сравнению с прошлым годом, однако оно остается существенно ниже, чем до кризиса.

В январе-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года производство грузовых автомобилей выросло, согласно данным Росстата, на 45.1% до 148.6 тыс. машин. Вместе с тем, по сравнению с январем-сентябром 2008 года производство было ниже на 33%. Как видно из рисунка 6, выпуск грузовых автомобилей в России сейчас находится на уровне 2005 года.

Сопоставимые данные приводит «АСМ-Холдинг», согласно информации которого, выпуск грузовых автомобилей за 9 месяцев текущего года вырос относительно аналогичного периода прошлого года на 45.3% до 147.6 тыс. шт. При этом выпуск отечественных моделей составил 130.1 тыс. единиц (рост на 42%), а грузовиков иностранных марок – 17.5 тыс. ед. (рост на 76.7%). В отличие от легкового автомобилестроения, доля отечественных марок в общем объеме производства грузовых автомобилей остается преобладающей.

Как видно из таблицы 5, во всех регионах, где производятся грузовые автомобили, их выпуск увеличился. При этом самый высокий темп роста за счет фактора низкой базы демонстрирует калужский производитель – «Volvo Kaluga Plant».

«КАМАЗ» по итогам девяти месяцев произвел почти 33 тыс. автомобилей, что на 38% больше, чем за тот же период прошлого года, и больше, чем за весь 2010 год.

В отличие от рынка легковых автомобилей, продажи грузовиков в России в 2011 году растут быстрее, чем их производство. Согласно данным «АСМ-Холдинга», продажи грузовых автомобилей выросли за девять месяцев в годовом сравнении на 64.5% до 226.2 тыс. штук. Рост продаж происходит за счет роста инвестиционного спроса в стране, а также за счет восстановления лизинговых схем. При этом реализация

*Производство грузовых автомобилей по объему находится на уровне 2005 года*

отечественных грузовиков увеличилась на 32.2% до 110.4 тыс. единиц, а продажи «российских иномарок» – на 76.1% до 15.7 тыс. машин. Быстрее же всего росли продажи импортных грузовых автомобилей – в 2.4 раза до 88.6 тыс. шт. При этом, как и в случае с легковыми автомобилями, импорт грузовых автомобилей еще не достиг докризисного уровня (см. рисунок 7), но здесь довольно велика доля импорта подержанных машин.

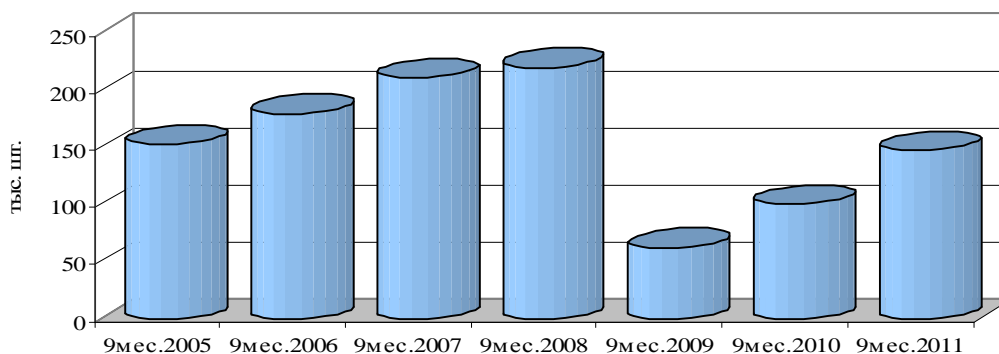
Отметим, что «КАМАЗ» несколько раз за год повышал прогноз по продажам в сторону увеличения. В последний раз прогноз на 2011 год был повышен в конце октября – до 45 тыс. автомобилей, что на 40% больше, чем в прошлом году.

Вместе с тем, Группа «ГАЗ» в ноябре сократила прогноз по объему продаж и производству легких коммерческих автомобилей до 105 тыс. шт., со 110 тыс. шт. в прежнем прогнозе. Руководство «ГАЗа» объяснило это неопределенностью экономической ситуации и тем, что сегмент LCV более чувствителен к негативным изменениям на рынке. По другим сегментам, в которых работает компания, планы не были изменены, в том числе в секторе большегрузных автомобилей («Урал»), продажи которых планируется увеличить на 9%.

Отметим, что внутренний рынок грузовиков развивался в 2011 году практически без содействия со стороны государства (за исключением повышенных пошлин на подержанные автомобили). В прошлом году и начале текущего года на правительственном уровне активно обсуждалась возможность реализации утилизационной программы для грузовиков, но, в конце концов, от такой программы было решено отказаться. Примечательно, что «КАМАЗ» намеревался запустить в реализацию свою собственную программу утилизации, но в конце первого полугодия также отказался от этой идеи. По мнению руководства завода, рынок и без утилизационной программы сейчас развивается динамично.

Рисунок 6

**Производство грузовых автомобилей**



Источник: Росстат

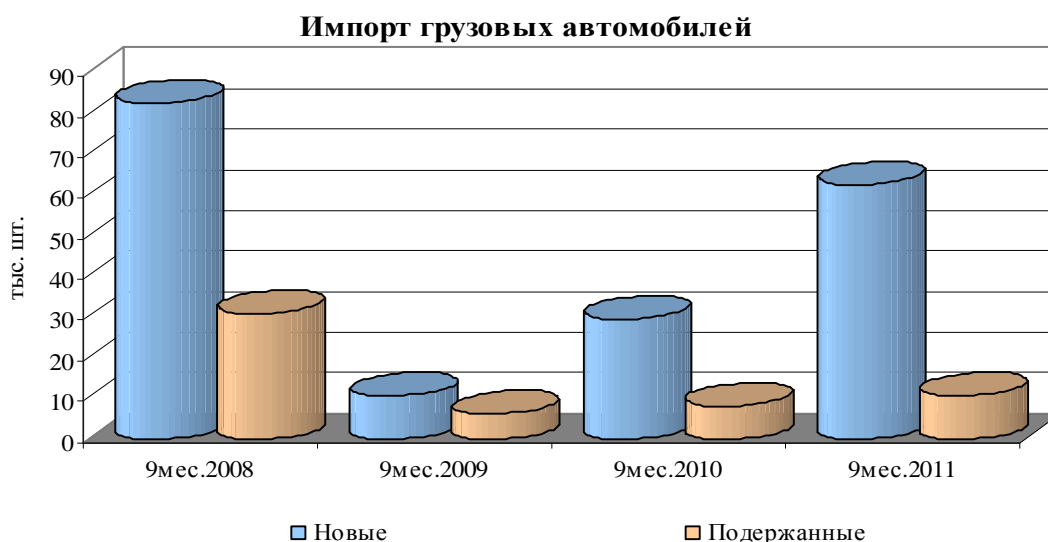
Таблица 5

**Динамика производства грузовых автомобилей в регионах**

| Регион  | 9 мес. 2011 в % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------------------------|
| Калужская область (Volvo Kaluga Plant)        | в 4.7 р.                      |
| Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга) | 137.8                         |
| Нижегородская область (ГАЗ)                   | 142.5                         |
| Ульяновская область (УАЗ)                     | 158.8                         |
| Челябинская область (Урал, Ивеко-АМТ)         | 110.7                         |

Источник: Росстат

Рисунок 7



Источник: МЭР

*На общем фоне динамика производства автобусов выглядит очень вялой*

Как уже говорилось выше, на общем фоне динамика производства автобусов выглядит очень вялой. По итогам девяти месяцев их выпуск вырос, согласно данным Росстата, всего на 1.5% до 27.9 тыс. шт. Вместе с тем, по данным «АСМ-Холдинг», выпуск автобусов за этот период сократился на 0.7% до 30.8 тыс. шт. В том числе, выпуск отечественных моделей составил 25.3 тыс. шт. (спад на 5.3%), а иностранных марок – 5.4 тыс. машин (рост на 28.8%).

Отметим, что выпуск автобусов не только не достиг докризисного уровня (см. рисунок 8), но был ниже, чем в 1991 году.

Как видно из таблицы 6, низкий показатель по сравнению с прошлым годом обусловлен существенным снижением производства в Ульяновской области – на «УАЗе». Большинство других производителей автобусов увеличили их выпуск, демонстрируя при этом довольно высокие темпы роста. В том числе в Нижегородской области, где расположены крупнейшие мощности по производству автобусов, их выпуск увеличился по сравнению с прошлым годом почти на четверть.

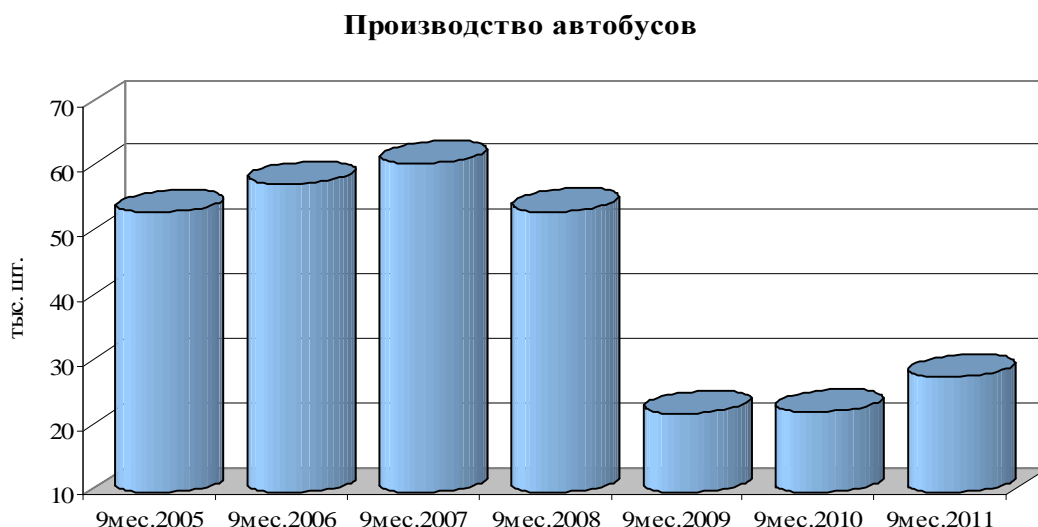


**Импорт автобусов превысил докризисный показатель**

Динамика продаж автобусов выглядит гораздо лучше, чем динамика их производства. Согласно данным «АСМ-Холдинга», продажи автобусов в январе-сентябре увеличились на 19.8% до 39.7 тыс. единиц. Правда, продажи растут за счет «иномарок» – как отечественной сборки, так и импортируемых. Так, продажи «российских иномарок» увеличились за девять месяцев в годовом сравнении на 27.8% до 5.1 тыс. шт., а продажи импортных автобусов выросли вдвое до 9.1 тыс. шт. Вместе с тем, продажи автобусов отечественных марок за девять месяцев сократились в годовом сравнении на 3.8% до 22.9 тыс. машин. Как видно из рисунка 8, 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.

Рисунок 8



Источник: Росстат

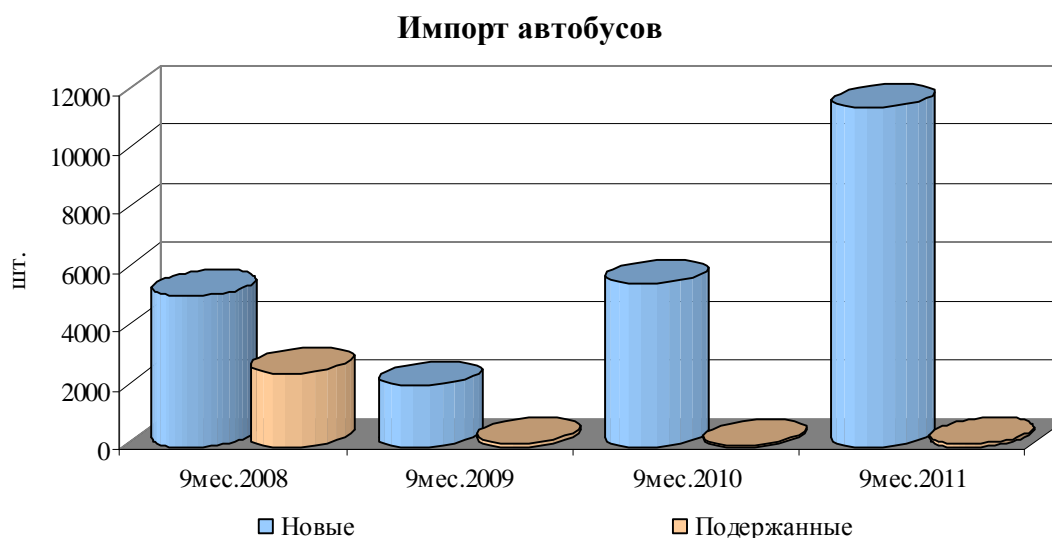
Таблица 6

**Динамика производства автобусов в регионах**

| Регион   | 9 мес. 2011 в % к мес. 2010 |
|--|-----------------------------|
| Московская область (ЛиАЗ)                        | 156.6                       |
| Ростовская область (ТагАЗ)                       | 109.0                       |
| Республика Башкортостан (НЕФАЗ)                  | 56.3                        |
| Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец) | 124.7                       |
| Ульяновская область (УАЗ)                        | 57.4                        |
| Курганская область (КАВЗ)                        | 171.3                       |
| Челябинская область (Урал)                       | 167.5                       |

Источник: Росстат





Источник: МЭР

## 2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Крупное энергетическое машиностроение преодолело спад, отмеченный в I квартале. Напомним, что по итогам первых трех месяцев текущего года спад суммарного производства гидравлических, газовых и паровых турбин составлял по мощности 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По итогам января-сентября этот показатель вышел в плюс, а рост составил 22%, при этом объем производства достиг рекордного уровня (см. рисунок 10). Поступательный рост производства турбин наблюдается практически все последние годы, и даже в кризисном 2009 году не было отмечено снижения. Их выпуск за пять лет увеличился на 70%.

Данная отрасль отличается долгосрочным характером производства, поэтому текущая динамика, как правило, не отражает сложившееся на данный момент состояние рынка энергетического оборудования. Тем не менее, в 2011 году динамика производства энергетического оборудования в целом соответствовала динамике ввода в эксплуатацию новых энергетических мощностей в России. Так, спад производства энергетического оборудования в I квартале происходил на фоне спада ввода новых энергетических мощностей, который был на 40% меньше, чем годом ранее. Это было вызвано разными причинами, и, в том числе, осторожностью генерирующих компаний в условиях попыток правительства сдержать рост цен на электроэнергию. Впоследствии из-за необходимости выполнять свои обязательства в рамках ДПМ и чтобы избежать крупных штрафов, генкомпании вынуждены были более активно вести строительство. В результате, по итогам девяти месяцев ввод новых мощностей увеличился по сравнению с январем-сентябрем прошлого года в

*Реформа энергетики и авария на Саяно-Шушенской ГЭС стимулировали быстрый рост производства крупного энергетического оборудования*

2.4 раза. Причем более 40% от введенной за этот период мощности было осуществлено в III квартале.

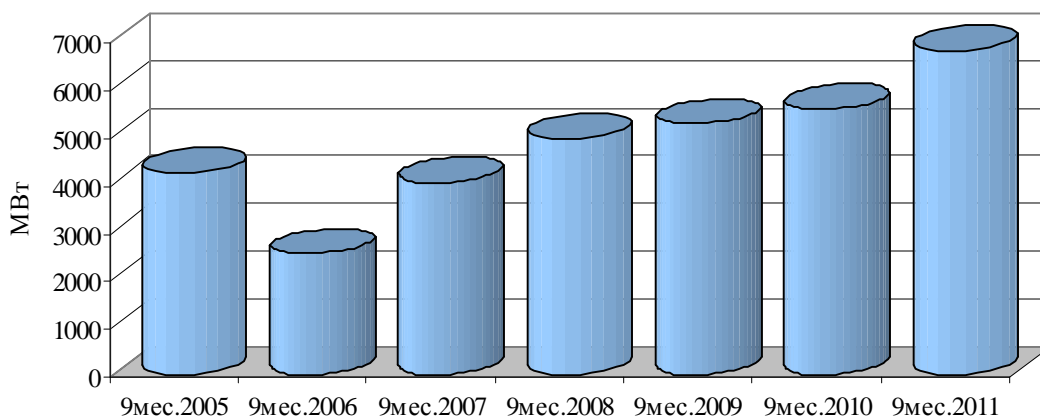
Как видно из таблицы 7, рост производства отмечен по всем видам продукции и в том числе в производстве генераторов. При этом максимальный темп роста отмечен в производстве гидравлических турбин. Это обусловлено активной работой по восстановлению Саяно-Шушенской ГЭС, авария на которой придала сильный импульс работе российского энергетического машиностроения в текущем году. Как видно из таблицы 8, работы по производству оборудования для СШГЭС являлись самыми масштабными в отрасли в текущем году.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», более половины объема произведенных гидравлических турбин в 2010-2011 годах пришлось на турбины для СШГЭС.

Перспективы отрасли на текущий и 2012 год остаются очень оптимистичными. В текущем году, как ожидается, ввод новых энергетических мощностей будет в 2.3 раза больше, чем в прошлом году, а в следующем году – почти на 40% больше, чем в 2011 году.

Рисунок 10

**Производство турбин (паровых, газовых и гидравлических)**



Источник: Росстат, РИА-Аналитика

Таблица 7

**Производство крупного энергетического оборудования**

|   | 9 мес. 2011 | 9 мес. 2011<br>в % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------|----------------------------------|
| <b>Турбины</b>                                |             |                                  |
| Паровые, МВт.                                 | 2738        | 101.1                            |
| Газовые, МВт                                  | 1376        | 124.1                            |
| Гидравлические, МВт                           | 2685        | 152.6                            |
| Всего   | 6799        | 121.9                            |
| <b>Генераторы</b>                             |             |                                  |
| Генераторы переменного тока (синхронные), МВт | 5819.1      | 110.7                            |

Источник: Росстат

Таблица 8

**Производство крупного энергетического оборудования в январе-сентябре 2011 года**

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

Источник: СМИ, данные компаний

## 2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В текущем году в сельскохозяйственном машиностроении наблюдается значительный прирост производства по сравнению с прошлым годом, однако отставание от докризисного уровня сохраняется еще довольно большим.

Согласно данным Росстата производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства по итогам 9 месяцев текущего года выросло по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 35.3%. Вместе с тем, по сравнению с январем-сентябрем 2008 года объем производства в отрасли был почти на 27% меньше.

По некоторым видам продукции объем производства сохранялся на очень низком уровне. В частности, производство зерноуборочных комбайнов выросло по сравнению с прошлым годом на треть (см. таблицу 9), но оставалось на уровне начала 2000-х годов (см. рисунок 11). Причем значительную долю производства обеспечила сборка иностранных моделей.

*Отставание от докризисного уровня производства в сельскохозяйственном машиностроении составляет около 27%*

Производство тракторов выросло гораздо больше, и при этом достигло рекордного уровня за многолетний период. Однако, как будет показано ниже, производство тракторов в текущем году, как и в прежние периоды сейчас растет, в основном за счет сборки белорусской техники на территории России.

Положительная динамика производства в текущем году обеспечивалась двумя основными факторами. Во-первых, улучшением финансового состояния в аграрном комплексе страны. По результатам прошлого года сальдированный финансовый результат в сельском хозяйстве был на 20% больше, чем годом ранее. Теми же темпами росли по итогам девяти месяцев текущего года инвестиции в основной капитал отрасли. Во-вторых, в текущем году активизировался «Росагролизинг», который за 9 месяцев текущего года поставил российским сельхозпроизводителям 8.279 тыс. единиц сельхозтехники и оборудования, что в 2 раз превысило прошлогодний уровень.

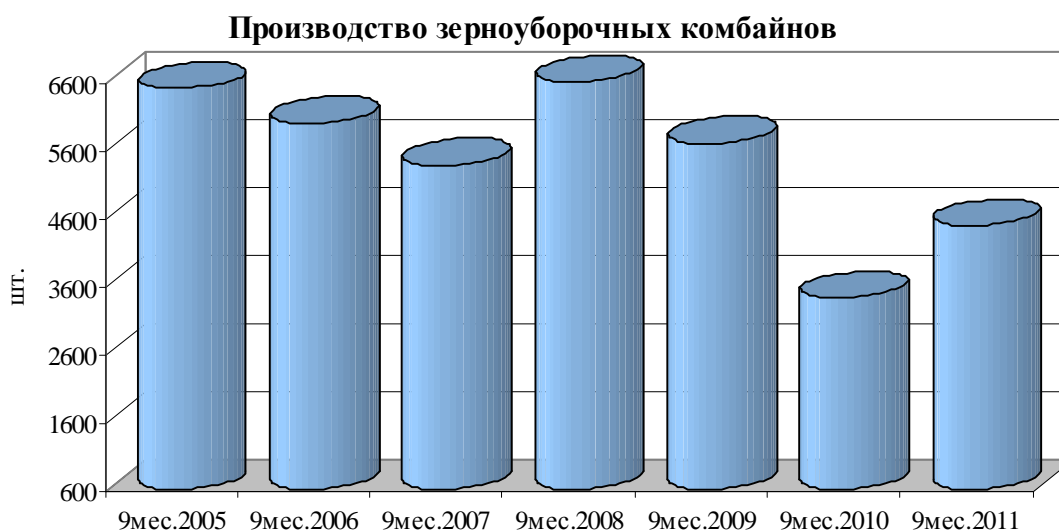
Таблица 9

**Производство сельскохозяйственной техники**

|   | 9 мес. 2011 | В % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------|-------------------|
| Зерноуборочные комбайны, шт.                    | 4475        | 132.9             |
| Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт. | 10341       | В 2.4 р.          |

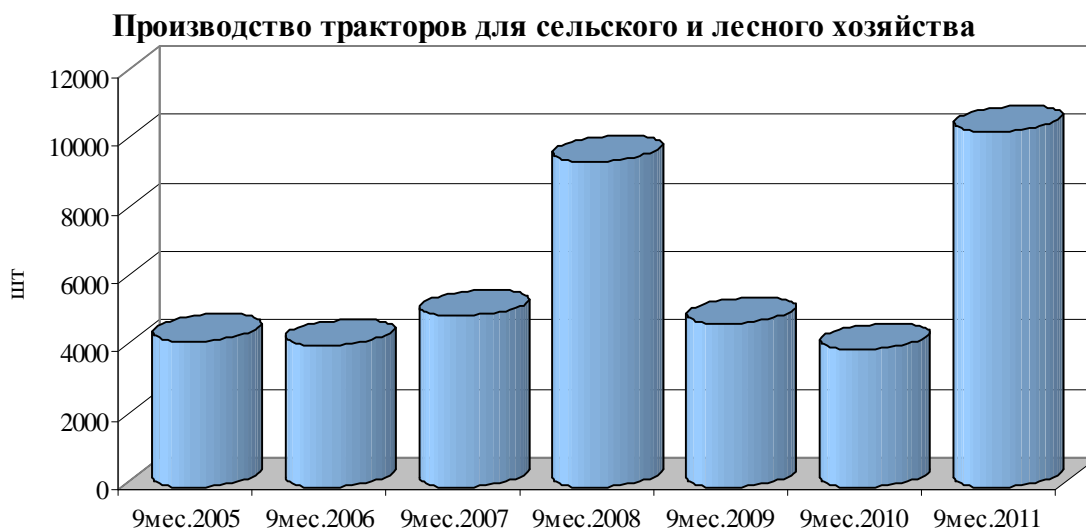
Источник: Росстат

Рисунок 11



Источник: Росстат

Рисунок 12



\* - до 2009 года – тракторы на колесном ходу

*Источник: Росстат*

Как видно из таблицы 10, рост производства зерноуборочных комбайнов в регионах обеспечивался Ростовской областью, Краснодарским краем и Брянской областью. В Красноярском крае после положительного результата I полугодия в последующие месяцы динамика сильно ухудшилась. В сентябре производство комбайнов здесь было фактически на нулевом уровне.

Вместе с тем, высокие показатели в Краснодарском крае и Брянской области обеспечены производителями иностранных марок комбайнов. Так, в Краснодарском крае на предприятии «КЛААС» собираются германские комбайны «Мега», а в Брянской области на предприятии «Брянксельмаш» – белорусские комбайны «Палессе». При этом, по оценке экспертов «РИА-Аналитика», брянское предприятие по итогам 9 месяцев выпустило около четверти комбайнов, произведенных в России в этот период.

Аналогичным образом складывается ситуация в тракторостроении. Более 60% от общего объема выпущенных в России сельскохозяйственных тракторов в январе-сентябре 2011 года было произведено в Республике Татарстан. В данном регионе «Елабужский автомобильный завод» собирает белорусские трактора из комплектующих «Минского тракторного завода». 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 10

**Динамика производства сельскохозяйственной техники в регионах**

|   | <b>9 мес. 2011<br/>в % к 9 мес. 2010</b> |
|---|--|
| <b>Зерноуборочные комбайны</b>                              |  |
| Краснодарский край (КЛААС)                                  | В 2.5 р.                                 |
| Ростовская область (Ростсельмаш)                            | 134.3                                    |
| Красноярский край (КЗК)                                     | 47.2                                     |
| Брянская область (Брянсксельмаш)                            | 146.2                                    |
| <b>Тракторы для сельского и лесного хозяйства</b>           |  |
| Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод) | 86.4                                     |
| Ростовская область (Ростсельмаш)                            | 125.0.                                   |
| Республика Мордовия (САРЭКС)                                | 63.4                                     |
| Республика Татарстан (ЕлАЗ)                                 | в 4.8 р.                                 |

*Источник: Росстат*

Внутренний российский рынок в текущем году характеризуется растущим спросом на сельхозтехнику, что обусловлено фактором низкой базы, улучшением финансовых показателей сельхозпроизводителей, а также повышенными импортными пошлинами на зарубежную технику.

Согласно данным ассоциации «Росагромаш», объем поставок сельскохозяйственных тракторов вырос по итогам девяти месяцев более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а самоходных комбайнов – на 74.7%. При этом, согласно данным МЭР, емкость внутреннего рынка (производство+импорт-экспорт) зерноуборочных комбайнов по итогам января-сентября текущего года выросла по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 22.9% до 4.9 тыс. единицы. Как видно из рисунка 13, импорт и экспорт комбайнов продолжает сокращаться. Отметим также, что до кризиса (в январе-сентябре 2008 года) емкость внутреннего рынка комбайнов была выше, чем в текущем году, на 40%.

Таким образом, несмотря на существенный рост по сравнению с прошлым годом, внутренний рынок сельхозтехники остается довольно слабым на фоне докризисного уровня. При этом большая часть произведенной техники остается на складах. Согласно данным Союза машиностроителей по состоянию на 1 ноября текущего года, количество неотгруженных зерно-, кормоуборочных комбайнов и прицепной сельскохозяйственной техники составляло 6.3 тыс. единиц, тракторов – 2.4 тыс. единиц.

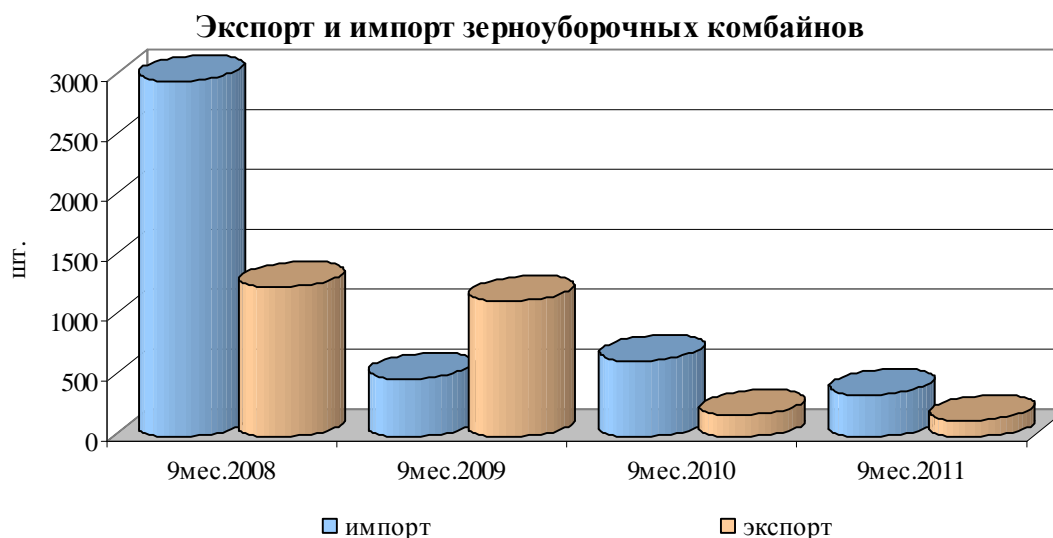
По мнению экспертов «РИА-Аналитика», без дополнительной поддержки государства выйти на докризисный уровень производства

сельхозмашиностроению не удастся ни в следующем году, ни в 2013 году.

Велика вероятность, что в следующем году правительство все же запустит программу утилизации сельхозтехники, аналогичную той, что была успешно реализована в легковом автомобилестроении. Уже известно, что расходы госбюджета на эту программу составят 3.5 млрд руб., но еще не ясен механизм перераспределения этих средств конечным потребителям.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в сельскохозяйственном машиностроении в IV квартале будет осуществляться высокими темпами и по итогам года он может составить около 40%. Правда, высокие темпы будут в большей степени обеспечиваться фактором низкой базы, так как в IV квартале прошлого года в отрасли наблюдалась отрицательная динамика производства.

Рисунок 13



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 январе-сентябре текущего года относительно аналогичного периода прошлого года на 24.5%. При этом в натуральном выражении увеличился выпуск всех видов железнодорожной техники, за исключением пассажирских вагонов (см. таблицу 11).

В III квартале наблюдалось небольшое замедление темпов роста в отрасли. Напомним, что еще по итогам I полугодия рост производства в отрасли составлял по сравнению с аналогичным периодом прошлого года более 27%, а по итогам I квартала – 40%. Замедление роста происходит за счет фактора высокой базы.

Таблица 11

### Производство железнодорожной техники

|   | 9 мес. 2011 | В % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------|-------------------|
| Электровагоны магистральные, шт.          | 207         | 124.0             |
| Тепловозы магистральные, секций           | 31          | 140.9             |
| Тепловозы маневровые, шт.                 | 138         | 134.0             |
| Вагонные магистральные грузовые, тыс. шт. | 47.3        | 136.7             |
| Вагонные магистральные пассажирские, шт.  | 850         | 91.8              |

*Источник: Росстат*

Основной вклад в общую положительную динамику внесли производители грузовых вагонов – на их долю пришлось около 95% прироста.

Как видно из рисунков 14-17, производство грузовых вагонов и магистральных электровагонов в январе-сентябре 2011 года достигло рекордных исторических показателей, тогда как выпуск маневровых и магистральных тепловозов еще существенно отстает от докризисного уровня.

Как видно из таблицы 12, в Свердловской области, где действует крупнейшее вагоностроительное предприятие «Уралвагонзавод», выпуск грузовых вагонов вырос более чем в полтора раза. По оценке экспертов «РИА-Аналитика», объем выпуска на предприятии составил 20 тыс. вагонов – это рекордный результат в новейшей истории завода. В конце прошлого года руководство «Уралвагонзавода» планировало увеличить в 2011 году выпуск продукции на 20% до 24 тыс. вагонов. Исходя из результатов девяти месяцев, можно предположить, что этот план будет перевыполнен.

Вместе с тем, в Республике Мордовия, где работает предприятие «Русхиммаш», выпуск грузовых вагонов снизился. По оценке экспертов «РИА-Аналитика», этим предприятием в январе-сентябре было произведено около 5 тыс. вагонов.

Существенный рост производства грузовых вагонов в текущем году происходит на фоне острого дефицита этой техники, который, в свою очередь, сформировался из-за неэффективности системы грузоперевозок, сложившейся после реформы железнодорожного транспорта. В последние годы на рынке появилось большое количество независимых операторов, обладающих большим суммарным парком собственных вагонов и при этом мало регулируемых в части тарифообразования и формирования грузопотоков.

*Ажиотажный спрос на грузовые вагоны обусловлен несовершенством реформы железнодорожного транспорта*



Как заявил первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Вадим Морозов, общее количество полувагонов на сети железных дорог с начала 2011 года увеличилось на 42 тыс. единиц или на 10% – до 451 тысячи единиц. При этом, по его словам, из-за высоких тарифов у частных операторов, свободных от каких-либо обязательств, большое количество полувагонов простаивают.

По данным ОАО «РЖД» по состоянию на 25 сентября текущего года, на железнодорожных путях общего пользования более 3-х суток простаивали 35.3 тыс. выгруженных, но неотправленных вагонов рабочего парка. Сложная ситуация наблюдалась в Кузбассе, где одновременно находились 17 тыс. порожних полувагонов, которыми управляют более 200 различных собственников. Губернатор Кемеровской области Аман Тулеев заявил, что если ситуация не исправится, то в регионе начнется кризис угледобывающей отрасли.

По мнению большинства специалистов, выход из сложившейся ситуации заключается в консолидации управления парками различных собственников, то есть в передаче парка вагонов независимых операторов в аренду ОАО «РЖД» для оптимизации диспетчеризации. Также необходимо сокращать количество независимых операторов. О том, что их количество сейчас избыточно говорят многие эксперты, и в том числе об этом заявила министр экономического развития Эльвира Набиуллина. По ее мнению, для обеспечения конкуренции с эффективной диспетчеризацией и достаточным количеством вагонов «нужно 3-4 компании с большим вагонным парком, которым они будут оперировать».

Таким образом, существующий ажиотаж на рынке вагонов является прямым следствием несовершенства системы. Надо полагать, что в 2012 году на правительственном уровне будет принято какое-то решение по этому поводу, и деятельность железнодорожного транспорта стабилизируется. Однако после упорядочения ситуации на рынке перевозок рынок грузовых вагонов может превратиться из остро дефицитного в избыточный.

При этом мощности по производству вагонов в скором времени могут существенно увеличиться. В Ленинградской области в ближайший месяц 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 заявили и другие производители – в частности, «Уралвагонзавод».

Наряду с производством грузовых вагонов, по итогам января-сентября достигнут рекордный результат в производстве магистральных электровозов. Крупнейшее профильное предприятие в

России «Новочеркасский электровозостроительный завод», по оценке экспертов «РИА-Аналитика», за полугодие произвел 137 электровозов. Правда, докризисный уровень производства на предприятии достигнут не был. В целом по отрасли превышение докризисного уровня выпуска магистральных электровозов было обеспечено Группой «СИНАРА», которая не публикует свои производственные показатели. В начале августа текущего года компания осуществила пробный заезд нового электровоза-тяжеловеса 2ЭС10 «Гранит». Планировалось, что уже в октябре начнется серийное производство этого электровоза.

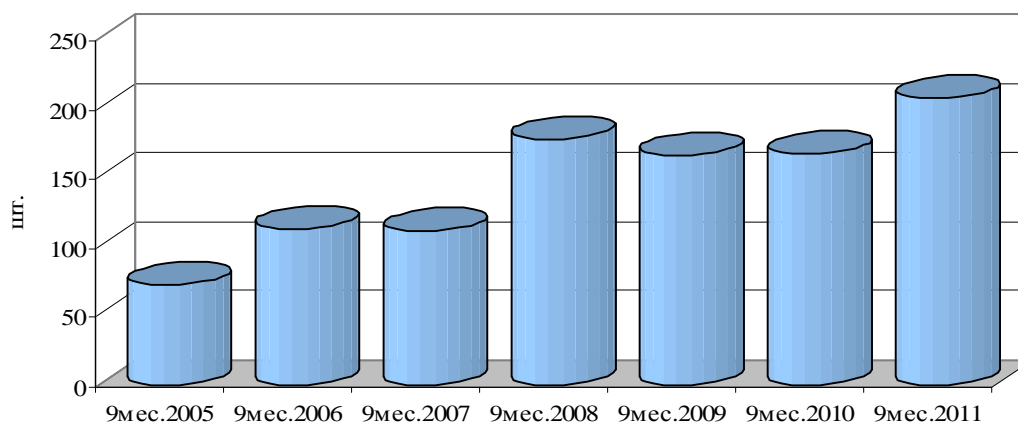
Крупнейший российский производитель железнодорожной техники ЗАО «Трансмашхолдинг» отчитался о положительных результатах девяти месяцев. В частности, как говорится в сообщении компании, объем реализации продукции в январе-сентябре текущего года на 30% превысил январь-сентябрь прошлого года до 74 млрд руб. Больше всего отмечен рост продаж вагонов-хопперов – на 19% до 1.884 тыс. единиц, магистральных тепловозов – на 72% до 110 секций, дизель-генераторов – на 29% до 354 штук.

Отметим, что внутреннему рынку локомотивов, в отличие от рынка грузовых вагонов, не грозит кризис перепроизводства в ближайшие годы. Мощности по их выпуску ограничены, а спрос ожидается большой. АО «РЖД» оценило, что ежегодная закупка локомотивов для обновления тягового подвижного состава должна составлять 725 шт. При этом инвестиционный план на 2011 год предполагает закупку 425 локомотивов.

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в железнодорожном машиностроении в последней четверти года продолжится, хотя темп роста по причине высокой базы, будет постепенно снижаться. В целом по итогам года рост производства в отрасли составит около 20%.

Рисунок 14

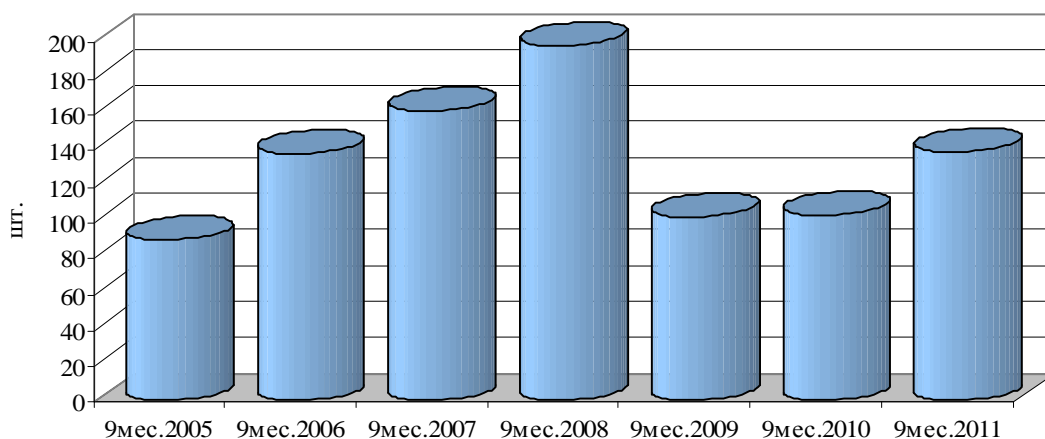
#### Производство магистральных электровозов



Источник: Росстат

Рисунок 15

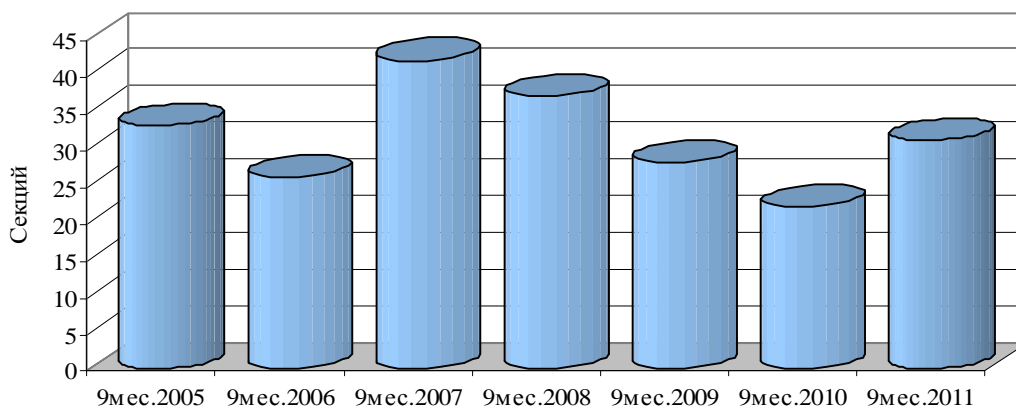
**Производство тепловозов маневровых и промышленных**



Источник: Росстат

Рисунок 16

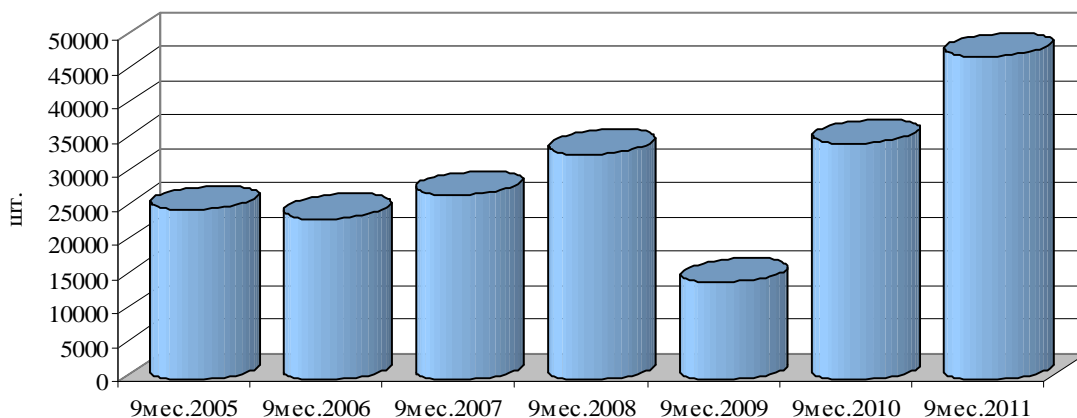
**Производство магистральных тепловозов**



Источник: Росстат

Рисунок 17

**Производство вагонов грузовых магистральных**



Источник: Росстат

Таблица 12

**Динамика производства железнодорожной техники в регионах**

| Регион   | 9 мес. 2011 в % к 9 мес. 2010 |
|--|-------------------------------|
| <b>Вагоны грузовые магистральные</b>                 |                               |
| Брянская область (Брянский машиностроительный завод) | 133.6                         |
| Смоленская область (Рославльский ВРЗ)                | 111.8                         |
| Республика Мордовия (Рузхиммаш)                      | 78.7                          |
| Саратовская область (Трансмаш)                       | 197.8                         |
| Свердловская область (Уралвагонзавод)                | 153.4                         |
| <b>Тепловозы маневровые и промышленные</b>           |                               |
| Брянская область (Брянский машиностроительный завод) | 139.3                         |
| <b>Электровозы магистральные</b>                     |                               |
| Ростовская область (НЭВЗ)                            | 121.0                         |

*Источник: Росстат*
**2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ**

Строительное и дорожно-строительное машиностроение, как и большинство других отраслей машиностроения, продемонстрировало положительную динамику производства по итогам девяти месяцев. При этом темпы роста производства основных видов продукции в отрасли были достаточно высокими (см. таблицу 13).

В целом 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-сентябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 32.1%. В отличие от многих других отраслей машиностроительного сектора, в дорожно-строительном машиностроении в III квартале наблюдалось ускорение роста. Напомним, что еще по итогам I полугодия рост производства в отрасли в годовом сравнении составлял 28.6%.

Таблица 13

**Производство строительной и дорожно-строительной техники**

|                          | 9 мес. 2011 | В % к 9 мес. 2010 |
|--------------------------|-------------|-------------------|
| Гусеничные тракторы, шт. | 1215        | 167.8             |
| Автогрейдеры, шт.        | 803         | 140.6             |
| Экскаваторы, шт.         | 1418        | 117.3             |
| Башенные краны, шт.      | 59          | 120.4             |

*Источник: Росстат*

Вместе с тем, высокий темп роста производства, наблюдаемый в отрасли в текущем году лишь отчасти возмещает тот провал, который образовался в период активной фазы кризиса. Как видно из рисунков 18-21, по все видам продукции сохраняется существенное отставание от докризисного объема производства. Выпуск башенных кранов, экскаваторов и гусеничных тракторов по объемам сейчас находится на уровне начала девяностых годов прошлого столетия.

Сильнее всего пострадал выпуск башенных кранов, который продолжает осуществляться фактически в штучном режиме. При этом некоторые профильные предприятия не производили эту продукцию в 2011 году. По сравнению с докризисным уровнем производство башенных кранов ниже в семь с лишним раз – это худший результат среди всех видов продукции тяжелого машиностроения. Немного лучше на фоне предкризисных показателей выглядит производство гусеничных тракторов и экскаваторов. Более уверенное восстановление наблюдается в производстве автогрейдеров – их производство уже превысило уровень 2005 года.

При этом, как видно из таблицы 14, динамика производства дорожно-строительной техники на разных предприятиях была разнонаправлена. По некоторым видам продукции рост производства был обеспечен одним или двумя заводами, тогда как другие профильные предприятия продолжали сокращать производство.

Дальнейшее состояние этой машиностроительной отрасли будет зависеть от состояния строительного сектора страны, который постепенно набирает обороты, но пока существенно отстает от докризисного уровня.

Согласно данным Росстата, по итогам января-сентября текущего года объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство», превысил результат аналогичного периода прошлого года почти на 8%, но был на 15% ниже, чем в январе-сентябре 2008 года. При этом финансовая ситуация в отрасли оставляет желать лучшего. За девять месяцев текущего года сальдированный финансовый результат в строительном секторе снизился по сравнению с январем-сентябрем прошлого года на 20%. Инвестиции в основной капитал в строительстве за этот же период снизились на 7.6%.

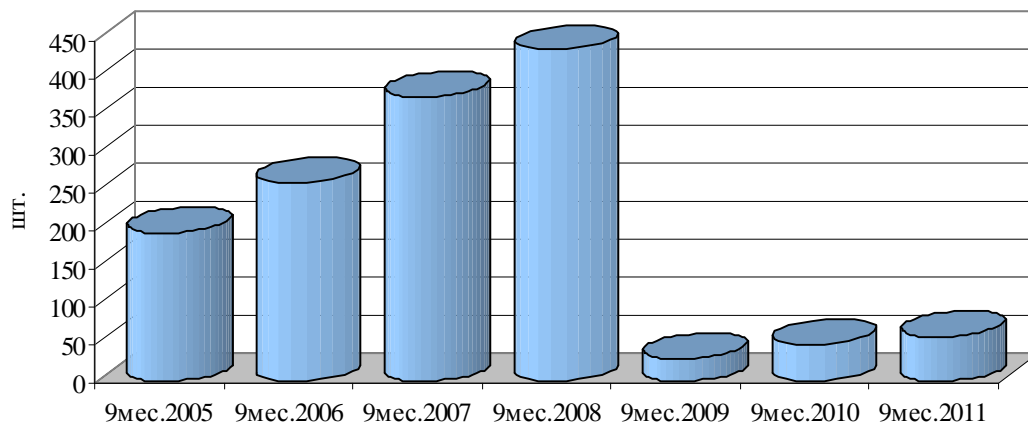
Основной надеждой производителей строительного оборудования сейчас является выполнение крупных госпроектов – таких как АТЭС-12, Универсиада-2013, Олимпиада-2014, ЧМ-2018.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в отрасли составит по итогам года около 30%.

*Спрос на строительное оборудование восстанавливается очень медленно*

Рисунок 18

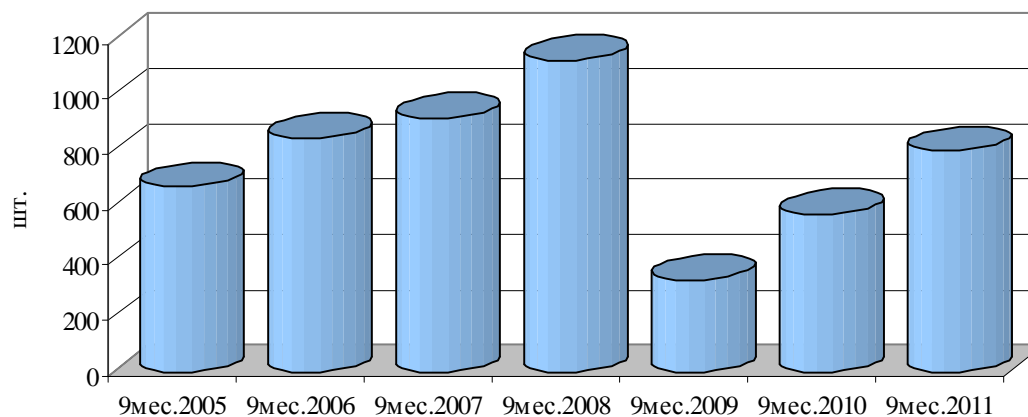
**Производство башенных кранов**



Источник: Росстат

Рисунок 19

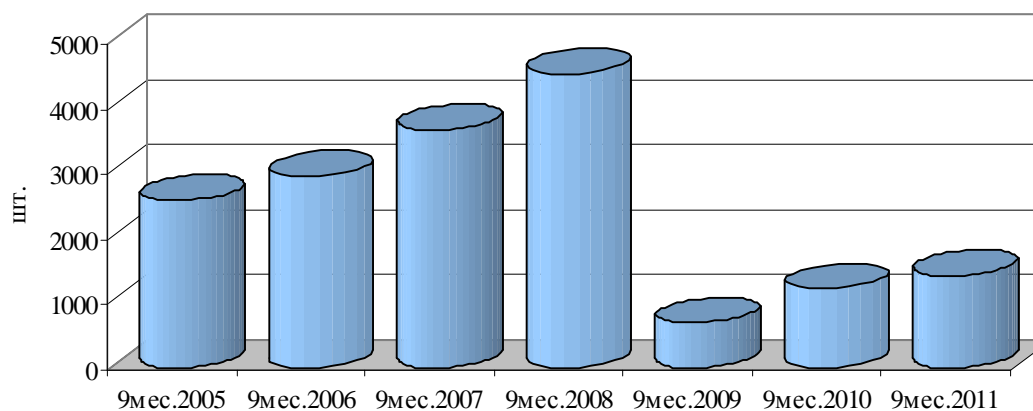
**Производство автогрейдеров**



Источник: Росстат

Рисунок 20

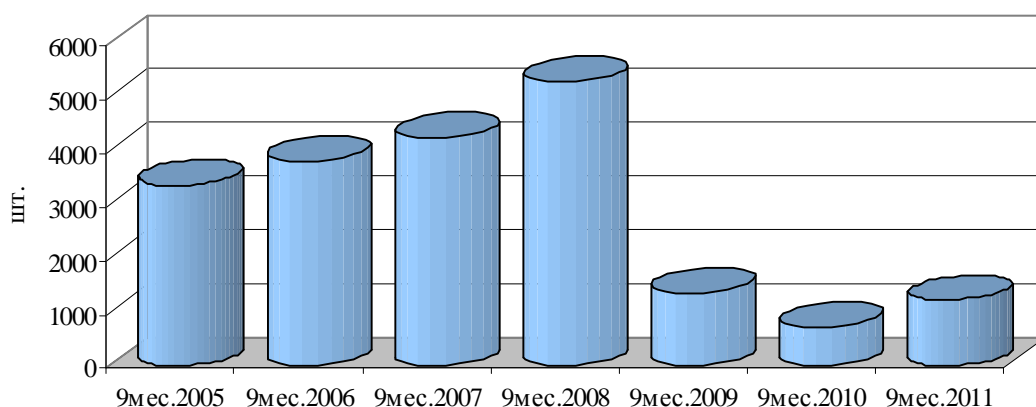
**Производство экскаваторов**



Источник: Росстат

Рисунок 21

**Производство тракторов гусеничных**



Источник: Росстат

Таблица 14

**Динамика производства строительной и дорожно-строительной техники в регионах**

| Регион  | 9 мес. 2011 в % к 9 мес. 2010 |
|---|-------------------------------|
| <b>Экскаваторы</b>  |                               |
| Ивановская область (Кранэкс)                              | 85.7                          |
| Тверская область (Тверской экскаваторный завод)           | 121.9                         |
| Санкт-Петербург (Ижорские заводы)                         | 166.7                         |
| Ростовская область (Донецкий экскаватор)                  | 121.4                         |
| Республика Мордовия (САРЭКС)                              | 33.0                          |
| <b>Гусеничные тракторы</b>                                |                               |
| Челябинская область (ЧТЗ)                                 | в 2.8 р.                      |
| <b>Автогрейдеры</b>                                       |                               |
| Брянская область (Брянский арсенал)                       | 116.1                         |
| <b>Башенные краны</b>                                     |                               |
| Московская область (Одинцовский машиностроительный завод) | 133.3                         |
| Ивановская область (Строммашина)                          | 42.9                          |

Источник: Росстат

**2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ**

Согласно данным Минпромторга, объем производства гражданской продукции в авиационной промышленности в январе-сентябре текущего года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 7.4%. Это худший показатель за последние годы (см. рисунок 22). Отрицательная динамика производства в отрасли сохраняется третий год подряд.

Как видно из рисунка 23, в рассматриваемый период отмечен рост производства гражданских самолетов. Во всяком случае, согласно

данным Росстата, за январь-сентябрь текущего года произведено восемь гражданских самолетов против пяти годом ранее.

Вместе с тем, данные Минпромторга отличаются от данных Росстата, как по количеству, так и по динамике. Как следует из отчета министерства, за девять месяцев изготовлено шесть самолетов: один среднемагистральный Ту-214, три ближнемагистральных SuperJet-100 (SSJ-100), два ближнемагистральных Ан-148. В прошлом году за этот же период, согласно данным министерства, было произведено 8 самолетов. Расхождение в данных можно объяснить тем, что Минпромторг не учел производства малогабаритных самолетов.

Как говорится в отчете министерства, одной из главных причин снижения производства самолетов является задержка получения международного сертификата на SSJ-100. Имеется в виду сертификат EASA, получение которого ожидается до конца текущего года. Также спад производства объясняется отсутствием заказов на самолет Ту-204 и аннулированием контракта с Мьянмой на два самолета Ан-148. Этот контракт был заключен в прошлом году, но после аварии Ан-148 в марте текущего года в Белгородской области Республика Мьянма отказалась их покупать.

Напомним, что изначально планировалось произвести в 2011 Году пять самолетов Ту-204/214, восемь самолетов Ан-148 и четырнадцать SSJ-100. Текущий результат существенно отстает от графика, и, по всей видимости, план выполнен так и не будет.

В 2011 году впервые за последние годы наблюдается снижение производства гражданских вертолетов (см. рисунок 24). Данные Росстата и Минпромторга по вертолетам совпадают – за девять месяцев произведено 43 вертолета, что на 40% меньше, чем годом ранее. В том числе выпущено три вертолета Ми-17-В5, тридцать три вертолета Ми-171Е, два вертолета Ка-32Т, два вертолета Ми-8АМТ, два вертолета Ми-171А, один вертолет Ми-8МТВ-1. Из всего числа произведенных вертолетов на экспорт было отправлено 39 против 61 в январе-сентябре прошлого года.

Примечательно, что корпорация «Вертолеты России» планирует по итогам года поставить заказчикам 260 вертолетов против 214 в прошлом году. Однако в данном случае речь идет как о гражданских вертолетах, так и о военных. Многие вертолеты будут отправлены на экспорт. Как сказал генеральный директор компании Дмитрий Петров: «В этом году мы закончили поставку по большому контракту в Китай, ведем поставку по большому контракту в Индию, ведем поставку в Венесуэлу, Азербайджан, начали поставку ВВС США – первые 9 машин будут отгружены в этом году».

Помимо самолетов и вертолетов существенный спад производства затронул и авиационное двигателестроение – на 30.7% по

*Производство самолетов SuperJet-100 составило всего три штуки, хотя годовой план составляет 14 единиц*

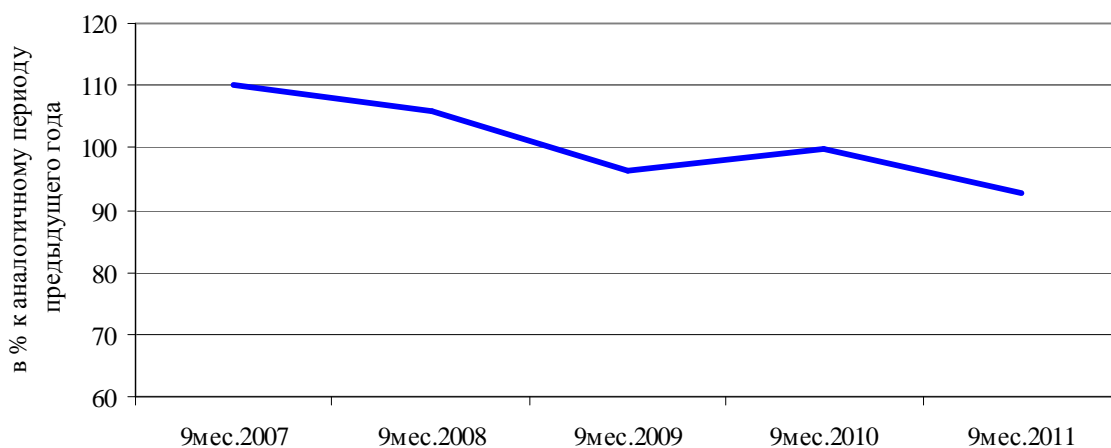


сравнению с январем-сентябрем прошлого года. В том числе, производство газотурбинных вспомогательных двигателей сократилось на 59.5%, а турбовинтовых и турбовентиляторных двигателей – на 25.4%.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», гражданское авиастроение закончит 2011 год с отрицательным результатом. Даже в случае получения до конца года сертификата EASA на самолет SSJ-100, существенно увеличить его производство в оставшиеся месяцы вряд ли удастся.

Рисунок 22

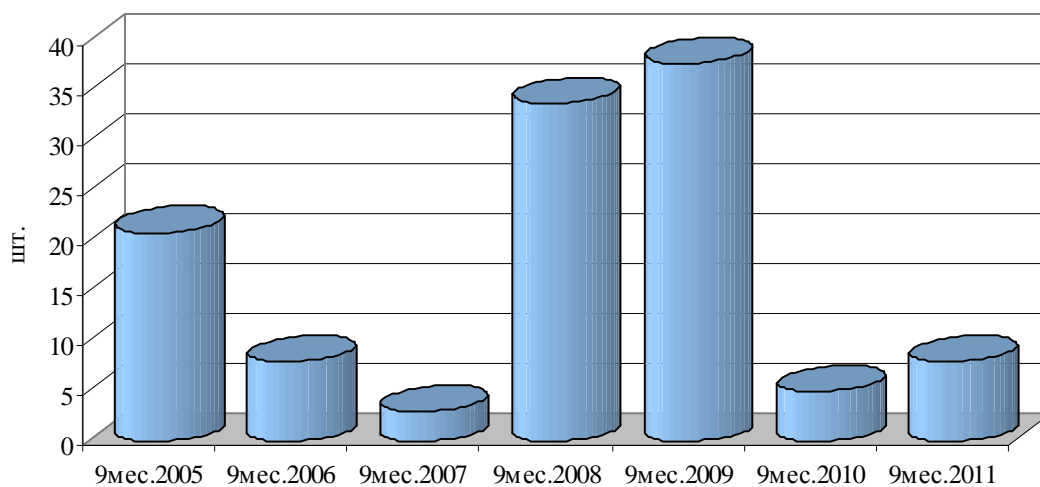
### Индекс производства гражданского авиастроения



Источник: Минпромторг

Рисунок 23

### Производство самолетов гражданских



Источник: Росстат



*Источник: Росстат*

## 2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

В январе-сентябре текущего года в гражданском судостроении отмечен рост производства на 3.3% в годовом сравнении, хотя еще по итогам I полугодия наблюдался спад на 17%. Улучшение динамики производства в III квартале обусловлено закрытием контрактов по строительству морской ледостойкой платформы «Приразломаная» на «Севмашпредприятии» и плавучей полупогружной буровой установки на «Выборгском судостроительном заводе».

Также в III квартале были сданы заказчику три сухогруза «Окской судовой верфи», три танкера заводом «Красное Сормово» и семь сейнеров «Судостроительным заводом им. Октябрьской революции». Данные по выполнению строительства судов различными предприятиями отрасли в январе-сентябре текущего года представлены в таблице 15. Как видно из нее, российское гражданское судостроение сейчас в большей степени специализируется на производстве речных и специальных судов (морских буровых установок и платформ).

Отметим, что еще по состоянию на конец июня текущего года в постройке находилось 113 судов, а по состоянию на конец сентября уже 132 судна. Данный факт позволяет оптимистично оценивать итоги деятельности отрасли в 2011 году даже с учетом окончания крупномасштабных работ на «Севмашпредприятии» и «Выборгском ССЗ». Во всяком случае, можно ожидать, что объем производства останется на уровне прошлого года.

*В III квартале количество судов, находящихся в постройке, увеличилось на 16.8%*

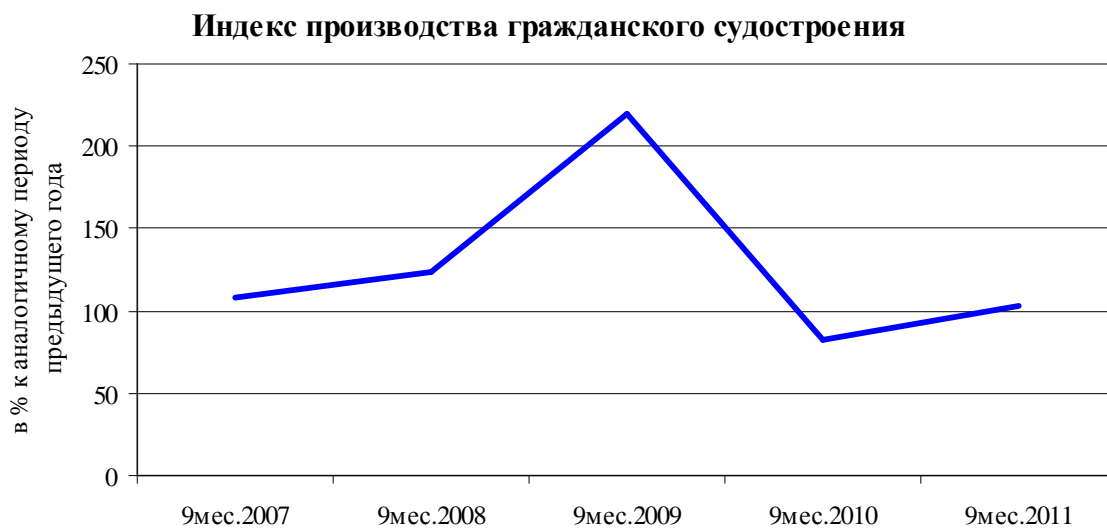
Таблица 15

**Деятельность российских судостроительных предприятий в январе-сентябре 2011 г.**

| <b>Предприятия</b>  | <b>Информация о производственной деятельности</b>  |
|---|--|
| ОАО «ПО «Севмашпредприятие»                               | завершены работы по строительству морской ледостойкой платформы «Приразломная»   |
| ОАО «Выборгский ССЗ»                                      | завершено строительство плавучей полупогружной буровой установки по заказу ООО «Газфлот» в интересах «Газпрома» и заканчивается строительство еще одной  |
| Северодвинское предприятие «Центр Судоремонта «Звездочка» | заканчивается сборка плавучей буровой установки «Арктическая»  |
| АО «Балтийский завод»                                     | строительство плавучего энергетического блока с реакторной установкой КЛТ-40С по заказу ФГУП «Концерн «Росэнергоатом», строительство четырех нефтеналивных танкеров проекта 2724                               |
| АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького»               | строительство двух скоростных пассажирских судна проекта А-45-1 для ГП Красноярского края «Центр транспортной логистики», два пассажирских теплохода проекта А-145, два нефтеналивных судна проекта RST25      |
| АО «Окская судостроительная верфь»                        | сданы ОАО «ВЭБ-лизинг» пять судов проекта RSD-44 (ведется строительство еще пяти судов), начато строительство пяти танкеров проекта RST27  |
| АО «Ярославский ССЗ»                                      | ведется строительство двух буксиров-спасателей на экспорт, одной речной яхты, сдано заказчику два водолазных судна, одна речная яхта, продолжается строительство одного водолазного судна для ФА «Морречтранс» |
| АО «Завод «Красное Сормово»                               | сданы заказчику семь танкеров проекта 19614 (в постройке еще один), сдан инозаказчику танкер проекта 19900 и продолжается строительство еще одного   |
| АО «ССЗ «Красные Баррикады»                               | сборка плавучей буровой установки для Китая  |
| АО «ССЗ «Северная верфь»                                  | Заканчивается 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»                       | сдано семь малых рыболовных сейнеров (находится в постройке еще один), построены две самоходные баржи-площадки (ведется строительство еще двух).   |
| ООО «Невский ССЗ»   | Спущен на воду аварийно-спасательный корабль проекта MPSV07 для Росморречфлота, ведется строительство десяти сухогрузов проекта RSD49 для компании «Северо-Западный флот»                                      |
| ОАО «Завод «Нижегородский теплоход»                       | Ведется строительство семи водолазных катеров проекта А160 по заказу ФГУ «Госморспасслужба»  |
| ФГУП «Хабаровской судостроительный завод»                 | Строительство азимутального буксира ледового класса для ОАО «НК «Роснефть»   |

*Источник: Минпромторг, СМИ*

Рисунок 25



Источник: Минпромторг

### 3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*Объем инвестиций в машиностроительной отрасли по итогам 9 месяцев 2011 года, вероятно, не превысил даже уровень потерь из-за износа основных фондов*

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в январе-сентябре 2011 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 2.9% до 100.9 млрд руб., что меньше среднероссийских темпов роста (12.1%). Абсолютный объем инвестиций по-прежнему достаточно невысок. Доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России снизилась по сравнению с итогами 2010 года с 2.4% до 2.2% (в январе-сентябре 2010 года она была еще выше – 2.7%).

Рост объемов инвестиций наблюдался только в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования – на 10.1%. В производстве машин и оборудования инвестиции сократились на 1.7%, в производстве транспортных средств и оборудования – на 11.5%. В настоящее время объем инвестиций в отрасли, вероятно, не компенсирует даже уровень износа, что приводит к дальнейшему технологическому устареванию российского машиностроения.

Таблица 16

**Объем инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности**

|  | 9 мес. 2011 г., млрд руб. | В % к 9 мес. 2010 г. | В % к итогу | 2010 год, млрд руб. | 2009 год, млрд руб. |
|--|---------------------------|----------------------|-------------|---------------------|---------------------|
| <b>Всего</b>   | <b>4581.7</b>             | <b>112.1</b>         | <b>100</b>  | <b>6413.7</b>       | <b>5769.8</b>       |
| Обрабатывающие производства  | 742.1                     | 108.3                | 16.2        | 993.7               | 881.9.              |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>24.5</i>               | <i>98.3</i>          | <i>0.5</i>  | <i>39.1</i>         | <i>30.2</i>         |
| <i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i> | <i>17.8</i>               | <i>110.1</i>         | <i>0.4</i>  | <i>27.0</i>         | <i>26.5</i>         |
| <i>Производство транспортных средств и оборудования</i>                          | <i>58.6</i>               | <i>88.5</i>          | <i>1.3</i>  | <i>87.4</i>         | <i>70.7</i>         |

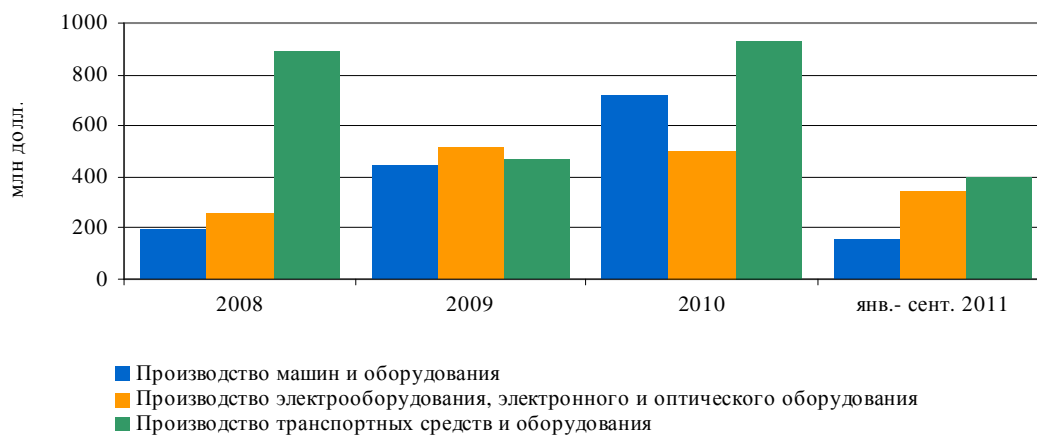
Источник: Росстат

*Поступление прямых иностранных инвестиций в январе-сентябре 2011 года в отрасли сократилось на 27%.*

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасли по итогам января-сентября 2011 года составил 11630 млн долл. (+6.9% к началу года). Поступление иностранных инвестиций по сравнению с январем-сентябрем 2010 года снизилось на 1.8% до 3229 млн долл. Прямые иностранные инвестиции при этом сократились на 27.3% до 892 млн долл. Причем наибольшее снижение наблюдалось в производстве машин и оборудования. Крупнейшими инвесторами в машиностроение в первые 9 месяцев 2011 года стали Республика Корея, Германия и Нидерланды.

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

Рисунок 26

**Поступление прямых иностранных  
инвестиций в машиностроительную отрасль***Источник: Росстат*

## 4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

### 4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*Несмотря на очень невысокие объемы прибыли, доля прибыльных предприятий в машиностроении, особенно в части производства электрооборудования, электронного и оптического оборудования, достаточно высока*

В январе-сентябре 2011 года, согласно данным Росстата, компании машиностроительного сектора демонстрировали рост доходов, хотя и несколько уступая по темпам роста и обрабатывающей промышленности и общероссийским показателям. Сегмент «производство машин и оборудования» увеличил прибыль (сальдо прибылей и убытков) по сравнению с аналогичным периодом 2010 года на 13.5% до 28.9 млрд руб. против роста прибыли в 20.6% по стране в целом. «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 7.2% до 35.2 млрд руб., а «производство транспортных средств и оборудования» в отличие от января-сентября 2010 года продемонстрировало относительно значительную прибыль – 39.5 млрд руб. на фоне убытков годом ранее. Наиболее успешным для машиностроения при этом был III квартал года.

По сравнению январем-сентябрем 2010 года в 2011 году доля прибыльных предприятий в производстве машин и оборудования выросла с 68.2% до 69.2%, что выше общероссийского показателя – 68.1%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний возросла до значительных 75.0%, а в производстве транспортных средств и оборудования доля прибыльных предприятий увеличилась до 66.5%.

В целом позитивная динамика 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. Впрочем, абсолютные объемы прибыли в отрасли по-прежнему очень низки.

Таблица 17

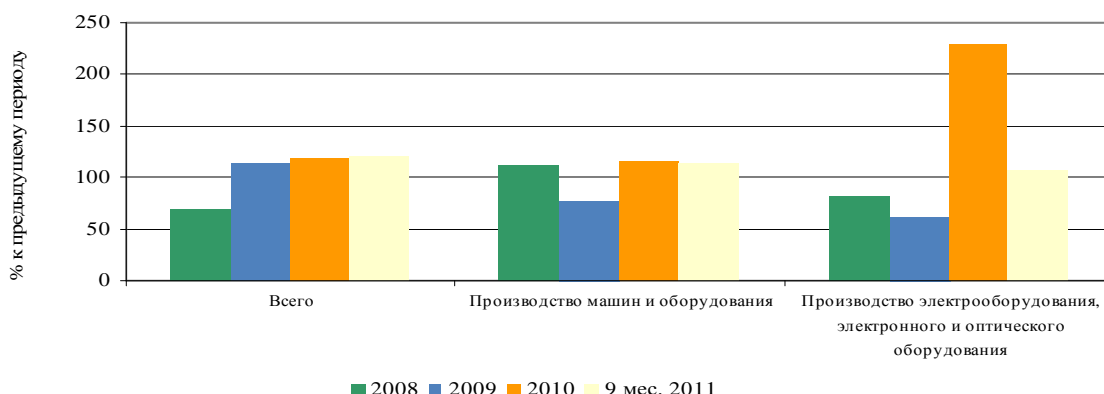
#### Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) по видам экономической деятельности

|  | 9 мес. 2011 г. |                    | 2010 г.        |                | 2009 г.        |               |
|--|----------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
|  | млрд руб.      | % к 9 мес. 2010 г. | млрд руб.      | в % к 2009 г.  | млрд руб.      | в % к 2008 г. |
| <b>Всего</b>   | <b>+5442.3</b> | <b>120.6</b>       | <b>+6132.9</b> | <b>119.5</b>   | <b>+4300.5</b> | <b>114.2</b>  |
| Обрабатывающие производства, всего   | +1382.8        | 119.7              | +1598.0        | 166.6          | +970.8         | 58.5          |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>+28.9</i>   | <i>113.5</i>       | <i>+40.0</i>   | <i>116.1</i>   | <i>+36.6</i>   | <i>77.4</i>   |
| <i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i> | <i>+35.1</i>   | <i>107.2</i>       | <i>+52.7</i>   | <i>в 2.3р.</i> | <i>+23.7</i>   | <i>62.1</i>   |
| <i>Производство транспортных средств и оборудования</i>                          | <i>+39.5</i>   | <i>-</i>           | <i>+13.5</i>   | <i>-</i>       | <i>-87.9</i>   | <i>-</i>      |

Источник: Росстат

Рисунок 27

**Динамика сальдо прибылей и убытков**



Источник: Росстат

Таблица 18

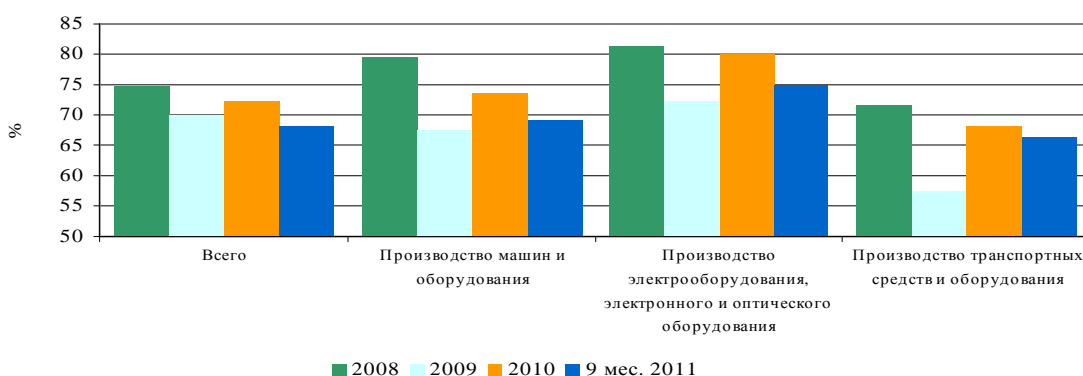
**Доля организаций, получивших прибыль, в % к общему количеству организаций**

|  | 9 мес. 2011 г. | 9 мес. 2010 г. | 2010 г.     | 2009 г.     | 2008 г.     |
|--|----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Всего</b>   | <b>68.1</b>    | <b>68.2</b>    | <b>72.2</b> | <b>69.9</b> | <b>74.8</b> |
| Обработывающие производства, всего   | 69.5           | 68.1           | 72.1        | 67.3        | 74.2        |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>69.2</i>    | <i>68.2</i>    | <i>73.5</i> | <i>67.4</i> | <i>79.4</i> |
| <i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i> | <i>75.0</i>    | <i>74.3</i>    | <i>80.1</i> | <i>72.3</i> | <i>81.3</i> |
| <i>Производство транспортных средств и оборудования</i>                          | <i>66.5</i>    | <i>62.9</i>    | <i>68.1</i> | <i>57.6</i> | <i>71.8</i> |

Источник: Росстат

Рисунок 28

**Доля прибыльных организаций**



Источник: Росстат

В целом машиностроительная отрасль по-прежнему не генерирует прибыли в экономике России – по итогам января-сентября 2011 года на отрасль приходится только 1.9% прибыли предприятий России. Впрочем, по сравнению с итогами полугодия ситуация улучшилась (тогда на отрасль приходилось только 1.7% прибыли экономики).



## 4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*Рентабельность в машиностроении остается низкой*

Уровень рентабельности в секторах машиностроительной отрасли в январе-сентябре 2011 года преимущественно снижался, оставаясь крайне невысоким. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 6.1% против 4.2% в январе-сентябре 2010 года, в производстве транспортных средств и оборудования рентабельность продаж равнялась 7.0% против 7.3%. В производстве машин и оборудования рентабельность снизилась с 9.0% до 8.5%. Рентабельность продаж по России в целом в январе-сентябре 2011 года сократилась до 11.2% против 11.6% годом ранее.

Самую высокую рентабельность в машиностроении по итогам 9 месяцев демонстрирует производство машин и оборудования. При этом еще по итогам I полугодия наиболее рентабельным было производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования. В целом уровень рентабельности всех сегментов отрасли является низким, что отражается на инвестиционной привлекательности российского машиностроения. Подтверждают неутешительные позиции машиностроения в части рентабельности и отрицательные спреды всех показателей рентабельности по всем подотраслям с экономикой России в целом и обрабатывающим производством в частности.

Таблица 19

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

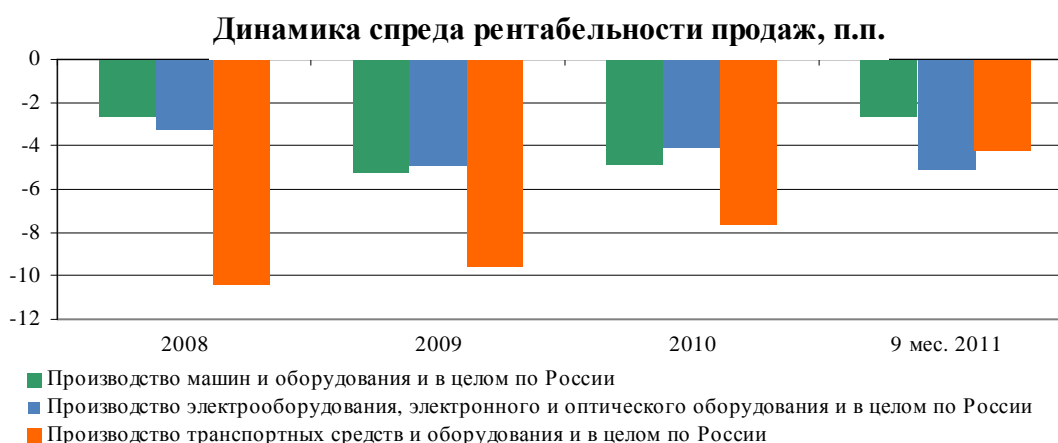
|  | 9 мес. 2011 г.         |                          | 9 мес. 2010 г.        |                        | 2010 г.               |                        | 2009 г.               |                        |
|--|------------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
|  | Рентабельность продаж* | Рентабельность активов** | Рентабельность продаж | Рентабельность активов | Рентабельность продаж | Рентабельность активов | Рентабельность продаж | Рентабельность активов |
| <b>Всего</b>   | <b>11.2</b>            | <b>5.5</b>               | <b>11.6</b>           | <b>5.1</b>             | <b>11.1</b>           | <b>6.9</b>             | <b>11.5</b>           | <b>5.7</b>             |
| Обрабатывающие производства  | 13.4                   | 6.3                      | 14.4                  | 6.0                    | 14.4                  | 7.8                    | 12.5                  | 5.6                    |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>8.5</i>             | <i>3.7</i>               | <i>9.0</i>            | <i>4.0</i>             | <i>7.3</i>            | <i>2.8</i>             | <i>8.8</i>            | <i>4.2</i>             |
| <i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i> | <i>6.1</i>             | <i>1.4</i>               | <i>4.2</i>            | <i>-0.2</i>            | <i>10.3</i>           | <i>6.4</i>             | <i>8.3</i>            | <i>3.5</i>             |
| <i>Производство транспортных средств и оборудования</i>                          | <i>7.0</i>             | <i>2.5</i>               | <i>7.3</i>            | <i>2.5</i>             | <i>4.7</i>            | <i>0.5</i>             | <i>1.1</i>            | <i>-4.2</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

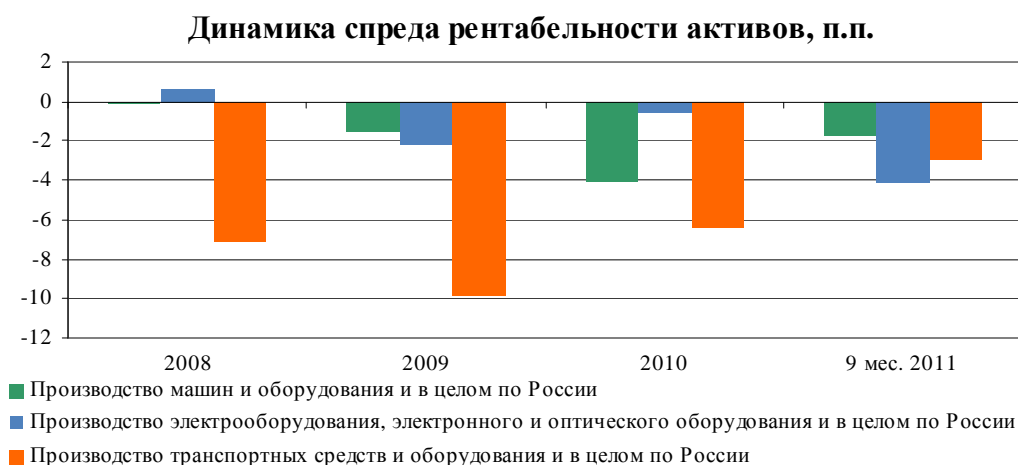
Источник: Росстат

Рисунок 29



Источник: Росстат

Рисунок 30



Источник: Росстат

### 4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*В январе-сентябре 2011 года финансовая устойчивость отрасли снижалась*

Финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в январе-сентябре 2011 года снижалась с и так достаточно невысоких уровней. Повышению кредитоспособности отрасли не способствовало даже улучшение макроэкономической конъюнктуры. Коэффициент текущей ликвидности на конец сентября 2011 года в производстве машин и оборудования сократился до 133.2%, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования сократился до 158.3%, в производстве транспортных средств и оборудования снизился до 141.0%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил низкие 27.5%, 32.2% и 21.2% соответственно.

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

Таблица 20

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

|  | 9 мес. 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 |
| <b>Всего</b>   | <b>184.1</b>                     | <b>-15.3</b>  | <b>44.7</b>              | <b>186.3</b>                     | <b>-18.3</b>  | <b>45.0</b>           | <b>183.0</b>                     | <b>-19.7</b>  | <b>44.3</b>           |
| Обрабатывающие производства  | 165.4                            | -11.6   | 38.9                     | 181.0                            | -12.6   | 37.8                  | 165.8                            | -15.8   | 37.8                  |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>133.2</i>                     | <i>-8.6</i>   | <i>27.5</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>158.3</i>                     | <i>8.3</i>  | <i>32.2</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>141.0</i>                     | <i>-15.9</i>  | <i>21.2</i>              | <i>148.1</i>                     | <i>-16.3</i>  | <i>21.6</i>           | <i>141.5</i>                     | <i>-18.2</i>  | <i>23.8</i>           |

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

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

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

Источник: Росстат

**Уровень просроченной задолженности в январе-сентябре 2011 года в отрасли увеличился, однако с середины года отмечаются позитивные изменения**

Первые 9 месяцев 2011 года для машиностроительной отрасли характеризовались продолжением наблюдавшегося в 2010 году критического роста просроченной задолженности. Вместе с тем, в III квартале 2011 года ситуация начала улучшаться. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам, согласно данным

Росстата, по итогам сентября 2011 года к декабрю 2010 года в машиностроении увеличилась на 2.4% до 34.1 млрд руб. (еще в середине года она критично возростала до 41.1 млрд руб. В целом по России при этом просроченная задолженность снизилась на 3%. Доля отрасли в просроченной задолженности по России выросла с 19.8% до 23.3% (для сравнения доля отрасли в прибыли – только 1.9%).

На фоне крайне плохого состояния с просроченной задолженностью в отрасли можно отметить, что во второй половине 2011 года наблюдались некоторые положительные изменения, хотя радикального улучшения пока не произошло.

Таблица 21

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

|  | На конец<br>сентября 2011<br>года, млрд руб. | В % к<br>сентябрю<br>2010 г. | В % к<br>итогу | 2010         | 2009         | 2008        |
|--|--|------------------------------|----------------|--------------|--------------|-------------|
| <b>Всего</b>   | <b>152.9</b>                                 | <b>97.0</b>                  | <b>100</b>     | <b>168.4</b> | <b>142.1</b> | <b>79.2</b> |
| Обрабатывающие производства  | 75.5   | 100.6                        | 49.4           | 75.2         | 67.3         | 34.2        |
| <i>Производство машин и оборудования</i>   | <i>3.3</i>                                   | <i>127.3</i>                 | <i>2.2</i>     | <i>5.8</i>   | <i>0.7</i>   | <i>0.2</i>  |
| <i>Производство электрооборудования,<br/>электронного и оптического оборудования</i> | <i>8.5</i>                                   | <i>119.6</i>                 | <i>5.5</i>     | <i>8.3</i>   | <i>3.0</i>   | <i>0.3</i>  |
| <i>Производство транспортных средств и<br/>оборудования</i>                          | <i>22.3</i>                                  | <i>120.7</i>                 | <i>14.6</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 9 месяцев 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 22

**Рейтинг финансового состояния отраслей промышленности  
 по итогам 9 месяцев 2011 года**

| №  | Отрасль  | Производительность,<br>тыс. руб. на 1 занятого | Рентабельность продаж,<br>% | Рентабельность<br>активов, % | Коэффициент<br>автономии, % | Коэффициент текущей<br>ликвидности, % | Доля просроченной<br>задолженности в<br>заемных, % | Отношение заемных<br>средств к обороту, % | Рейтинговый балл | № в 2010 г. |
|----|--|--|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|--|---|------------------|-------------|
| 1  | Производство кокса и нефтепродуктов  | 39087  | 20.0                        | 11.1                         | 50.9                        | 233.7                                 | 1.24   | 43.79                                     | 83.08            | 1           |
| 2  | Добыча полезных ископаемых, кроме<br>топливно-энергетических                             | 2663   | 68.3                        | 15.4                         | 54.5                        | 226.0                                 | 1.66   | 77.62                                     | 74.84            | 2           |
| 3  | Добыча топливно-энергетических<br>полезных ископаемых                                    | 8580   | 32.5                        | 14.2                         | 56.2                        | 189.2                                 | 3.80   | 58.30                                     | 69.01            | 3           |
| 4  | Химическое производство  | 3456   | 24.1                        | 12.4                         | 44.9                        | 184.5                                 | 3.77   | 49.88                                     | 62.56            | 5           |
| 5  | Металлургическое производство  | 4990   | 18.4                        | 8.9                          | 48.2                        | 186.3                                 | 3.22   | 56.91                                     | 59.76            | 4           |
| 6  | Производство, передача и распределение<br>электроэнергии                                 | 4419   | 10.4                        | 3.8                          | 58.7                        | 243.7                                 | 2.64   | 61.00                                     | 57.43            | 6           |
| 7  | Производство целлюлозы, древесной<br>массы, бумаги, картона и изделий из них             | 3366   | 14.7                        | 6.0                          | 40.4                        | 172.6                                 | 4.76   | 57.51                                     | 47.42            | 7           |
| 8  | Производство резиновых и<br>пластмассовых изделий  | 3113   | 7.5                         | 4.6                          | 34.1                        | 136.1                                 | 4.40   | 36.56                                     | 40.77            | 9           |
| 9  | Производство пищевых продуктов,<br>включая напитки, и табака                             | 2563   | 8.3                         | 3.4                          | 27.6                        | 147.7                                 | 1.43   | 55.20                                     | 40.30            | 8           |
| 10 | <b>Производство электрооборудования,<br/>электронного и оптического<br/>оборудования</b> | <b>1168</b>                                    | <b>8.5</b>                  | <b>3.7</b>                   | <b>32.2</b>                 | <b>158.3</b>                          | <b>3.74</b>  | <b>57.81</b>                              | <b>35.11</b>     | <b>10</b>   |
| 11 | Производство кожи, изделий из кожи и<br>производство обуви                               | 933  | 7.7                         | 2.6                          | 26.8                        | 146.1                                 | 3.15   | 45.05                                     | 28.62            | 11          |
| 12 | Производство готовых металлических<br>изделий  | 1402   | 5.8                         | 3.0                          | 27.7                        | 132.1                                 | 2.94   | 51.38                                     | 27.35            | 13          |
| 13 | <b>Производство машин и оборудования</b>   | <b>1255</b>                                    | <b>7.0</b>                  | <b>2.5</b>                   | <b>27.5</b>                 | <b>133.2</b>                          | <b>3.03</b>  | <b>69.59</b>                              | <b>22.91</b>     | <b>12</b>   |
| 14 | Текстильное и швейное производство   | 934  | 7.2                         | 2.4                          | 26.1                        | 144.9                                 | 10.84  | 41.54                                     | 20.78            | 15          |
| 15 | <b>Производство транспортных средств<br/>и оборудования</b>                              | <b>1516</b>                                    | <b>6.1</b>                  | <b>1.4</b>                   | <b>21.2</b>                 | <b>141.0</b>                          | <b>4.27</b>  | <b>104.63</b>                             | <b>16.06</b>     | <b>14</b>   |
| 16 | Обработка древесины и производство<br>изделий из дерева                                  | 1273   | 6.0                         | -1.1                         | 15.1                        | 140.0                                 | 2.55   | 99.57                                     | 13.37            | 16          |

Источник: «РИА-Аналитика»