

**««РИА-Аналитика»»**

**Центр экономических исследований**

**Аналитический бюллетень**

**МАШИНОСТРОЕНИЕ:**

**ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ**

**ВЫПУСК № 1**

**ИТОГИ 2010 ГОДА**



**РИАНОВОСТИ**

**Москва 2011**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ .....</b>	<b>3</b>
<b>1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2010 ГОДА .....</b>	<b>4</b>
<b>2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>12</b>
<b>2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>20</b>
<b>2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>23</b>
<b>2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>26</b>
<b>2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>29</b>
<b>2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>31</b>
<b>2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ .....</b>	<b>33</b>
<b>3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>	<b>36</b>
<b>4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ .....</b>	<b>38</b>
<b>4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>	<b>38</b>
<b>4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>	<b>40</b>
<b>4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ .....</b>	<b>42</b>

## КЛЮЧЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

### ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

- Рост производства в российском машиностроительном секторе в 2010 году был самым высоким среди всех отраслей обрабатывающего комплекса промышленности, однако отставание от докризисного уровня также было самым большим.
- Доля машиностроения в общем объеме производства перерабатывающего сектора в 2010 году повысилась, но оставалась на одном из самых низких уровней за последние несколько лет.
- Основной вклад в прирост производства в машиностроении обеспечили производители легковых автомобилей, грузовых вагонов, турбин и генераторов высокой мощности.
- Увеличение производства в машиностроении в 2010 году в значительной мере было обеспечено бюджетными средствами, за счет которых осуществлялась программа утилизации старых автомобилей и выполнялись инфраструктурные проекты в железнодорожном транспорте и в энергетике.
- Ситуация в большинстве машиностроительных секторов, производящих инвестиционное оборудование, оставалась сложной. Объемы производства сельскохозяйственной техники, строительного, станочного металлургического оборудования были в разы меньше, чем до кризиса.
- Существенный прирост производства в автомобилестроении обеспечила правительственная программа утилизации старых автомобилей
- Восстановление Саяно-Шушенской ГЭС обусловило существенное увеличение спроса на энергетическое оборудование.
- Второй год подряд наблюдается падение производства в гражданском авиастроении. Выпуск средне- и дальнемагистральных самолетов в 2010 году был одним из самых небольших за последние годы, однако выпуск вертолетов оставался на высоком уровне.
- Из-за фактора высокой базы в 2010 году произошло существенное снижение производства в гражданском судостроении

### ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2010/2009 г. %	2010/2008 г. %
Производство машин и оборудования	112.2	76.9
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	122.8	83.3
Производство транспортных средств и оборудования	132.2	83.0
Всего машиностроительный комплекс	124.4	81.6



### ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Показатель	Производство машин и оборудования		Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования		Производство транспортных средств и оборудования	
	2010 г.	2009 г.	2010 г.	2009 г.	2010 г.	2009 г.
Сальдо прибылей и убытков. млрд. руб.	+40	+36.6	+52.7	+23.7	+13.5	-87.9
Доля прибыльных предприятий. %	73.5	67.4	80.1	72.3	68.1	57.6
Объем просроченной задолженности по кредитам и займам. млрд.руб.	5.8	3.5	8.3	4.9	19.2	11.4
Доля в просроченной задолженности по кредитам и займам. %	3.5	0.5	4.9	2.1	11.4	12.7
Рентабельность продаж. %	7.3	8.8	10.3	8.3	4.7	1.1
Рентабельность активов. %	2.8	4.2	6.4	3.5	0.5	-4.2
Коэффициент автономии. %	20.7	29.5	35.4	34	21.6	23.8
Коэффициент текущей ликвидности. %	209.2	152.8	167.2	155	148.1	141.5

## 1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 2010 ГОДА

**В 2010 году объем производства в машиностроительном комплексе вырос почти на четверть, но еще существенно отставал от результата 2008 года**

Агрегированный рост производства по трем машиностроительным отраслям составил в 2010 году по сравнению с 2009 годом 24.4% (оценка проводилась экспертами «РИА-Аналитика» в соответствии с объемами отгруженной продукции каждой отрасли). Это лучший показатель среди отраслей обрабатывающего комплекса российской промышленности. Однако такой результат был во многом обусловлен фактором низкой базы, так как снижение производства в кризисном 2009 году в машиностроительном комплексе было самым сильным. По сравнению с 2008 годом в машиностроении сохраняется спад, причем довольно глубокий – 18.4%. Более глубокий спад по сравнению с 2008 годом среди отраслей обрабатывающего комплекса был отмечен только в производстве строительных материалов.

Рисунок 1

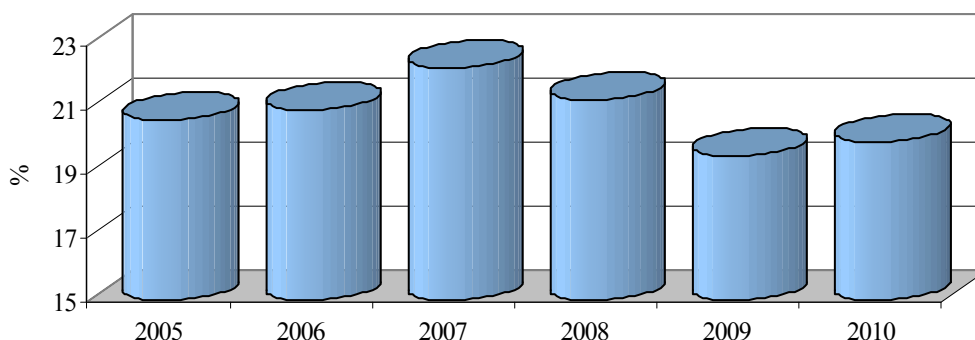


Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Доля машиностроительного сектора в общем объеме производства обрабатывающего сектора в 2010 году хотя и повысилась по сравнению с 2009 годом, но оставалась ниже докризисных лет (см. рисунок 2). Этот показатель рос до 2007 года, однако в 2008 году начал снижаться.

Рисунок 2

### Доля машиностроительного сектора в объеме отгруженной продукции обрабатывающей промышленности



Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

Как видно из таблицы 1, ни одна из отраслей машиностроительного комплекса не достигла докризисного уровня. При этом самое существенное отставание наблюдается в производстве машин и оборудования, в структуре производства которого сосредоточена большая доля продукции инвестиционного характера (сельскохозяйственное машиностроение, металлургическое машиностроение, строительное и дорожно-строительное оборудование). Наивысший темп роста по сравнению с 2009 годом отмечен в транспортном машиностроении. Также неплохой результат показало энергетическое машиностроение.

Таблица 1

### Динамика производства в машиностроительных отраслях

Отрасль	2010/2009	2010/2008
Производство машин и оборудования	112.2	76.9
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	122.8	83.3
Производство транспортных средств и оборудования	132.2	83.0

Источник: Росстат

В структуре производства машиностроительного комплекса (по отгруженной продукции) в 2010 году произошло существенное увеличение доли транспортного машиностроения (см. таблицу 2). Это показатель уже превысил докризисный уровень. При этом заметно выросла по сравнению с 2009 годом доля автомобилестроения, хотя докризисного уровня в минувшем году этот показатель не достиг.

Доля двух других отраслей (производство машин и оборудования и производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования) снизилась в 2010 году по сравнению с 2009 годом.

Таблица 2

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

	2010	2009	2008
Всего	100.0	100.0	100.0
Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	25.0	27.5	28.0
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	29.3	31.0	27.4
в том числе:			
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	1.3	1.5	1.2
Производство электрических машин и электрооборудования	12.0	12.2	12.6
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	6.8	7.3	6.2
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото и кинооборудования; часов	9.2	9.9	7.3
Производство транспортных средств и оборудования	45.7	41.5	44.7
в том числе			
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	24.7	18.8	26.6
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	21.0	22.7	18.1

Источник: Росстат, расчеты «РИА-Аналитика»

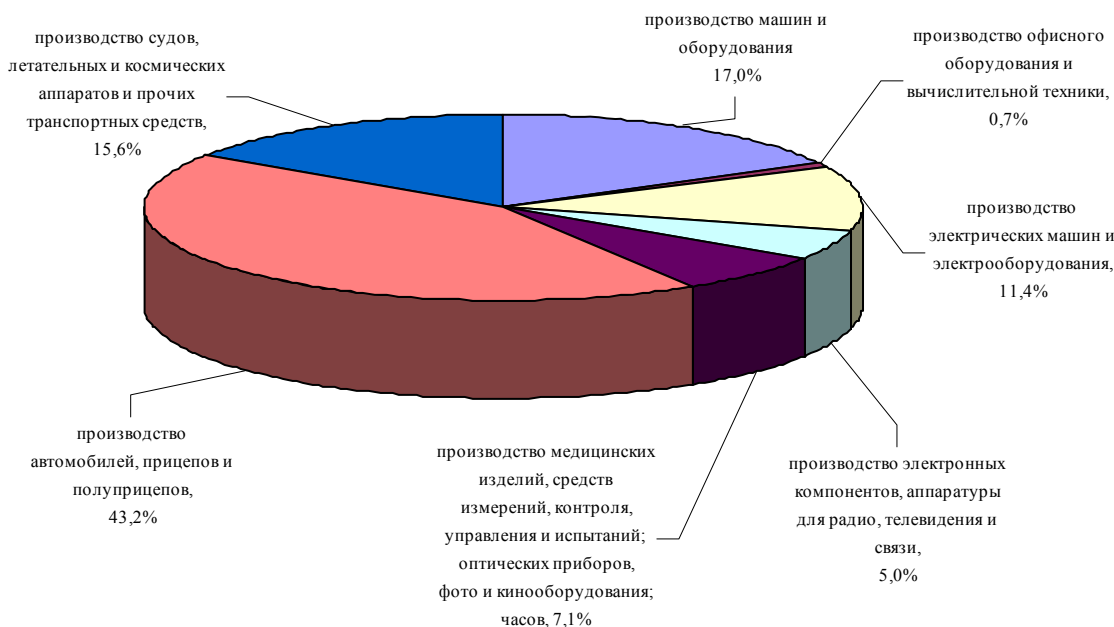
**Наибольший вклад в прирост производства машиностроительной продукции внесло транспортное машиностроение, и, прежде всего, автомобилестроение**

Наибольший вклад в прирост производства машиностроительного сектора внесло транспортное машиностроение (58.8% от общего объема прироста объема отгруженной продукции). При этом на долю автомобилестроительного сектора пришлось 43.2% от общего прироста, что стало прямым следствием реализующейся с марта 2010 года программы утилизации старых автомобилей. По этому показателю автопром был далеко впереди всех других машиностроительных производств (см. рисунок 3). Также среди машиностроительных отраслей существенный вклад в суммарный прирост обеспечило производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств (включающих железнодорожное машиностроение). В этом секторе вклад производства был обеспечен железнодорожным машиностроением, тогда как гражданское авиастроение и гражданское судостроение сократили объемы производства.

Третьим по вкладу в общеотраслевой результат (если не считать производства машин и оборудования, данные по отгруженной продукции которого в базе данных Росстата пока не структурированы по подотраслям) стало производство электрических машин и электрооборудования.

Рисунок 3

**Вклад секторов в общий прирост производства машиностроительного комплекса в 2010 году, в %**



Источник: Росстат, расчет «РИА-Аналитика»

Таким образом, можно сделать первый и основной вывод: российское машиностроение в 2010 году росло в большей степени за счет роста спроса в инфраструктурных секторах экономики

(железнодорожный транспорт и энергетика), развивающихся во многом за счет бюджетных инвестиций. Также на результат отрасли существенное влияние оказала правительственная утилизационная программа, простимулировавшая потребительский спрос на легковые автомобили. То есть рост производства в машиностроительном комплексе в большей степени был искусственно накачан за счет бюджетных ресурсов (финансовых или административных). В меньшей степени он был обязан реальному увеличению спроса со стороны конечных потребителей. И хотя такое увеличение действительно имело место, но оно было фрагментарным. Так, восстановление спроса наблюдалось на машиностроительную продукцию, предназначенную для потребительского рынка (холодильники, стиральные машины, телевизоры). Также наблюдалось улучшение спроса на отдельные виды добывающего оборудования (в основном со стороны нефтяного сектора).

*Выпуск значительной части инвестиционного оборудования в 2010 году оставался существенно ниже докризисного уровня*

Вместе с тем по целому ряду продукции инвестиционного машиностроения ситуация оставалась сложной. Углубился спад в сельскохозяйственном машиностроении, сохранялись крайне низкие объемы производства строительной и дорожно-строительной техники, металлургического оборудования, станкостроительной продукции. И даже в автомобилестроении, которое показало действительно неплохой результат по итогам года, в большинстве секторов абсолютные объемы производства сохранились на очень низком уровне (грузовые автомобили, автобусы).

Выборочные данные по объемам производства машиностроительной продукции в разбивке по отраслям и подотраслям представлены в таблице 3, из которой видно, что из всех машиностроительных подотраслей достичь и превзойти докризисный уровень удалось только в производстве механического оборудования за счет высокого инвестиционного спроса на крупное энергетическое оборудование (паровые и гидравлические турбины). Практически вышло на докризисный уровень производство бытовой техники (стиральных машин и холодильников). Также высокий показатель зафиксирован в производстве некоторых видов железнодорожной техники (грузовых вагонов) и авиационной техники (вертолетов). Выпуск легковых автомобилей только во второй половине 2010 года стал приближаться к своим докризисным значениям.

По большей части остальной машиностроительной продукции статистика остается неудовлетворительной в сравнении с 2008 годом.

Отметим, что в 2010 году существенно увеличился объем экспорта российских машин и оборудования. По сравнению с 2009 годом рост составил 21.9% в денежном выражении. Однако по сравнению с 2008 годом экспорт был почти на 5% ниже. При этом,

*Доля экспорта машиностроительной продукции в общем объеме российского экспорта остается очень низкой*

несмотря на рост поставок, доля экспорта машин и оборудования в общем объеме российского экспорта в 2010 году снизилась до 4.3% с 4.6% в 2009 году. Столь низкий показатель отрицательно характеризует как конкурентоспособность российского машиностроения в частности, так и структуру российской экономики в целом. Для сравнения, доля экспорта топливно-энергетических товаров в общем объеме российского экспорта в 2010 году составила 70.8% против 69.6% годом ранее. Эта цифра, несмотря ни на что, остается примерно на одном уровне уже много лет.

Также негативной характеристикой отрасли можно считать сравнительно низкий показатель инвестиций в основной капитал. Имея долю производства в обрабатывающем секторе около 20%, доля инвестиций машиностроения составляет 15%. При этом половина из них приходится на автомобилестроение, где в последние годы активно создаются сборочные производства. Отрасль явно недоинвестирована, а те инвестиции, которые в нее приходят, не всегда характеризуются высоким качеством.

Таблица 3

**Производство машиностроительной продукции в 2010 году**

	2010	2010/2009, %	2010/2008, %
<b>ПРОИЗВОДСТВО МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ</b>		<b>112.2</b>	<b>76.9</b>
Производство механического оборудования		119.9	109.0
турбины на водяном паре и турбины паровые прочие, млн. кВт	4.2	195.7	130.7
турбины газовые, кроме двигателей турбореактивных и турбовинтовых, тыс. кВт	1931	66.7	74.4
Турбины гидравлические, тыс. кВт	2996	125.3	114.2
Краны башенные, штук	62	163.2	12.7
Станки качалки	743	В 3.2 р.	85.0
насосы топливные, насосы смазочные (лубрикаторы), насосы для охлаждающей жидкости и бетононасосы, тыс. штук	144	91.2	Н.д
насосы воздушные или вакуумные; компрессоры воздушные или газовые прочие, тыс. штук	132	142.1	Н.д
Производство прочего оборудования общего назначения		110.5	75.0
лебедки шахтных подъемных установок надшахтного размещения; лебедки специальные для работы под землей; лебедки, кабестаны прочие, штук	1846	158.7	Н.д
элеваторы и конвейеры ковшовые непрерывного действия для товаров или материалов, тыс. штук	339	115.7	Н.д
Лифты, тыс. штук	17.0	130.8	77.1
генераторы для получения генераторного или водяного газа; ацетиленовые и аналогичные газогенераторы; установки для дистилляции или очистки, млн. руб.	4181	99.4	Н.д
оборудование и установки для фильтрования или очистки жидкостей, млн. руб.	5268	123.2	Н.д
теплообменники и машины для сжижения воздуха или прочих газов, млрд. руб.	10.1	91.7	Н.д
оборудование для мойки, заполнения, закупоривания и упаковывания бутылок и прочих жидкостей, тыс. штук	327	61.1	34.8



	2010	2010/2009, %	2010/2008, %
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства		81.4	59.3
тракторы для сельского и лесного хозяйства прочие, тыс. штук	6.2	109.7	60.3
сеялки тракторные (без туковых), штук	1754	49.2	Н.д
комбайны зерноуборочные, штук	4302	62.6	52.9
дробилки для кормов, тыс. штук	82.2	100.2	98.0
инкубаторы, тыс. штук	11.5	172.8	Н.д
Производство станков		139.8	55.9
станки металлорежущие, штук	2002	112.3	41.1
станки токарные, штук	674	86.6	
станки деревообрабатывающие, штук	3300	181.5	74.8
Машины кузнечно-прессовые, штук	1928	138.4	55.1
оборудование и инструменты для пайки твердым и мягким припоем и сварки, машины и аппараты для поверхностной термообработки и газотермического напыления, млн. руб.	2040	158.3	64.9
Производство прочих машин и оборудования специального назначения		108.4	45.2
Сталеплавильное оборудование и литейные машины, тыс. т	23.3	115.2	Н.д
Машины непрерывного литья заготовки	212	23.0	5.6
установки буровые для эксплуатационного и глубокого разведочного бурения, компл.	1205	68.7	Н.д
машины для сортировки, грохочения, сепарации или промывки, штук	724	125.5	Н.д
экскаваторы, штук	2097	155.7	38.0
Автогрейдеры	943	142.9	69.1
Тракторы на гусеничном ходу	1294	82.4	21.1
Машины зерноочистительные, аспираторы, триеры и камнеотборники для мукомольных предприятий, штук	584	44.2	Н.д
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки		119.6	91.6
холодильники и морозильники бытовые, тыс. штук	3556	126.3	93.3
бытовые стиральные машины, тыс. штук	2700	120.3	100.7
Электрокофемолки и аналогичные приспособления для перемалывания риса, ячменя, дробленого гороха и т.д., тыс. штук	85.2	62.7	Н.д
плиты (с духовкой) газовые бытовые, тыс. штук	553	93.7	Н.д
<b>ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ, ЭЛЕКТРОННОГО И ОПТИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ</b>		<b>122.8</b>	<b>83.3</b>
Производство офисного оборудования и вычислительной техники		119.5	74.5
аппараты контрольно-кассовые, тыс. штук	252	91.0	59.1
вычислительная техника, ее части и принадлежности, млрд. руб.	20.2	135.2	94.9
Персональные компьютеры тыс. штук	246.4	96.7	28.6
Производство электрических машин и электрооборудования		124.4	85.6
электродвигатели мощностью не более 37.5 Вт, прочие электродвигатели и генераторы постоянного тока, тыс. штук	1749	131.8	Н.д
электродвигатели переменного тока многофазные мощностью более 750 Вт, но не более 75 кВт, тыс. штук	228	139.0	Н.д
электродвигатели переменного тока однофазные, тыс. штук	190	84.0	Н.д
лампы накаливания, лампы газоразрядные, лампы дуговые, млн. штук	587	106.6	98.2
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи		112.6	87.5

	2010	2010/2009, %	2010/2008, %
Платы печатные, млн. штук	13.7	158.2	Н.д
конденсаторы электрические, млн. штук	53.0	128.7	Н.д
приборы электронные вакуумные и газонаполненные, тыс. штук	3759	107.0	Н.д
аппаратура передающая для радиосвязи, радиовещания и телевидения, млрд.руб.	18.1	96.7	Н.д
радиоприемники прочие, кроме автомобильных, тыс. штук	28.4	108.9	Н.д
аппаратура приемная телевизионная, в том числе видеомониторы и видеопроекторы, млн. штук	11.7	в 2.5р.	Н.д
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов		127.5	79.7
Изделия медицинские, включая хирургическое оборудование, ортопедические приспособления и их составные части, млрд. руб.	17.2	109.9	93.7
приборы и инструменты навигационные, метеорологические, геодезические, геофизические и прочие, млрд. руб.	11.2	118.3	Н.д
аппаратура радиолокационная, радионавигационная и радиоаппаратура дистанционного управления, млрд. руб.	17.3	148.1	Н.д
счетчики производства и потребления жидкости, тыс. штук	7080	136.8	Н.д
<b>ПРОИЗВОДСТВО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВА И ОБОРУДОВАНИЯ</b>		<b>132.2</b>	<b>83.0</b>
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов		170.4	75.8
автомобили легковые, тыс. штук	1209	в 2.0р.	82.2
автобусы, тыс. штук	40.8	126.4	61.8
троллейбусы, штук	397	51.8	55.5
автомобили грузовые (включая шасси) кроме автосамосвалов, тыс. штук	153	164.8	60.0
автомобили-самосвалы, предназначенные для использования в условиях бездорожья, штук	1689	170.8	
автокраны, штук	2735	в 2.2р.	Н.д.
автобетоносмесители, штук	581	199.0	Н.д.
Кузова для автотранспортных средств, тыс. штук	27.0	в 4.1р.	Н.д.
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств		114.9	83.5
Электровозы магистральные	233	100.4	90.0
В том числе: электровозы магистральные переменного тока, штук	90	169.8	Н.д.
тепловозы магистральные, секций	33	94.3	67.3
тепловозы маневровые и промышленные, штук	154	128.3	58.3
Вагоны грузовые, тыс. штук	50.2	В 2.1 р.	117.8
вагоны пассажирские магистральные, штук	1239	90.3	59.0
вертолеты, штук	95	87.2	117.2
Самолеты гражданские	11	26.2	22.4

Источник: Росстат

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», в 2011 году в машиностроительном комплексе сохранится положительная динамика производства, при этом темп роста может быть таким же высоким, как в 2010 году (порядка 20%), что позволит машиностроению в целом почти выйти на уровень 2008 года, однако в разных секторах отрасли ситуация будет развиваться по-разному.

*В 2011 году темпы роста производства в машиностроении сохранятся на высоком уровне*

Улучшение динамики в ряде секторов будет происходить за счет фактора низкой базы, однако физические объемы производства будут существенно отставать от докризисного уровня (сельскохозяйственное машиностроение, строительное и дорожно-строительное машиностроение), что не позволит достичь высоких результатов отрасли «производство машин и оборудования»

Вместе с тем, по-прежнему будет наблюдаться устойчивый спрос на оборудование для инфраструктурных секторов экономики (крупное энергетическое оборудование и железнодорожная техника). Это позволит приблизиться к докризисному уровню в отраслях «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» и «производство транспортных средств и оборудования».

Также ожидается увеличение спроса на продукцию для потребительского рынка (легковые автомобили, бытовая техника и электроника). Правда, в отношении легкового автомобилестроения возможно замедление роста во второй половине года из-за прекращения действия программы утилизации старых автомобилей. Поэтому темпы роста автомобилей отечественных марок могут заметно снизиться.

## 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

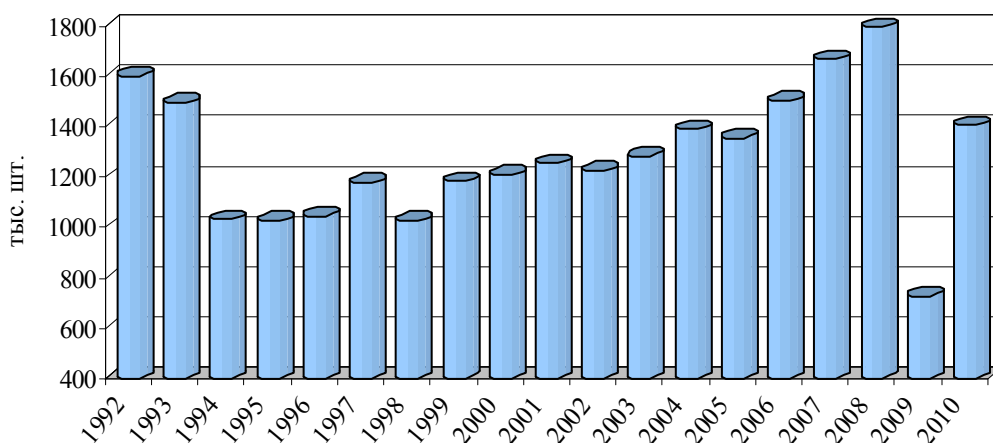
### 2.1. АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

*В 2010 году производство автомобильной техники частично восстановилось и превзошло результаты 2004-2005 годов*

В целом объемы выпуска в российском автомобилестроении (производство автомобилей, прицепов и полуприцепов по классификации Росстата) увеличились в 2010 году по сравнению с 2009 годом на 70.4%. Как уже говорилось выше, автомобилестроение стало главнейшей движущей силой всего российского машиностроения. Однако рекордный темп роста полностью обусловлен фактором низкой базы, а именно тем, что уровень производства в 2009 году был самым низким за всю новейшую историю России (см. рисунок 4). В 2010 году производство автомобильной техники частично восстановилось и превзошло результаты 2004-2005 годов. Однако восстановление произошло в основном за счет сектора легковых автомобилей, который к концу году почти вышел на докризисный среднемесячный уровень производства. В свою очередь уровень производства грузовых автомобилей и автобусов оставался на одном из самых низких уровней в новейшей истории страны.

Рисунок 4

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



Источник: Росстат

Производство легковых автомобилей в 2010 году превзошло результат 2009 года в 2 раза. Высокий темп роста обусловлен фактором низкой базы, но следует признать, что на общем фоне результат легкового автомобилестроения оказался очень неплохим. Во всяком случае, превзойден результат 2006 года (см. рисунок 5), а отставание от максимального исторического результата 2008 года составило 17.8%. При этом в июне 2010 года был превзойден рубеж 100 тыс. автомобилей в месяц, а в ноябре производство легковых автомобилей превысило уровень 130 тыс., тогда как среднемесячный уровень

производства в 2008 году составлял 122 тыс. автомобилей. То есть можно сказать, что к концу 2010 году легковое автомобилестроение вышло на докризисный уровень.

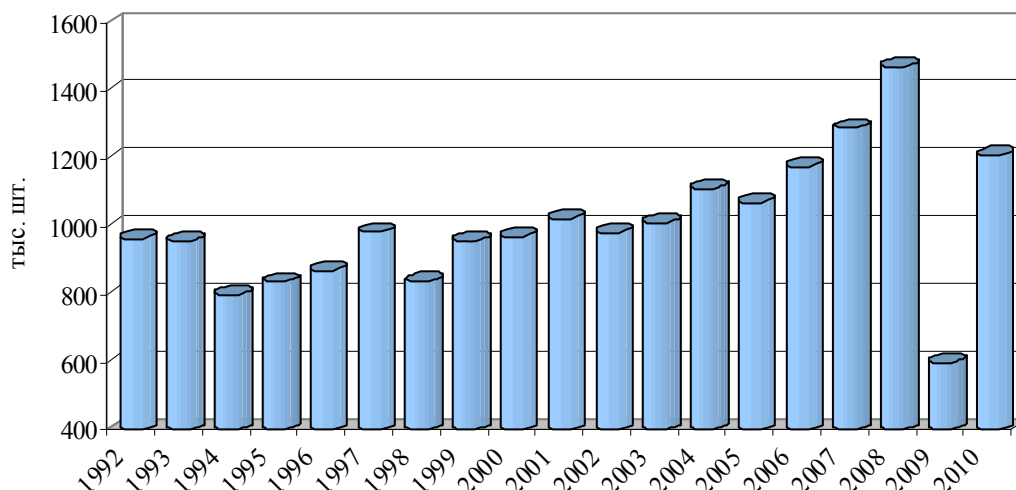
*Среднемесячное производство легковых автомобилей к концу 2010 года вышло на докризисный уровень*

При этом, согласно данным АСМ-Холдинга, выпуск легковых автомобилей иностранных марок вырос в 2010 году в 2.2 раза и составил 621.1 тыс. единиц. В том числе, компании, работающие в режиме промышленной сборки, произвели за этот период 412.945 тыс. автомобилей (в 2.1 р. больше). Выпуск легковых автомобилей отечественных марок увеличился на 83.4% до 581.262 единиц. Отметим, что из производителей отечественных марок автомобилей фактически остались только два предприятия – это АВТОВАЗ и УАЗ. ГАЗ прекратил выпуск Волги еще в 2009 году, а в 2010 году он остановил производство Siber.

Данные по объему производства легковых автомобилей в региональном разрезе представлены в таблице 4

Рисунок 5

**Производство легковых автомобилей**



Источник: Росстат

Таблица 4

**Производство легковых автомобилей в 2010 году**

Производитель	2010, тыс. шт.	2010/2009, %
Калининградская область (группа компаний АВТОТОР)	167	В 2.8 р.
г.Санкт-Петербург (Дженерал Моторз Авто, Тойота Моторз Мэнуфэчуринг, Нисан Мэнуфакчуринг)	69.4	В 3.3 р.
г.Москва (Автофрамос)	Н.д.	174.9
Калужская область (Фольксваген Рус, ПСМА-Рус)	121	В 2.5 р.
Ростовская область (ТагАЗ)	Н.д.	98.9
Нижегородская область (ГАЗ)	5.1	В 2.3 р.
Самарская область (АВТОВАЗ, GM-Автоваз)	586	183.5
Ульяновская область (УАЗ)	24.7	166.9

Источник: Росстат

Несомненно, основная причина такого резкого подъема производства легковых автомобилей в 2010 году – правительственная программа утилизации старых автомобилей. По оценке МЭР, вклад этой программы в общий прирост составил только 21%, но по оценке экспертов «РИА-Аналитика», вклад был гораздо более весомый.

В январе и феврале 2010 года, то есть до того момента, когда начала действовать эта программа, объем производства легковых автомобилей сохранялся на среднемесячном уровне 2009 года. Однако как только эта программа стартовала, их выпуск стал быстро увеличиваться и, спустя несколько месяцев, удвоился. Причем отметим, что до марта 2010 года уже действовало несколько правительственных мер, которые должны были простимулировать внутренний спрос на отечественные автомобили (повышенные импортные пошлины, субсидирование процентной ставки по автокредитам), но они были фактически бездейственными. Во всяком случае, отрицательная динамика продаж на рынке сохранялась до апреля. При этом данные по приросту продаж по итогам года очень хорошо коррелируют с данными по выполнению программы утилизации.

*Прирост продаж легковых автомобилей в 2010 году соответствовал количеству выданных сертификатов по программе утилизации*

Согласно данным АСМ-Холдинга, прирост продаж легковых автомобилей составил в 2010 году по сравнению с 2009 годом почти 410 тыс. шт. (29.2%). Это почти полностью совпадает с числом сертификатов, выданных Минпромторгом по программе утилизации (400 тыс. по состоянию на 22 декабря). При этом АВТОВАЗ, увеличил продажи за год на 168 тыс. автомобилей до 517.1 тыс. шт., а по программе утилизации продал 221.6 тыс. шт. То есть от общего прироста продаж автомобилей в России в 2010 году более половины пришлось на автомобили LADA. При этом прирост продаж классики (2105/2107) составил почти 70 тыс., и примерно столько же пришлось на относительно новые модели Lada-Priora и Lada-Kalina. Для примера, в благополучном для отрасли 2008 году прирост продаж классики АВТОВАЗА составил около 30 тыс. шт.

Эти цифры свидетельствуют о низком качестве роста производства в отрасли, который в немалой степени был достигнут за счет дешевой и устаревшей продукции АВТОВАЗА, за счет дешевых автомобилей иностранных марок, собранных на территории страны, а также в меньшей мере за счет дорогих автомобилей, импортированных в Россию. Как видно из таблицы 5, в десятке наиболее продаваемых автомобилей 2010 года, на которые пришлось около 40% суммарных продаж, почти все были включены в программу утилизации.

Из других характеристик рынка отметим, что согласно данным АСМ-Холдинга, продажи отечественных моделей составили в 2010 году 567.3 тыс. единиц, что на 45.5% больше, чем в 2009 году.

При этом их рыночная доля увеличилась на 3.5 процентного пункта до 31.3%. Еще существеннее, более чем вдвое, выросли продажи иномарок российской сборки – до 615.4 тыс. машин, а их рыночная доля увеличилась с 20.1% до 34.0%. Суммарная же доля автомобилей, собранных в России (отечественных и иномарок), составила 65.3% рынка против 47.9% в 2009 году. Увеличение этого показателя произошло из-за того, что импорт легковых автомобилей увеличивался медленнее. Согласно данным Федеральной таможенной службы, импорт составил 686.6 тыс. единиц, что на 31.7% больше, чем в 2009 годом. При этом в ценовом отношении импорт автомобилей увеличился на 33.7%. Средняя цена импортируемого автомобиля возросла с \$16.3 тыс. в 2009 году до \$16.6 тыс. в 2010 году. Отметим, что этот показатель в последние годы непрерывно растет, несмотря на кризис (в 2007 году он составлял \$13.3 тыс.). С одной стороны, это связано с увеличением производства дешевых иномарок на территории России, с другой стороны, с тем, что более состоятельные потребители быстрее восстановили спрос на автомобили.

Также отметим, что, несмотря на существенный рост продаж легковых автомобилей по сравнению с 2009 годом, их объем был почти на 42% был ниже, чем в 2008 году. Как уже говорилось выше, отставание в объемах производства был значительно меньшим.

По оценке АЕБ (Ассоциация европейского бизнеса), объем продаж автомобилей (легковых и легких коммерческих) составит 2011 году 2.24 млн. шт., что на 17% превзойдет результат 2010 года. Прогноз АСМ-Холдинга – 2.2-2.3 млн. единиц легковых автомобилей без учета легких коммерческих (рост на 20-25%).

Эксперты «РИА-Аналитика» оценивают объем продаж легковых автомобилей в 2011 году на уровне 2.1-2.2 млн. единиц, но при условии, что прекращение программы утилизации, которое ожидается в течение ближайших месяцев, не вызовет резкую коррекцию рынка в минус. При этом отметим, что вероятность такой коррекции очень велика. Вряд ли России удастся избежать опыта других стран, где после прекращения действия программы продажи снижались на 20-30%. Поэтому результат года будет зависеть еще и от того, в какие сроки перестанет действовать программа утилизации.

Завершение программы утилизации произойдет после того как будут выбраны 14 млрд. руб. бюджетных средств, выделенных на реализацию этой программы в 2011 году. В 2010 году на это было выделено 20 млрд. руб. Эти средства были израсходованы за 9 месяцев с небольшим. Соответственно, в текущем году средства могут иссякнуть примерно за 6-7 месяцев. Впрочем, никто не исключает того, что Правительство решится продолжить эту программу до конца года (или не решится ее закончить). И хотя публично о возможном

*При благоприятном стечении обстоятельств объем продаж легковых автомобилей в России в 2011 году составит 2.1-2.2 млн. единиц*

продолжении программы никто из официальных лиц пока не заявлял, но напомним, что в 2010 году эту программу уже продлевали. При этом даже при отмене утилизационной программы будут продолжать действовать в качестве мер поддержки отечественного автопрома повышенные импортные пошлины (предположительно до 2016 года) и субсидии процентных ставок по автокредитованию отдельных видов легковых автомобилей (до 2013 года).

Отметим также, что российский автопром, по крайней мере, если судить по итогам января 2011 года, сейчас работает в таком режиме, который может в скором времени вызвать затоваривание складов и перенасыщение рынка. В январе 2011 года было выпущено рекордное для этого месяца количество автомобилей, тогда как продажи оставались почти на 30% ниже от докризисного уровня. Это может свидетельствовать о том, что автопроизводители снова стали переоценивать рынок, как это было много раз в последние годы. В последний раз это случилось во второй половине 2008 года, что стало одной из причин глубокого спада 2009 года. В 2011 году ситуация может развиваться по такому же сценарию, и тогда отрасль ждет очередная массовая остановка конвейеров.

*Рост производства легковых автомобилей в 2011 году может составить 14%*

Если же исходить из оптимистичного сценария и предположить, что автопроизводителям удастся избежать эйфории и не выйти за рамки баланса спроса и предложения, то, по оценке экспертов «РИА-Аналитика», среднемесячный уровень производства легковых автомобилей в 2011 году составит 115 тыс. единиц, то есть за год будет произведено 1.380 млн. легковых автомобилей, что на 14% превзойдет результат прошлого года, но будет на 6% меньше, чем в 2008 году.

Правда, отметим, что планы некоторых предприятий предполагают более быстрые темпы роста. В частности, АВТОВАЗ рассчитывает произвести в 2011 году 700 тыс. машин, что почти на 30% больше, чем в 2010 году. По всей видимости, менеджмент завода рассчитывает достичь в 2011 году докризисной доли от общероссийского уровня производства (более 50%). По оценке экспертов «РИА-Аналитика», реализация таких амбициозных планов предприятия будет зависеть от срока действия утилизационной программы. Как только она прекратит свое действие, первым это почувствует АВТОВАЗ.

Отметим также, что с 1 марта 2011 года начал действовать новый режим промышленной сборки иностранных автомобилей на территории РФ. В соответствии с этим режимом иностранные производители смогут на протяжении 8 лет ввозить автокомпоненты на льготных условиях, но в том случае, если через три года после заключения соглашения объем их производства составит 300 тыс. автомобилей (если завод построен с нуля) либо 350 тыс. автомобилей



(если мощности уже существуют). Кроме того, уровень локализации через пять лет после подписания договора должен составлять не менее 60%. Также новый режим обязывает производителей устанавливать двигатели российского производства минимум на 30% автомобилей.

В связи с этим в первые месяцы 2011 года наблюдалась активизация иностранных производителей в России по созданию альянсов с российскими производителями. В частности, были подтверждены и укреплены партнерские отношения АВТОВАЗа и Renault, были заключены соглашения СОЛЛЕПС и Ford, ГАЗа и GM.

Новый режим промсборки будет стимулировать рост продаж в ближайшие год-три. Надо полагать, что при сохранении темпов посткризисного восстановления уже в 2012 году российский автопром (его легковой сегмент) выйдет на докризисный уровень.

Таблица 5  
Десятка наиболее продаваемых в России моделей легковых автомобилей в 2010 году

Модель	Марка	2010, шт.	2010/2009, %
2105/2107	LADA	136006	В 2.0 Р.
Priora	LADA	125235	125.9
Kalina	LADA	108989	179.4
Samara	LADA	101958	112.8
Focus	FORD	67041	128.7
Logan	RENAULT	62862	116.7
4x4	LADA	44635	167.0
Nexia	DAEWOO	43943	155.6
Niva	CHEVROLET	35380	144.3
Lacetti	CHEVROLET	31885	108.6

Источник: АЕБ

Результаты деятельности в грузовом автомобилестроении в 2010 году не были такими впечатляющими, как в легковом автомобилестроении. И хотя выпуск грузовиков также увеличился по сравнению с 2009 годом (на 64.8%), объем производства продолжал оставаться на одном из самых низких уровней в новейшей истории (см рисунок 6). Во второй половине года ежемесячный объем производства вышел на уровень 16-17 тыс. грузовых автомобилей – это на треть меньше среднемесячного уровня производства в 2007-2008 годах.

В грузовом автомобилестроении не было таких мощных факторов, стимулирующих спрос, как в легковом автомобилестроении. И хотя некоторые официальные лица заявляли, что программа утилизации старых грузовых автомобилей также разрабатывается, но, по всей видимости, если она и начнет действовать, то не ранее 2012 года. Без этой программы или каких-то других стимулирующих программ, вряд ли в 2011 году производство грузовых автомобилей увеличится по сравнению с 2010 годом более чем на 10-15%. Об этом

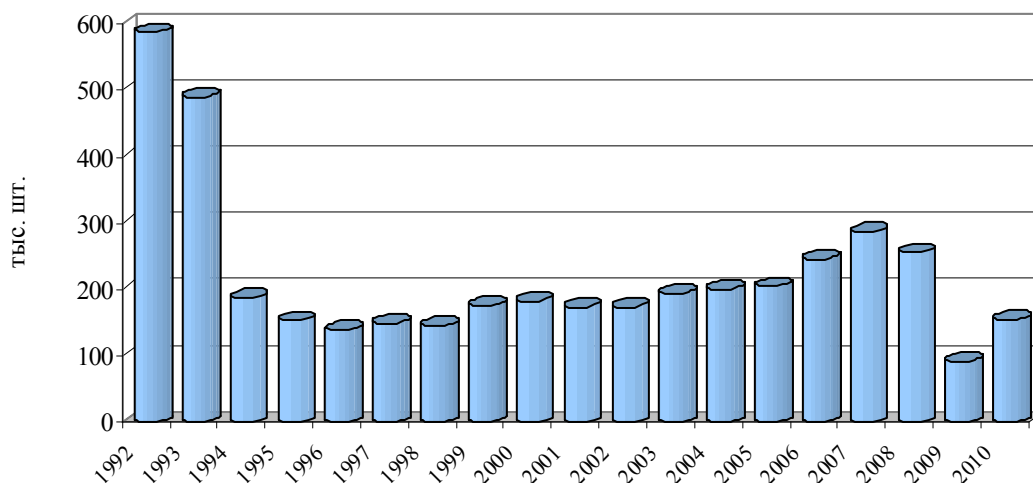
*Производство грузовых автомобилей в 2010 году продолжало оставаться на одном из самых низких уровней в новейшей истории*

свидетельствуют и результаты января 2011 года, когда было произведено всего 8 тыс. грузовиков – это половина от того, что производилось в отрасли до 2009 года. К примеру, КАМАЗ планирует в 2011 году увеличить производство примерно на 11%. Как правило, производственные показатели этого завода соответствуют среднеотраслевому уровню.

Отметим, что, не дожидаясь правительственной поддержки, некоторые предприятия стали осуществлять собственные программы утилизации. В частности, тот же КАМАЗ объявил, что в 2011 году продает 3 тыс. грузовиков со скидкой 8-10% в обмен на сданные в утиль. На первом этапе данная программа будет действовать только в Татарстане, Москве и Санкт-Петербурге.

Рисунок 6

### Производство грузовых автомобилей



Источник: Росстат

Рост производства грузовиков иностранного производства в 2010 году был двукратным. Однако доля их остается довольно низкой (менее 10%). Производственные данные в разрезе по регионам и предприятиям, производящим грузовые автомобили, представлены в таблице 6. Как видно из нее, основной прирост обеспечил ГАЗ, выпускающий средне- и малотоннажные грузовики. Также существенный прирост обеспечил КАМАЗ.

*Импортные поставки грузовых автомобилей росли быстрее их продаж на внутреннем рынке*

Объем продаж грузовиков на внутреннем рынке, по данным АСМ-Холдинг, составил в 2010 году 213.32 тыс. единиц, что на 79.1% превысило результат 2009 года, однако это почти вдвое ниже результата 2008 года (430.33 тыс.). Причем, в отличие от рынка легковых автомобилей, где действовали запретительные импортные пошлины, поставки по импорту грузовых автомобилей росли быстрее, чем в целом продажи на внутреннем рынке. Согласно данным ФТС,

импорт грузовых автомобилей в 2010 году составил 53.7 тыс. шт., что в 2.2 раза больше, чем в 2009 году.

Таким образом, при сохранении прежних темпов роста российской экономики и при отсутствии вспомогательных мер Правительства, производство грузовых автомобилей восстановится гораздо позже, чем производство легковых автомобилей (в лучшем случае, по оценке экспертов «РИА-Аналитика» – к 2014 году).

Таблица 6

**Производство грузовых автомобилей в 2010 году**

Регион	тыс. шт.	% к 2009 году
Калужская область (Volvo Kaluga Plant)	Н.д.	В 5.6 р.
г.Москва (ЗИЛ)	Н.д.	56.2
Республика Татарстан (КАМАЗ, СОЛЛЕРС-Елабуга)	43.1	155.1
Нижегородская область (ГАЗ)	71.8	176.1
Ульяновская область (УАЗ)	18.1	178.1
Челябиская область (Урал, Ивеко-АМТ)	10.5	153.8

*Источник: Росстат*

Производство автобусов за год увеличилось в наименьшей степени из всех видов автомобильной техники – на 26.4%. При этом оно оставалось вдвое ниже докризисного уровня (см. рисунок 7). Производство автобусов иностранных марок за год увеличилось на 30.7% до 6.204 тыс. единиц, что составило 15.2% от общего объема производства. Как видно из таблицы 7, из крупнейших производителей автобусов наибольший прирост обеспечил УАЗ. В Нижегородской области, где расположены самые большие мощности по производству автобусов, их выпуск увеличился сравнительно не намного.

Согласно данным АСМ-Холдинга, общее количество продаж автобусов на российском рынке составило в 2010 году 51.587 тыс. единиц, что на 40.7% больше, чем в 2009 году. Отставание от 2008 года составило 23.3%. Последняя цифра смотрится довольно неплохо на фоне аналогичного показателя в секторе грузовых автомобилей, однако следует напомнить, что рынок автобусов стал сокращаться несколько ранее, чем рынок других видов автомобильной техники.

Рост импорта новых автобусов также происходил быстрее роста продаж на внутреннем рынке. В 2010 году импорт увеличился в 3 раза до 6.6 тыс. автобусов. В отличие от других секторов автомобильного рынка на рынке автобусов было отмечено увеличение импорта не только новых, но и подержанных машин (в два раза до 1.5 тыс. единиц).

Продажи иностранных марок автобусов отечественной сборки, благодаря наращиванию производства микроавтобусов Fiat Ducato группой «Соллерс» в Елабуге, а также микроавтобусов Ford Transit в ООО СТ «Нижегородец» и малых городских автобусов Hyundai County на ТАГАЗе, выросли в 2010 году на 15.8% до 6012 автобусов.

Как и в случае с грузовыми автомобилями, восстановление производства автобусов происходит медленно, и вряд ли оно достигнет докризисного уровня ранее 2014 года.

Рисунок 7



Источник: Росстат

Таблица 7

**Производство автобусов в 2010 году**

Производитель	2010	2010/2009
Московская область (ЛиАЗ)	Н.д.	125.1
Волгоградская область (Волжанин)	Н.д.	112.8
Ростовская область (ТагАЗ)	1.061	В 2.0 р.
Республика Башкортостан (НЕФАЗ)	Н.д.	122.8
Нижегородская область (ГАЗ, ПАЗ, СТ Нижегородец)	19.7	105.7
Ульяновская область (УАЗ)	12.9	167.2
Курганская область (КАВЗ)	Н.д.	118.8
Челябинская область (Урал)	Н.д.	197.4

Источник: Росстат

## 2.2. КРУПНОЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

*Объем производства турбин и генераторов высокой мощности достиг в 2010 году рекордного значения*

Энергетическое машиностроение, наряду с автомобилестроением стало одной из основных движущих сил российского машиностроения в 2010 году. Причем рост производства в этом секторе осуществлялся в основном за счет производства крупного энергетического оборудования (высокомощных турбо-генераторных комплексов), относящегося к классу инвестиционного оборудования.

Рост выпуска этой продукции обусловлен тем, что энергетические компании, инвестиционный потенциал которых практически полностью защищен от внешних воздействий растущими тарифами на электроэнергию, а также договорами приобретения мощности, имели возможность продолжать осуществление своих инвестиционных программ, не взирая на кризис 2008-2009 годов. Так, в

2009 году ввод новой генерирующей мощности в целом по России составил 1.268 ГВт, в 2010 году – 2.9 ГВт, в 2011 году ожидается 8.4 ГВт, что обеспечивает хорошую перспективу энергетическому машиностроению в частности и машиностроительному комплексу в целом.

Данная машиностроительная подотрасль (здесь имеется в виду та ее часть, которая занята производством крупного оборудования), характеризуется долгосрочностью производственного цикла. Выполнение каждого заказа осуществляется год-два и более. Поэтому текущая динамика производства здесь мало зависит от текущей конъюнктуры. Из тех 8.4 ГВт турбин и генераторов, которые энергетики собираются ввести в эксплуатацию в 2011 году, большая часть была изготовлена уже в 2010 году, а остальная будет производиться непосредственно в 2011 году. На рисунках 8 и 9, представлена динамика производства турбин и генераторов за последние годы. Как видно из них, в 2010 году был установлен исторический рекорд в производстве гидравлических турбин, что во многом было обусловлено необходимостью восстановления Саяно-Шушенской ГЭС, а также продолжающимся строительством Богучанской ГЭС. Также исторические рекорды установлены в производстве паровых турбин и в производстве генераторов всех видов (для паровых, газовых и гидравлических турбин).

Еще в конце 2009 года крупнейшая энергомашиностроительная корпорация страны «Силовые машины» заключила контракт на восстановление всех десяти гидроагрегатов Саяно-Шушенской ГЭС (суммарной мощностью 6.4 ГВт, срок поставки до 2012 года). Кроме того, компания, в соответствии с условиями контракта с РусГидро и РУСАЛом, осуществляет проектирование, изготовление и поставку на Богучанскую ГЭС девяти гидротурбин и девяти гидрогенераторов номинальной мощностью 333 МВт каждый (срок поставок до 2012 года). По контракту с Росэнергоатомом был изготовлен и поставлен турбогенератор для четвертого блока Калининской АЭС. Таким образом, только за счет выполнения трех контрактов энергетическое машиностроение было загружено заказами почти на 10 ГВт. Также выполняются заказы меньшего масштаба, в том числе производство энергооборудования для реконструкции Волжской ГЭС (четыре гидротурбины максимальной мощностью 145 МВт), вьетнамской ГЭС «Тхак БА» (42 МВт), две гидротурбины мощностью 375 МВт каждая для мексиканской ГЭС «Ла Йеска», производство третьей насос-турбины для Загорской ГАЭС-2 (мощность 235 МВт), трех паровых турбин для Новолипецкого металлургического комбината (общей мощностью 150 МВт) и др.

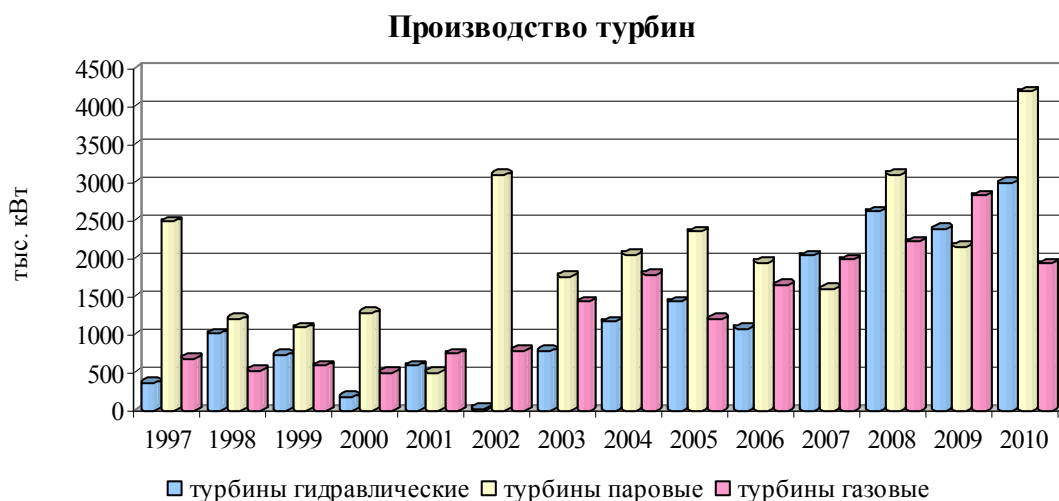
Крупное энергетическое машиностроение в 2010 году было, пожалуй, единственной подотраслью российского машиностроения, которое работало не только с докризисной нагрузкой, но выпускало продукцию в объемах, сопоставимых с советским периодом своей

**Суммарный выпуск турбо-генераторной продукции в 2010 году вырос на 28.3%**

деятельности. Суммарные объемы производства крупного энергомаша оценить сложно, так как Росстат с 2005 года разделил данные по производству генераторов и турбин по двум разным подотраслям (производство электрооборудования и производство механического оборудования). По оценке экспертов «РИА-Аналитика», суммарный выпуск турбо-генераторного оборудования в 2010 году увеличился относительно 2009 года на 21.8%, а по сравнению с 2008 годом он вырос на 28.3%. По физическому объему производства результат деятельности крупного энергетического машиностроения был максимальным в новейшей истории России.

В 2011 году положительная динамика производства в энергетическом машиностроении, скорее всего, сохранится. При этом темпы роста будут оставаться довольно высокими (около 20% относительно 2010 года).

Рисунок 8



Источник: Росстат

Рисунок 9



Источник: Росстат

## 2.3. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

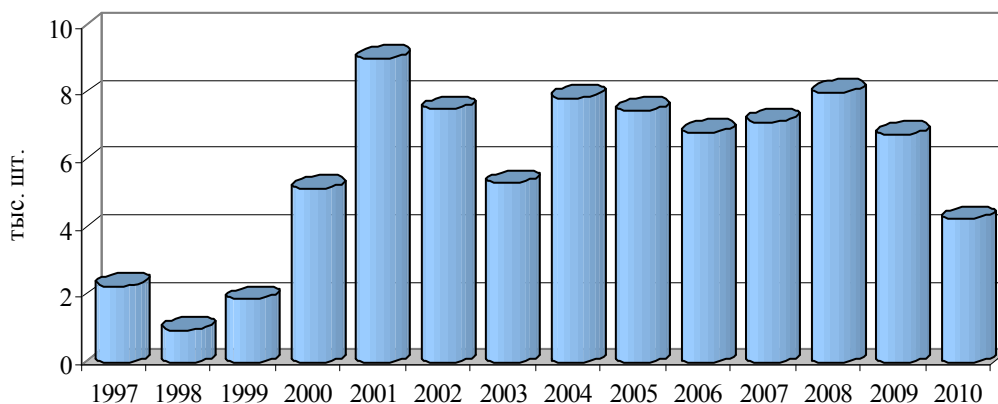
*За два последних года производство сельскохозяйственной техники снизилось на 40%*

В сельскохозяйственном машиностроении в 2010 году кризис еще больше углубился, и по темпам спада данный сектор показал наихудший результат. По сравнению с 2009 годом спад составил 19.6%, а по сравнению с 2008 годом – более 40%. По многим видам продукции объем производства был минимальным за десятилетие. В частности, наихудший результат 2000-х годов продемонстрировали производители зерноуборочных комбайнов (см. рисунок 10). Рост производства сельскохозяйственных тракторов составил по сравнению 2009 годом около 10%, но по сравнению с 2008 годом сокращение составило 40%.

В таблице 8 представлены данные по некоторым производителям отрасли. Как видно из нее, все производители зерноуборочных комбайнов снизили их выпуск, причем довольно внушительно. Тогда как некоторые тракторостроители, напротив, увеличили выпуск продукции. Улучшение динамики в тракторостроении обусловлено тем, что эта продукция используется не только в сельском хозяйстве, но и во многих других секторах экономики (в строительстве, в коммунальном хозяйстве).

Рисунок 10

**Производство зерноуборочных комбайнов**



Источник: Росстат

Таблица 8

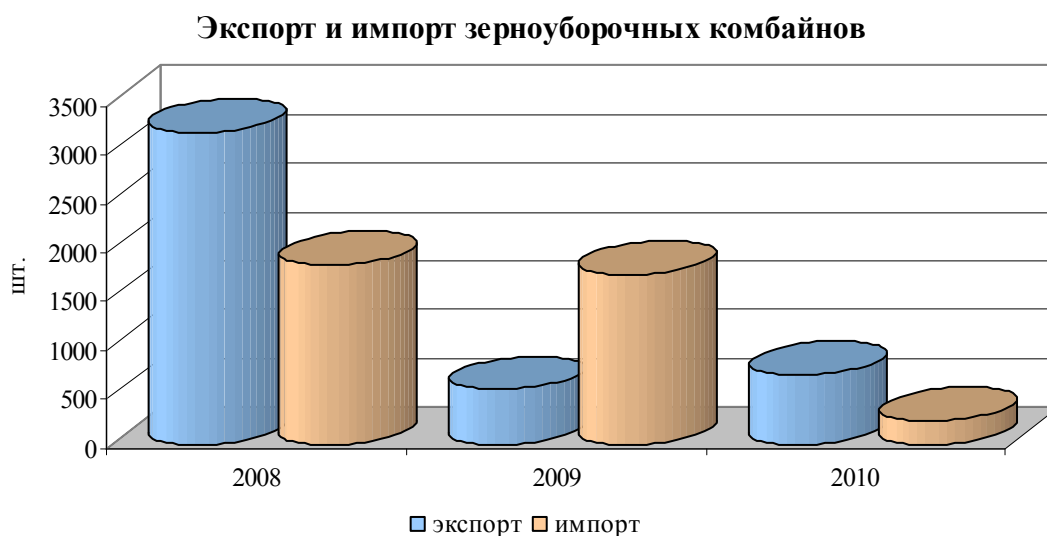
**Объемы производства сельскохозяйственной техники в региональном разрезе**

Зерноуборочные комбайны	2010	2010/2009,%
Краснодарский край (КЛААС)	Н.д.	23.1
Ростовская область (Ростсельмаш)	Н.д.	69.5
Красноярский край	411 шт.	35.9
Тракторы для сельского и лесного хозяйства		
Владимирская область (Владимирский моторо-тракторный завод)	637 шт.	143.5
Ростовская область (Ростсельмаш)	Н.д.	В 3.7 р.
Республика Мордовия (САРЭКС)	Н.д.	35.4

Источник: Росстат

Снижение производства сельскохозяйственной техники произошло из-за резкого падения внутреннего и внешнего спроса на нее. По данным МЭР, емкость внутреннего рынка зерноуборочных комбайнов в 2010 году сократилась относительно 2009 года на 16,2%, при том, что в 2009 году этот показатель снизился по сравнению с 2008 годом на 40%. Также за последние два года в несколько раз сократился экспорт российских комбайнов (см. рисунок 11). При этом их импорт немного вырос. Главный импортер российских комбайнов Казахстан в 2010 году закупил всего 53 машины, тогда как еще в 2008 году этот показатель составлял 1235 шт.

Рисунок 11



Источник: МЭР

*Снижение активности Росагролизинга стало одной из причин значительного сокращения производства сельскохозяйственной техники*

Снижение спроса на внутреннем рынке обусловлено двумя основными факторами. Во-первых, низкими инвестиционными возможностями непосредственных потребителей – сельскохозяйственных предприятий. Во-вторых, снижением активности Росагролизинга в закупках и распределении техники среди потребителей.

Сальдированный финансовый результат в секторе сельское и лесное хозяйство в 2009 году сократился по сравнению с 2008 годом на 32,7%, что предопределило низкий платежеспособный спрос аграриев в 2010 году. При этом уже в 2009 году рынок сельхозтехники был избыточен. Правительство в самом начале кризиса попыталась оказать прямую поддержку сельхозмашиностроителям, чтобы они смогли разгрузить затоваренные склады. Для этого был дофинансирован Росагролизинг (почти на \$1 млрд.), который со своей стороны начал активно закупать технику и распределять ее среди аграриев. Только за первое полугодие 2009 года было закуплено у производителей 14,7 тыс. единиц техники и из них 9,2 тыс. единиц передано в регионы. Воодушевленные производители сельхозтехники начали наращивать



объемы производства и вскоре снова перенасытили рынок. При этом Росагролизинг столкнулся с проблемой просроченных платежей и стал сокращать закупку техники. Попутно Росагролизинг отказался от услуг компаний-посредников при приобретении сельскохозяйственной техники и оборудования. Если к началу 2010 года 32% поставок осуществлялось через посреднические структуры, то к концу 2010 года 100% объема договоров заключается напрямую с заводами-изготовителями. Это, по всей видимости, улучшило качество кредитного портфеля компании, но негативно сказалось на продажах и производстве сельхозтехники. В целом за 2010 год Росагролизинг поставил в регионы 4.9 тыс. единиц сельхозтехники, то есть почти вдвое меньше, чем только за I полугодие 2009 года.

Для иллюстрации приведем данные по продажам тракторов Петербургским тракторным заводом. Если в 2008 году ПТЗ продал 900 сельскохозяйственных тракторов, из них через «Росагролизинг» — 265, в 2009 году, соответственно 400 и 200 машин, а в 2010 году было продано всего 180 машин, из них через «Росагролизинг» только 17. Таким образом, продажи тракторов ПТЗ в 2010 году снизились в четыре раза по сравнению с 2008 годом, в том числе по линии «Росагролизинга» — в 15.6 раз.

Можно надеяться, что в 2011 году динамика производства в сельскохозяйственном машиностроении улучшится. Во-первых, должен, наконец, сыграть свою положительную роль фактор низкой базы.

Во-вторых, наметилось улучшение финансового положения сельхозпроизводителей, которые за счет роста цен на продовольствие сумели увеличить по итогам 2010 года сальдированный финансовый результат почти на 20%.

В-третьих, должна возрасти активность Росагролизинга. Можно допустить, что 2010 год стал для этого ведомства переходным периодом — была произведена смена руководства, сменилась схема взаимодействия с производителями сельхозтехники, проведена частичная реструктуризация задолженности потребителей техники. Вполне вероятно, что все эти изменения будут способствовать возобновлению роста закупок Росагролизингом техники у производителей. Сама компания, к сожалению, не раскрывает своих планов по поставкам сельхозтехники в 2011 году. Было сообщено только, что в 2011 году прогнозируется рост лизингового портфеля компании на 15%, но какая часть этого портфеля будет приходиться на сельхозтехнику, а какая — на племенной скот, не ясно.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в сельскохозяйственном машиностроении в 2011 году по сравнению с 2010 годом составит 15-20%.

## 2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», производство железнодорожной техники (грузовых и пассажирских вагонов, маневровых и магистральных тепловозов, магистральных электровозов в пересчете на цены производителей) в 2010 году выросло относительно 2009 года на 77.4%, а по сравнению с 2008 годом – на 5.2%. Данные по динамике производства анализируемых видов продукции представлены на рисунках 12-15.

*Высокие темпы роста производства в железнодорожном машиностроении связаны с резким увеличением выпуска грузовых вагонов*

Существенный рост производства в отрасли практически полностью обеспечен увеличением выпуска грузовых вагонов. Их производство выросло не только по сравнению с прошлым годом, но и по сравнению с 2008 годом. По всем остальным видам железнодорожной техники уровень 2008 года превзойден не был, да и по сравнению с 2009 годом темпы роста были сравнительно небольшими, а выпуск пассажирских вагонов и магистральных тепловозов снизился даже по сравнению с 2009 годом.

Суммарный выпуск локомотивов (магистральных электровозов, магистральных и маневровых тепловозов) увеличился в 2010 году по сравнению с 2009 годом на 7.1%, но по сравнению с 2008 годом снизился на 27.1%.

Таким образом, рост производства в железнодорожном машиностроении достигнут, в основном, за счет увеличения выпуска более дешевой продукции.

АО «РЖД» в 2010 году купило 393 локомотива, что на 10.7% больше, чем в 2009 году, но на 21% меньше, чем в 2008 году.

В свою очередь покупка грузовых вагонов ведущими операторами железнодорожного транспорта превзошла рекордный уровень 2008 года. Так, Первая грузовая компания (ПГК) закупила в 2010 году около 15 тыс. полувагонов против 10 тыс. в 2008 году и 8 тыс. в 2009 году.

В структуре производства вагонов отметим трехкратное увеличение производства полувагонов, которые, в основном выпускаются на Уралвагонзаводе и Промтракторе-вагоне. В таблице 9 приведены данные по уровню производства на различных предприятиях отрасли. Уралвагонзавод нарастил выпуск продукции вдвое. Данных по Промтрактору нет, но, судя по общей динамике, производство полувагонов на этом предприятии увеличилось еще больше.

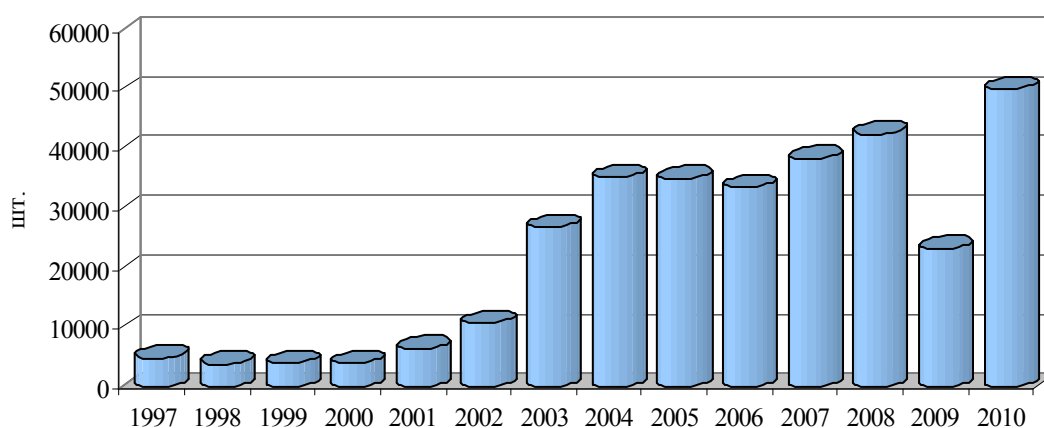
Также почти в полтора раза увеличился выпуск цистерн. Их основные производители – тот же Уралвагонзавод и Ружхиммаш. Последний увеличил выпуск продукции на 70%.

В 2011 году ожидается дальнейшее увеличение спроса на железнодорожную технику. Во всяком случае, об этом можно судить по инвестиционной программе РЖД, которая запланирована в объеме почти 350 млрд. руб., что на 11% больше, чем в 2010 году. Спрос на железнодорожную технику остается высоким в силу увеличивающихся перевозок и устаревшего ее парка. Первая грузовая компания собирается увеличить приобретение полувагонов в 2011 году по сравнению с 2010 годом примерно на 20%. Уралвагонзавод подписал с этой компанией контракт на поставку до 2014 года 20 тыс. полувагонов. Отметим также, что в 2011 году должен начать работу Тихвинский вагоностроительный завод, мощности которого рассчитаны на 13 тыс. вагонов (полувагоны, хопперы, платформы).

В целом рост производства железнодорожной техники оценивается в 2011 год в 30% по отношению к 2010 году.

Рисунок 12

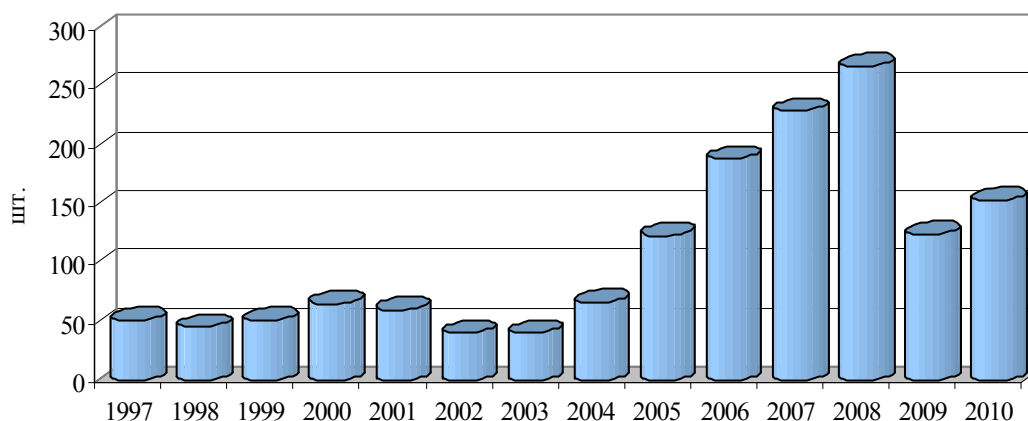
### Производство вагонов грузовых магистральных



Источник: Росстат

Рисунок 13

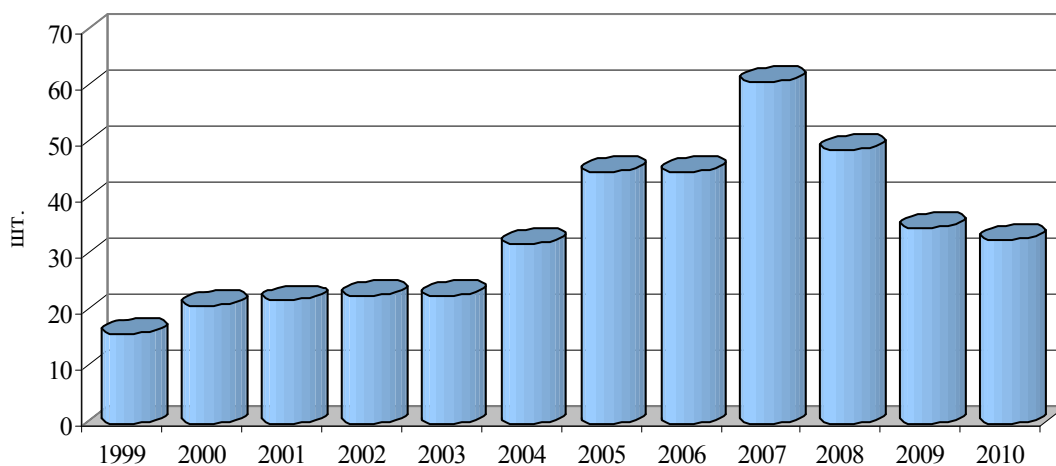
### Производство тепловозов маневровых и промышленных



Источник: Росстат

Рисунок 14

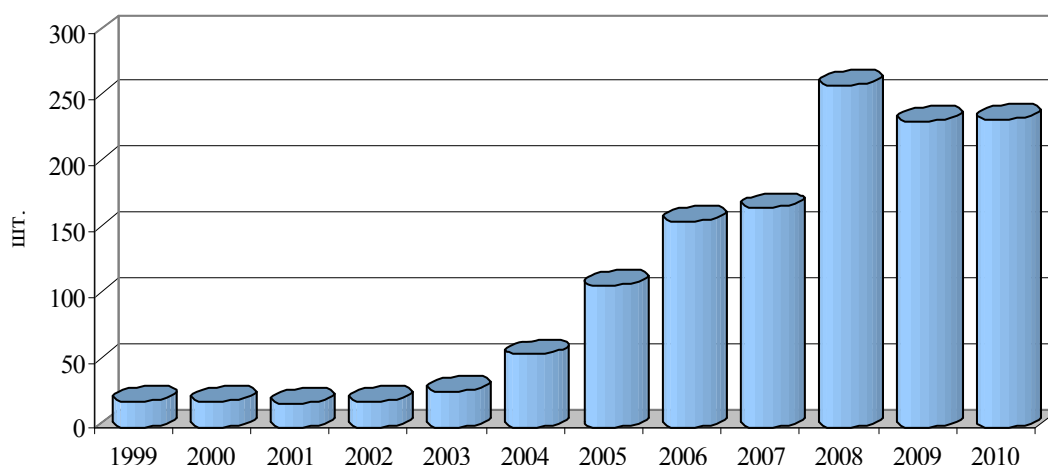
**Производство магистральных тепловозов**



Источник: Росстат

Рисунок 15

**Производство магистральных электровозов**



Источник: Росстат

Таблица 9

**Производство железнодорожной техники**

Производство грузовых вагонов	2010	2010/2009
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	Н.д.	В 6.5 р.
Республика Мордовия (Рузхиммаш)	8859 шт.	170.5%
Саратовская область (Трансмаш)	3621	В 2.8 р.
Свердловская область (Уралвагонзавод)	Н.д.	В 2.1 р.
Тепловозы маневровые и промышленные		
Брянская область (Брянский машиностроительный завод)	Н.д.	117.9%
Электровозы магистральные		
Ростовская область (НЭВЗ)	Н.д.	92.9%

Источник: Росстат

## 2.5. СТРОИТЕЛЬНОЕ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

В строительном и дорожно-строительном машиностроении ситуация остается очень сложной. И хотя в 2010 году был отмечен рост производства по сравнению с 2009 год, но по отношению к докризисному периоду объем производства был самым низким из всех машиностроительных отраслей.

По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства в отрасли, оцениваемый по четырем группам продукции (гусеничные трактора, экскаваторы, автогрейдеры и башенные краны в пересчете на среднегодовые цены производителей), составил по сравнению с 2009 годом 36.2%, однако по сравнению с 2008 годом объем производства был на 65% ниже – это худший показатель среди всех машиностроительных подотраслей.

На рисунках 16-19 представлена динамика производства по всем видам анализируемой продукции. За исключением автогрейдеров, выпуск которых подтянулся к уровню 2004-2005 годов, по всем остальным видам техники объем производства был очень низким. В производстве гусеничных тракторов был отмечен рекордный минимум последних пятнадцати лет – их выпуск продолжал сокращаться и в 2010 году. Наиболее сильно по сравнению с докризисным уровнем сократился выпуск башенных кранов. В таблице 10 представлены данные по ведущим предприятиям отрасли.

Низкий уровень производства строительной техники обусловлен сохраняющимся слабым спросом со стороны отечественного строительного сектора. Инвестиции в основной капитал строительного сектора в 2010 году увеличились по сравнению с 2009 годом на 17.3%, но они были почти на 30% ниже, чем в пиковом для отрасли 2007 году.

В 2010 году рост производства в отрасли должен сохраниться, но докризисный уровень выпуска продукции вряд ли будет достигнут. По оценке экспертов «РИА-Аналитика», рост производства составит около 30%, что во многом будет обусловлено фактором низкой базы.

Рисунок 16

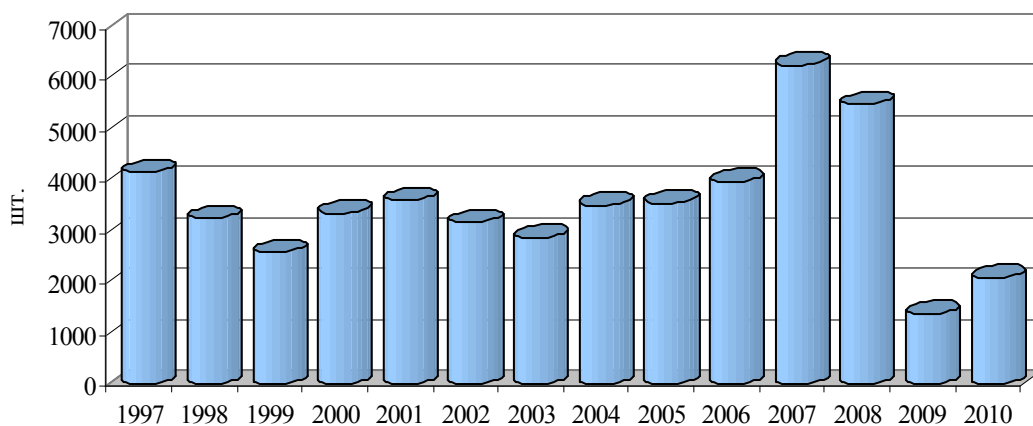


Источник: Росстат

*Объем производства строительной и дорожно-строительной техники в 2010 году составлял всего одну треть от уровня производства 2008 года*

Рисунок 17

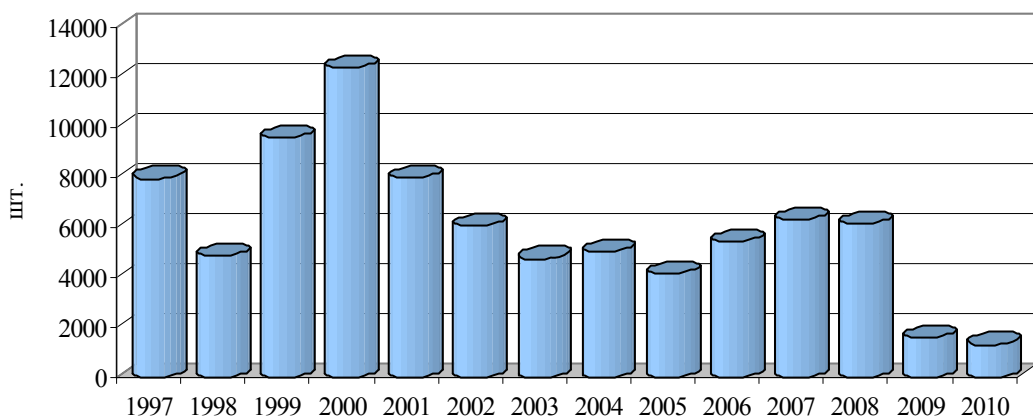
**Производство экскаваторов**



Источник: Росстат

Рисунок 18

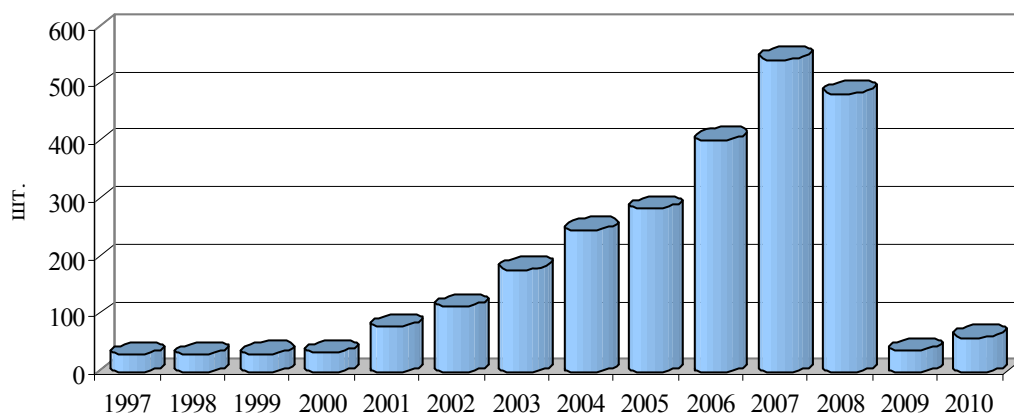
**Производство гусеничных тракторов**



Источник: Росстат

Рисунок 19

**Производство башенных кранов**



Источник: Росстат

Таблица 10

**Производство строительной и дорожно-строительной техники**

<b>Производство экскаваторов</b>	<b>2010</b>	<b>2010/2009</b>
Ивановская область (Кранэкс)	Н.д.	В 3.7 р.
Тверская область (Тверской экскаваторный завод)	Н.д.	169.2%
Санкт-Петербург (Ижорские заводы)	23	191.7%
Ростовская область (Донецкий экскаватор)	Н.д.	136.5%
Республика Мордовия (САРЭКС)	Н.д.	139.6%
<b>Производство гусеничных тракторов</b>		
Волгоградская область (ВгТЗ)	Н.д.	67.5%
Челябинская область (ЧТЗ)	Н.д.	91.3%
<b>Производство автогрейдеров</b>		
Брянская область (Брянский арсенал)	569 шт.	133.%6
<b>Производство башенных кранов</b>		
Ивановская область (Строммашина)	18 шт.	В 4.5 р.
Московская область (Одинцовский машиностроительный завод)	Н.д.	88.9%

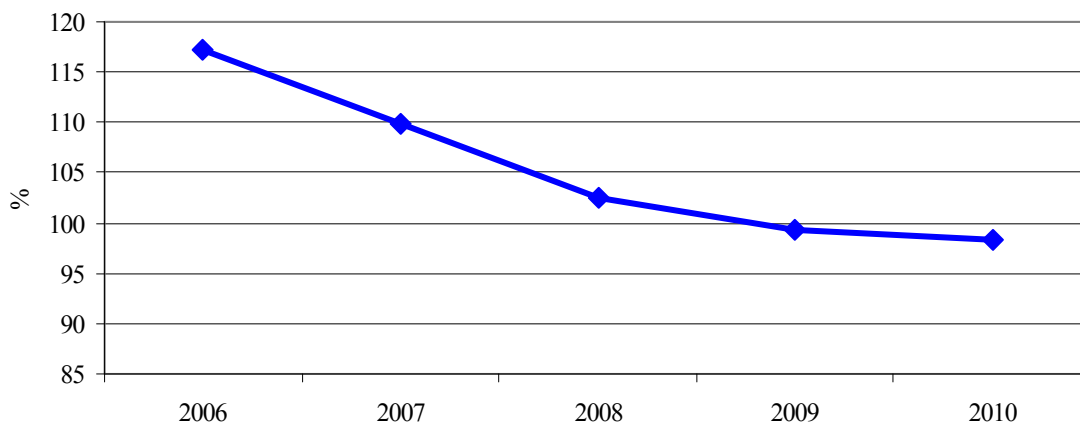
Источник: Росстат

**2.6. ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ**

В гражданском авиастроении сохранилась отрицательная динамика производства. При этом, как видно из рисунка 20, ухудшение динамики наблюдается несколько лет подряд.

Рисунок 20

**Индекс производства гражданского авиастроения**



Источник: Минпромторг

Согласно данным Минпромторга, в авиационной промышленности объем производства гражданской продукции в 2010 году по сравнению с аналогичным периодом 2009 года снизился на 1.6%. При этом наблюдалось значительное снижение производства продукции для внутреннего рынка – на 10% за счет сокращения производства данной продукции на ЗАО «Авиастар-Самолетное производство», ОАО «НПК «Иркут», ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение», ОАО «НПО «Сатурн».

Производство продукции на экспорт увеличилось на 30% за счет предприятий: ОАО «Казанский вертолетный завод», ОАО «Улан-Удэнский авиазавод» (вертолеты, запасные части), ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (агрегаты летательных аппаратов и их двигателей), ОАО «Казанское моторостроительное ПО» (оборудование для газовой промышленности), ЗАО «Авиастар-Самолетное производство» (запасные части самолетов), ОАО «Уфимское агрегатное предприятие «Гидравлика», ОАО «НПО «Сатурн» (газотурбинные вспомогательные двигатели).

*Производство гражданских самолетов в России по-прежнему осуществляется в штучном режиме*

Как видно из рисунка 21, производство средне- и дальнемагистральных самолетов снизилось относительно 2009 года на 30% до 9 штук – это один из худших результатов последних лет. При этом Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в 2010 году поставила заказчикам всего семь гражданских самолетов, шесть из которых были куплены российскими госструктурами. В том числе четыре Ан-148 получила «Авиакомпания «Россия», по одному Ту-204 – ВТБ-Лизинг и AIR Коруо, и один Ту-214 был поставлен управлению делами президента РФ. Кроме того, самарский «Авиакор» сообщил, что выпустил в 2010 году один Ту-154, который был поставлен Минобороны.

Всего в 2010 году ОАК поставила заказчикам 75 самолетов (с учетом военной продукции), тогда как в 2009 году – 95 самолетов. Для сравнения, объем поставок крупнейших в отрасли европейской Airbus и американской Boeing в 2010 году составили 510 и 462 гражданских самолета.

Несколько лучше статистика по производству вертолетов. Согласно данным Росстата, их выпуск снизился относительно 2009 года на 12.8%, однако сохранился на одном из самых высоких уровней за последние пятнадцать лет (см. рисунок 22). При этом по данным Минпромторга (который, по всей видимости, приводит статистику и по продукции военного назначения), в 2010 году в России было произведено 182 вертолета, что на 29% больше, чем годом ранее.

В 2011 году динамика производства гражданских самолетов должна улучшиться. Прежде всего, это произойдет за счет планируемых поставок ближнемагистральных самолетов Sukhoi Superjet 100, которые в феврале 2011 году прошли сертификацию Межгосударственного авиационного комитета (МАК)

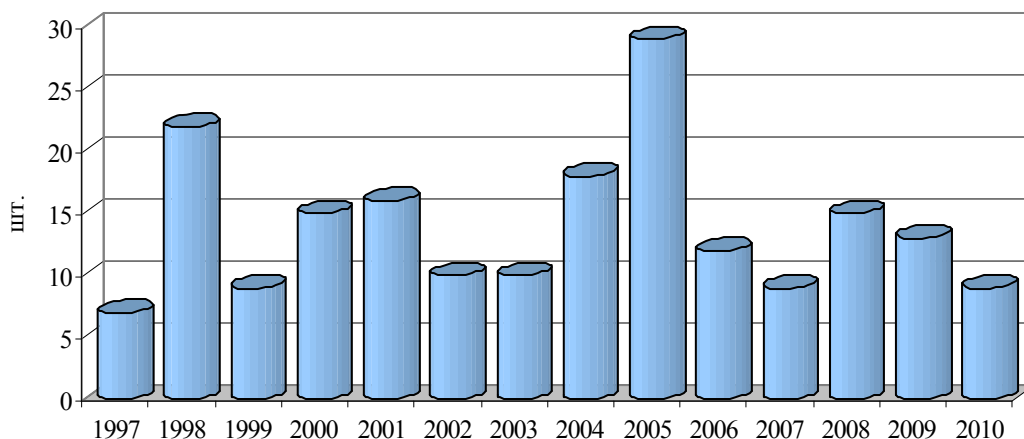
В течение 2011 года ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» планирует произвести 11 самолетов, а в течение 2-3 лет выйти на производство 40-50 самолетов, в зависимости от потребностей рынка. Надо полагать, что в течение ближайших лет российская авиастроительная промышленность, и ее самолетостроительный



сегмент полностью переориентируется на выпуск ближнемагистральных региональных самолетов.

Рисунок 21

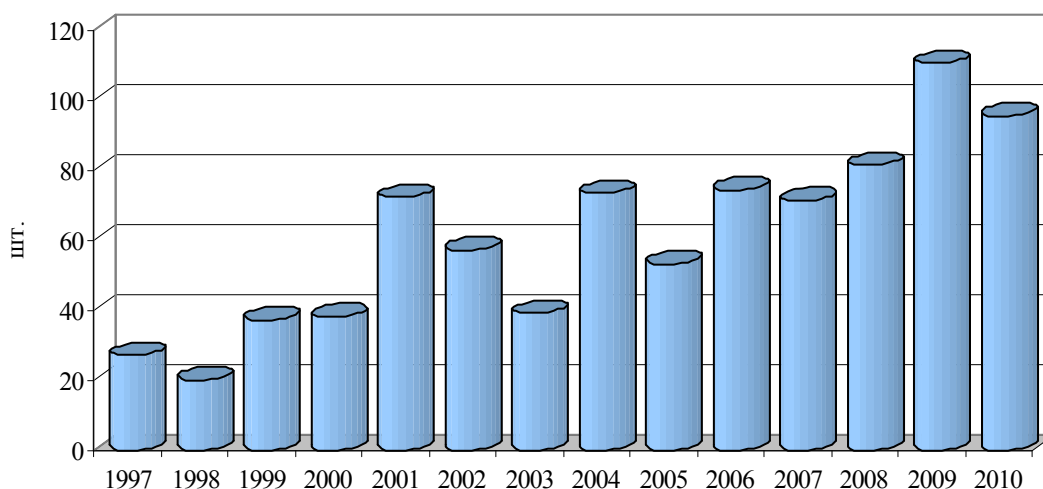
**Производство средне- и дельнемагистральных гражданских самолетов**



Источник: Минпромторг

Рисунок 22

**Производство гражданских вертолетов**



Источник: Росстат

**2.7. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ**

*По причине высокой базы 2009 года выпуск продукции гражданского судостроения в 2010 году резко снизился*

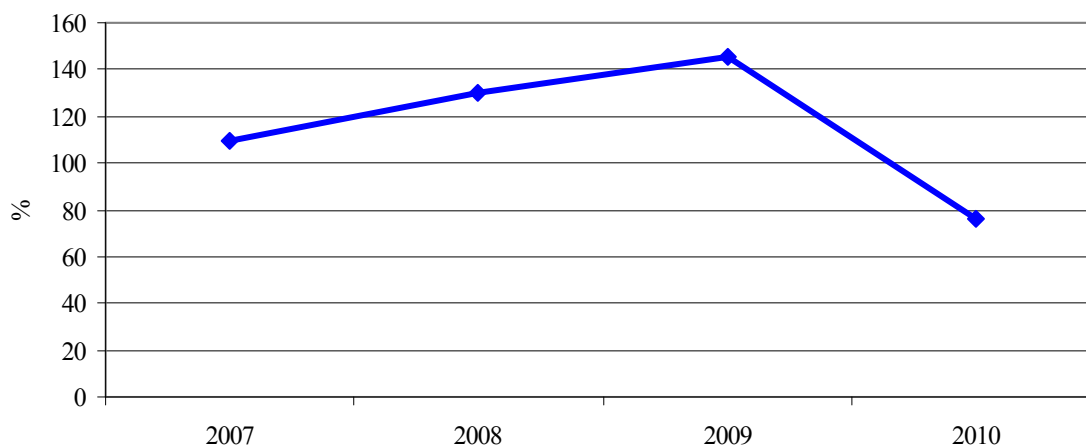
В судостроительной промышленности в 2010 году объем производства гражданской продукции сократился, согласно данным Минпромторга, на 23,8%. Причиной такого резкого сокращения стал фактор высокой базы (см. рисунок 23). На протяжении нескольких последних лет объемы производства в отрасли увеличивались. При этом на 2010 год

пришлось окончание нескольких крупных заказов, которые не были компенсированы заключением столь же крупных контрактов. Так, на Выборгском судостроительном заводе было закончено выполнение заказа Газпрома по строительству двух плавучих полупогружных буровых установок для Штокмановского газоконденсатного месторождения, и больше заказов на предприятие не поступало, в результате сокращение производства на нем составило 78.7%. Также АО «Балтийский завод» и «Севмашпредприятие» завершили работы по строительству плавучих атомных электростанций. В целом производство судостроительной продукции для внутреннего рынка сократилось по итогам 2010 года на 42%.

Вместе с тем производство гражданской продукции на экспорт возросло почти в 2 раза. Рост объема продукции для экспортных поставок наблюдался на предприятиях ОАО «ССЗ «Красные Баррикады» (баржи для Малайзии, самоподъемная плавучая буровая установка для Китая), ОАО «Окская судовой верфь» (танкеры), ОАО «Адмиралтейские верфи» (два танкера ледового класса для Кипра), ОАО «Завод «Красное Сормово» (нефтеналивные танкеры для Казахстана, Кипра, Туркмении).

Рисунок 23

### Индекс производства в гражданском судостроении

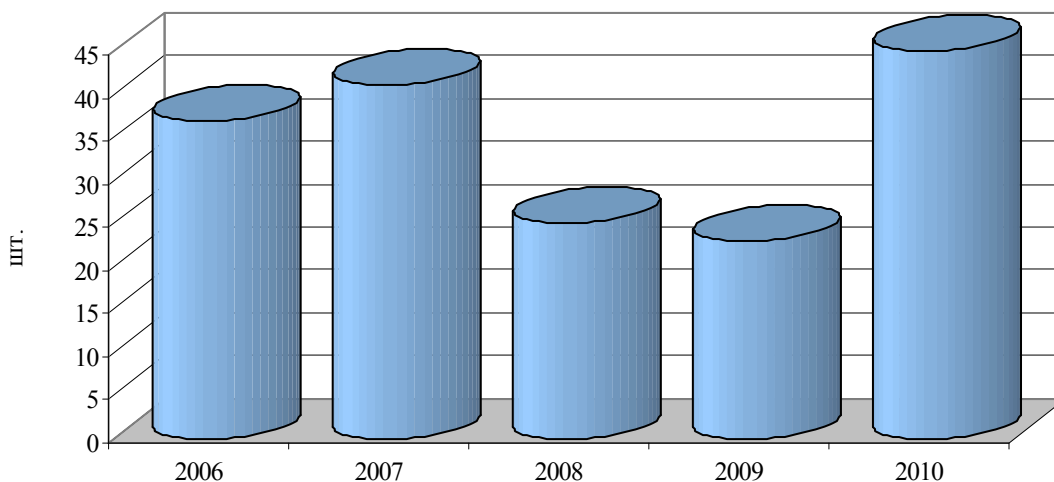


Источник: Минпромторг

Отметим, что, несмотря на снижение валового производства в гражданском судостроении, количественный выпуск судов увеличился до рекордного за последние пять лет уровня (см. рисунок 24). Всего в 2010 году построено и сдано заказчику 45 судов различного назначения, включая СПБУ «Арктическая» и малые суда.

Рисунок 24

**Количество построенных судов гражданского назначения**



*Источник: Минпромторг, оценка «РИА-Аналитика»*

По данным Российского морского регистра судоходства (РС), В 2010 году предприятие «Адмиралтейские верфи» закончило строительство арктического танкера двойного действия «Кирилл Лавров». Также в июне ОАО «Балтийский завод» спустил на воду энергоблок первой в мире плавучей атомной электростанции «Академик Ломоносов». Кроме того, закончено строительство комплекса для добычи и перекачки нефти для месторождения им. Ю. Корчагина в Каспийском море. Продолжается строительство предназначенных для эксплуатации в арктических условиях платформы «Приразломная» и двух буровых установок: «Северное сияние» и «Полярная звезда».

В 2011 году динамика производства в гражданском судостроении должна улучшиться. Прежде всего, должен сработать фактор низкой базы. Кроме того, должно увеличиться количество заказов. По данным Объединенной судостроительной компании, все готовые работать судостроительные заводы России будут полностью загружены к середине 2011 года. Среди судостроительных предприятий, работающих в сегменте строительства судов до 15 тыс. тонн дедвейта, полностью загружен завод «Красное Сормово». С высокой долей загрузки работают Окская судовой верфь, судостроительный завод «Лотос», «Верфь братьев Нобель», Невский судостроительно-судоремонтный завод, Судостроительный завод в Комсомольске-на-Амуре. По оценке ОСК, сегмент строительства судов дедвейтом до 15 тыс. тонн является одним из приоритетных направлений работы. Вместе с тем, как сказал президент ОСК Роман Троценко, «морское судостроение будет перемещаться в сторону Китая и Южной Кореи, поскольку отечественные судостроительные заводы по крупному тоннажу не могут конкурировать».

### 3. ИНВЕСТИЦИИ В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*Инвестиции в отрасли в 2010 году выросли на 20.4%, однако остались крайне невысокими по объему*

Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в 2010 году увеличился до 123.5 млрд. руб., что превышает среднероссийские темпы роста. При этом абсолютный объем инвестиций остается на невысоком уровне. Из-за этого, несмотря на существенный рост, доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России осталась на прежнем уровне – 2.4%, при том, что доля отрасли в общем обороте организаций почти в 2 раза выше – 4.6%.

Рост объемов инвестиций наблюдался по всем подотраслям, однако наиболее значительным он был в производстве машин и оборудования – 17.8%. Несмотря на позитивные тенденции, объемы инвестиций в 2010 году остались очень невысокими и возможно не соответствуют даже минимально необходимым для амортизации.

В 2011 году эксперты «РИА-Аналитика» прогнозируют рост инвестиций также на 15-20%, однако он не будет структурным, а будет обусловлен реализацией нескольких крупных инвестиционных проектов, прежде всего, в автомобилестроении. Так, крупные автопроизводители в начале 2011 года подписали с Минэкономразвития 6 соглашений о намерениях работать в России в рамках нового режима промышленной сборки. Кроме того, например АвтоВАЗ за 3-4 года выделит на развитие «ИжАвто» 7 млрд. руб.

Таблица 11

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

	2010 год, млрд. руб.	В % к 2009 г.	В % к итогу	2009	2008
<b>Всего</b>	<b>6413.7</b>	<b>105.1</b>	<b>100</b>	<b>5769.8</b>	<b>6272.1</b>
Обрабатывающие производства	993.7	103.3	15.5	881.9	1034.0
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>39.1</i>	<i>117.8</i>	<i>0.6</i>	<i>30.2</i>	<i>41.4</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>27.0</i>	<i>101.7</i>	<i>0.4</i>	<i>26.5</i>	<i>32.6</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>87.4</i>	<i>104.4</i>	<i>1.4</i>	<i>70.7</i>	<i>82.3</i>

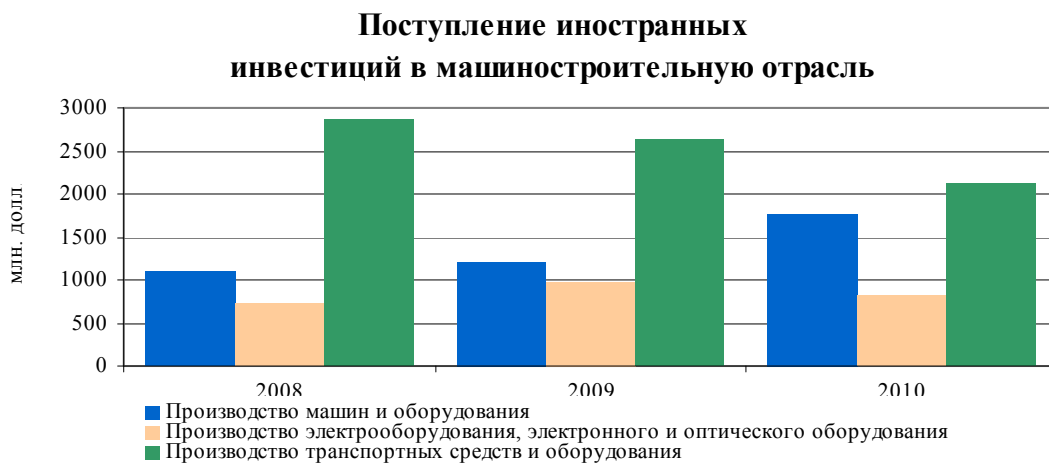
Источник: Росстат

*Поступление иностранных инвестиций по сравнению с 2009 годом снизилось на 3% до 4674 млн. долл.*

Объем накопленных иностранных инвестиций в отрасль по итогам 2010 года составил очень низкую сумму 9241 млн. долл. Поступление иностранных инвестиций по сравнению с 2009 годом снизилось на 3% до 4674 млн. долл. В целом можно констатировать, что интерес к российскому машиностроению, за исключением производства автомобилей, в 2010 году остался низким. Крупнейшими инвесторами в машиностроение в 2010 году стали Германия, Корея и Нидерланды.

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

Рисунок 25



Источник: ЦБ РФ

## 4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

### 4.1. ПРИБЫЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*В 2010 году в машиностроительной отрасли наблюдался высокий рост прибыли, однако ее абсолютные объемы оставались крайне низкими*

В 2010 году, по данным Росстата, на фоне общего роста прибыльности в обрабатывающей промышленности компании машиностроительного сектора экономики также демонстрировали рост доходов. Причем, если сегмент «производство машин и оборудования» увеличивал прибыль на общероссийском уровне – на 16.1% до 40.0 млрд. руб. против 19.5% по стране в целом, то остальные сегменты демонстрировали более позитивные результаты. Так, «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль в 2.3 раза до 52.7 млрд. руб., а «производство транспортных средств и оборудования» впервые за последние годы продемонстрировало прибыль – 13.5 млрд. руб. против убытка в 87.9 млрд. руб. годом ранее.

В 2010 году по всем сегментам отрасли наблюдался значительный рост доли прибыльных компаний после обвального падения в 2009 году. Доля прибыльных компаний в производстве машин и оборудования выросла с 67.4% в 2009 году до 73.5%, опередив общероссийский показатель – 72.2%. В производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования доля прибыльных компаний достигла 80.1%, в производстве транспортных средств и оборудования данный показатель, несмотря на рост, оставался низким – только 68.1%. В целом значительный рост доли прибыльных предприятий обусловлен низкой долей прибыльных предприятий по итогам 2009 года. Кризис очень значительно затронул российское машиностроение, особенно автомобильный сегмент – в нем снижение доли прибыльных компаний в 2009 году составило 14.2 п.п.

Существенный рост прибыльности в 2010 году не является показателем успешности отрасли, а во многом обусловлен низкой базой. Российское машиностроение все последние годы показывает очень низкие объемы прибыли. Радикальных изменений не произошло и в 2010 году – на отрасль приходится только 1.7% прибыли предприятий России (в 2009 году отрасль была убыточной). Все основные доходы в России генерируют сырьевые сегменты – нефтегазовая и металлургическая отрасли. Низкая прибыльность в машиностроении обусловлена низкой эффективностью морально и физически устаревшего оборудования и как следствие неспособностью выдерживать конкуренцию с зарубежными компаниями. Ситуацию может изменить только масштабная модернизация всей отрасли, однако источники для ее финансирования фактически отсутствуют. Частный капитал не стремится инвестировать в отрасль из-за низкой рентабельности и долгосрочности отдачи от капитала, инвестиции государства ограничены, с одной стороны, свободными денежными

средствами в бюджете, а с другой стороны, лоббистской и коррупционной составляющими, снижающими эффект от вложений. Вероятно, в машиностроении к настоящему моменту уже необходимо реализовывать полномасштабные программы по стимулированию бизнеса на уровне государства, например, льготного налогообложения для инвесторов в отрасли, отмены пошлин на импортное оборудование, увеличения зарплат инженеров и ученых, работающих на государственных предприятиях, через гарантированные госзаказы или другими методами.

В противном случае без развитого машиностроения как базы никакой глобальной модернизации в стране провести нельзя.

*В 2011 году темпы роста прибыли в машиностроении возрастут до 20-30%*

По мнению экспертов «РИА-Аналитика», в 2011 году темпы роста прибыли в машиностроительной отрасли могут существенно возрасти – до 25-30%. Основной причиной значительного изменения прибыли должно стать увеличение доходности автомобилестроения, производства крупного энергетического оборудования и железнодорожной техники на фоне роста спроса и объемов производства. Абсолютные объемы прибыли при этом останутся невысокими.

Таблица 12

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

	2010 г.		2009 г.		2008 г.	
	млрд. руб.	в % к 2009 г.	млрд. руб.	в % к 2008 г.	млрд. руб.	в % к 2007 г.
<b>Всего</b>	<b>+6132.9</b>	<b>119.5</b>	<b>+4300.5</b>	<b>114.2</b>	<b>+3998.6</b>	<b>69.6</b>
Обрабатывающие производства, всего	+1598.0	166.6	+970.8	58.5	+1693.7	92.0
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>+40.0</i>	<i>116.1</i>	<i>+36.6</i>	<i>77.4</i>	<i>+46.4</i>	<i>112.1</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>+52.7</i>	<i>в 2.3р.</i>	<i>+23.7</i>	<i>62.1</i>	<i>+44.3</i>	<i>82.2</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>+13.5</i>	<i>-</i>	<i>-87.9</i>	<i>-</i>	<i>-21.6</i>	<i>-</i>

Источник: Росстат

Рисунок 26

**Динамика сальдо прибылей и убытков**



Источник: Росстат

Таблица 13

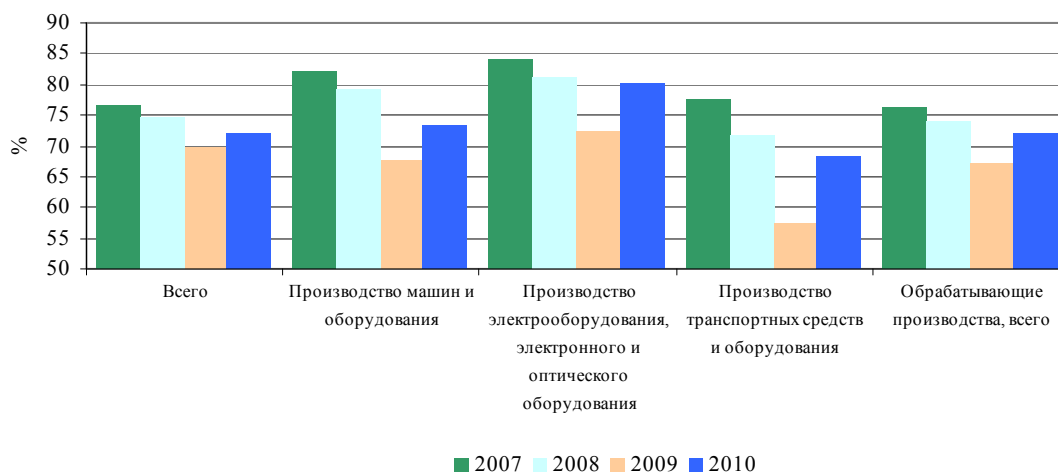
**Доля организаций, получивших прибыль, в % к общему количеству организаций**

	2010 г.	2009 г.	2008 г.	2007 г.
<b>Всего</b>	<b>72.2</b>	<b>69.9</b>	<b>74.8</b>	<b>76.6</b>
Обрабатывающие производства, всего	72.1	67.3	74.2	76.4
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>73.5</i>	<i>67.4</i>	<i>79.4</i>	<i>82.1</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>80.1</i>	<i>72.3</i>	<i>81.3</i>	<i>84.0</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>68.1</i>	<i>57.6</i>	<i>71.8</i>	<i>77.5</i>

Источник: Росстат

Рисунок 27

**Доля прибыльных организаций**



Источник: Росстат

**4.2. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ**

*Рентабельность в машиностроении в 2010 году оставалась ниже среднероссийской*

Показатели рентабельности машиностроительной отрасли в 2010 году преимущественно демонстрировали рост, однако оставались ниже общероссийского уровня. Рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 10.3% против 8.3% годом ранее, в производстве транспортных средств и оборудования 4.7% против 1.1%. При этом в производстве машин и оборудования рентабельность несколько снизилась – до 7.3%. Рентабельность продаж по России в целом в 2010 году сократилась до 11.1% против 11.5% годом ранее.

Позитивным в 2010 году является увеличение рентабельности машиностроительной отрасли даже в условиях снижения рентабельности по стране в целом. Важно, что наиболее высокую рентабельность демонстрирует наиболее высокотехнологичный сегмент машиностроения – производство электронного и электрооборудования. Вместе с тем, для развития сектора уровни



рентабельности все еще слишком низки. При таких показателях сложно привлекать внешних инвесторов и затруднительно изыскивать собственные ресурсы для развития. Причем все последние годы показатели рентабельности балансируют вокруг невысоких значений, «проседая» в периоды кризиса, а следовательно, системных сдвигов не наблюдается. Вероятно, изменение ситуации в ближайшие годы не произойдет – для этого нет достаточных ресурсов.

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

Таблица 14

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

	2010 г.		2009 г.		2008 г.		2007 г.	
	Рентабельность продаж*	Рентабельность активов**	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов	Рентабельность продаж	Рентабельность активов
<b>Всего</b>	<b>11.1</b>	<b>6.9</b>	<b>11.5</b>	<b>5.7</b>	<b>14.0</b>	<b>6.0</b>	<b>14.3</b>	<b>10.5</b>
Обрабатывающие производства	14.4	7.8	12.5	5.6	17.7	11.1	18.4	14.3
<i>Производство машин и оборудования</i>	7.3	2.8	8.8	4.2	8.7	5.9	9.4	6.8
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	10.3	6.4	8.3	3.5	9.1	6.7	10.2	8.9
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	4.7	0.5	1.1	-4.2	4.4	-1.1	6.6	3.9

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

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

Источник: Росстат

Рисунок 28

**Динамика спреда рентабельности продаж, п.п.**



Источник: Росстат

Рисунок 29



Источник: Росстат

### 4.3. ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

*В 2010 году финансовая устойчивость в отрасли оставалась крайне низкой.*

Финансовая устойчивость машиностроительной отрасли в 2010 году в целом демонстрировала некоторый рост, хотя по ряду показателей отмечалась и негативная динамика. При этом платежеспособность отрасли в настоящее время, как и в предыдущие годы, находится ниже общероссийского уровня. Коэффициент текущей ликвидности на конец 2010 года в производстве машин и оборудования вырос до 209.2%, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования увеличился до 167.2%, в производстве транспортных средств и оборудования достиг 148.1%. Коэффициент автономии (доля собственных средств в активах) в этих подотраслях составил 20.7%, 35.4% и 21.6% соответственно.

Доля собственных средств в активах отрасли по итогам 2010 года низка и в настоящее время можно говорить о существенной зависимости компаний от финансовых обязательств. В случае повторения кризисных явлений 2008-2009 годов без помощи государства многие компании отрасли с долговой нагрузкой по-прежнему справиться не смогут. Улучшения финансовой устойчивости в 2011 году эксперты «РИА-Аналитика» не ожидают в силу отсутствия у отрасли достаточных для значимого изменения ситуации собственных резервов. Более позитивные результаты можно ожидать только к 2015-2020 годам в случае существенных сдвигов в процессе общей модернизации экономики.

Таблица 15

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

	2010 г.			2009 г.			2008 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>186.3</b>	<b>-18.3</b>	<b>45.0</b>	<b>183.0</b>	<b>-19.7</b>	<b>44.3</b>	<b>176.1</b>	<b>43.5</b>	<b>-23.1</b>
Обрабатывающие производства	181.0	-12.6	37.8	165.8	-15.8	37.8	164.4	38.8	-8.5
<b>Производство машин и оборудования</b>	<b>209.2</b>	<b>-4.4</b>	<b>20.7</b>	<b>152.8</b>	<b>-0.6</b>	<b>29.5</b>	<b>132.1</b>	<b>28.4</b>	<b>1.6</b>
<b>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</b>	<b>167.2</b>	<b>8.8</b>	<b>35.4</b>	<b>155.0</b>	<b>6.0</b>	<b>34.0</b>	<b>149.2</b>	<b>33.4</b>	<b>7.3</b>
<b>Производство транспортных средств и оборудования</b>	<b>148.1</b>	<b>-16.3</b>	<b>21.6</b>	<b>141.5</b>	<b>-18.2</b>	<b>23.8</b>	<b>144.1</b>	<b>25.9</b>	<b>-13.0</b>

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

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

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

Источник: Росстат

**Просроченная задолженность в 2010 году в отрасли резко выросла и достигла критических уровней**

В 2010 году в машиностроении наблюдался очень значительный рост просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам, согласно данным Росстата, по итогам 2010 года к декабрю 2009 года увеличилась на 53.5% до 33.3 млрд. руб. В целом по России рост просроченной задолженности был существенно ниже – 16.8%. Доля в просроченной задолженности по России при этом выросла с 15.3% до 19.8%. Просроченная кредиторская задолженность в отрасли при этом с начала года снизилась на 5%.

Ситуация с просроченной задолженностью в машиностроении в 2010 году ухудшилась и в настоящее время является достаточно критичной. Наблюдающиеся процессы во многом являются отражением ухудшения условий ведения бизнеса и снижения экономической эффективности сектора.

Таблица 16

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

	На конец 2010 года, млрд. руб.	В % к концу 2009 г.	В % к итогу	2009	2008	2007
<b>Всего</b>	<b>168.4</b>	<b>116.8</b>	<b>100</b>	<b>142.1</b>	<b>79.2</b>	<b>72.9</b>
Обрабатывающие производства	75.2	111.6	44.6	67.3	34.2	19.7
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>5.8</i>	<i>в 7.9р.</i>	<i>3.5</i>	<i>0.7</i>	<i>0.2</i>	<i>2.1</i>
<i>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</i>	<i>8.3</i>	<i>в 2.7р.</i>	<i>4.9</i>	<i>3.0</i>	<i>0.3</i>	<i>0.6</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>19.2</i>	<i>106.4</i>	<i>11.4</i>	<i>18.0</i>	<i>10.5</i>	<i>2.2</i>

Источник: Росстат

*Доля просрочки в кредитном портфеле автопроизводителей в 2010 году достигла огромных значений – 24.4%. В производстве сельхозтехники просрочка – 10.9%*

По данным ЦБ РФ, просроченная задолженность перед российскими банками машиностроительной отрасли в 2010 году выросла на 31.2% и на 1 января 2011 года составила 44.6 млрд. руб. Доля отрасли в просроченной задолженности в России выросла с 4.7% на начало года до 6.0%. Доля просроченной задолженности в общем объеме отраслевой задолженности по кредитам при этом значительно выше, чем в целом по стране – 7.7% (6.1% на начало года) против 5.4%.

В некоторых подотраслях доля просрочки в кредитном портфеле уже практически катастрофическая – доля просрочки в кредитном портфеле автопроизводителей в 2010 году достигла огромных значений – 24.4%. В производстве сельхозтехники просрочка на конец 2010 года – 10.9% от портфеля кредитов. Объемы полученных кредитов (суммарной задолженности по кредитам) при этом выросли только на 5.1% до 267.1 млрд. руб.

Низкий и падающий в 2010 году уровень платежеспособности отрасли и невысокое кредитное качество большинства компаний машиностроения подтверждается и рейтингом финансового положения отраслей, составленным экспертами «РИА-Аналитика» по итогам 2010 года.

В 2011 году при сохранении текущих тенденций можно ожидать дальнейшего роста просроченных кредитов и возможно, банкротства ряда предприятий отрасли. Объем полученных кредитов в отрасли в 2011 году по оценкам экспертов «РИА-Аналитика» из-за низкого качества заемщиков может увеличиться не более чем на 5-10%, рост просроченных платежей может составить 10-15%.

Таблица 17

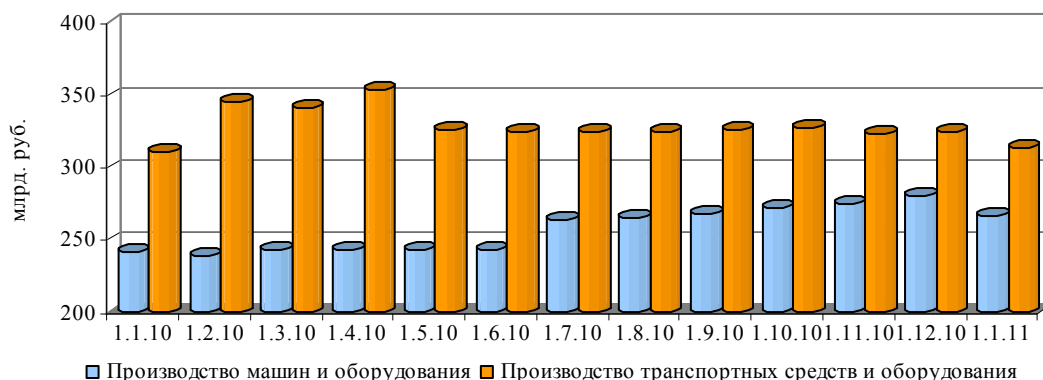
**Рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам 2010 года**

№ в 2010 г.	Отрасль	Производительность, тыс. руб. на 1 занятого	Рентабельность продаж, %	Рентабельность активов, %	Коэффициент автономии, %	Коэффициент текущей ликвидности, %	Доля просроченной задолженности в заемных, %	Отношение заемных средств к обороту, %	Рейтинговый балл	№ в 2009 г.
1	Производство кокса и нефтепродуктов	38151.2	23.1	13.1	48.5	253.9	1.34	57.52	83.78	1
2	Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	2828.0	54.0	16.6	54.2	245.6	2.30	78.03	74.75	5
3	Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	9530.7	33.1	14.1	55.4	197.6	4.07	66.76	68.35	2
4	Металлургическое производство	5633.6	20.7	12.1	46.6	198.5	2.20	66.38	63.91	4
5	Химическое производство	3603.9	19.8	12.3	48.4	187.5	3.82	50.00	61.16	7
6	Производство, передача и распределение электроэнергии	5526.4	10.2	5.9	51.4	273.2	1.56	74.51	56.34	3
7	Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них	3446.4	14.1	9.9	43.7	190.9	3.17	58.04	55.12	8
8	Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	3065.8	12.2	7.0	26.6	160.2	2.03	60.21	46.19	6
9	Производство резиновых и пластмассовых изделий	3405.0	7.3	5.1	32.6	139.5	3.66	38.65	40.47	9
<b>10</b>	<b>Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования</b>	<b>1496.6</b>	<b>10.3</b>	<b>6.4</b>	<b>35.4</b>	<b>167.2</b>	<b>4.11</b>	<b>54.18</b>	<b>39.37</b>	<b>11</b>
11	Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	1177.9	8.0	3.1	24.7	139.8	3.04	45.15	29.66	13
<b>12</b>	<b>Производство машин и оборудования</b>	<b>1541.6</b>	<b>7.3</b>	<b>2.8</b>	<b>20.7</b>	<b>209.2</b>	<b>2.45</b>	<b>109.71</b>	<b>26.83</b>	<b>10</b>
13	Производство готовых металлических изделий	1639.1	6.7	3.5	23.6	131.9	3.97	58.49	26.64	12
<b>14</b>	<b>Производство транспортных средств и оборудования</b>	<b>1774.4</b>	<b>4.7</b>	<b>0.5</b>	<b>21.6</b>	<b>148.1</b>	<b>3.78</b>	<b>114.99</b>	<b>16.39</b>	<b>15</b>
15	Текстильное и швейное производство	1071.1	5.4	0.8	23.7	138.8	11.50	43.75	15.02	14
16	Обработка древесины и производство изделий из дерева	1383.9	2.5	0.2	18.0	128.4	4.06	96.85	7.56	16

Источник: «РИА-Аналитика»

Рисунок 30

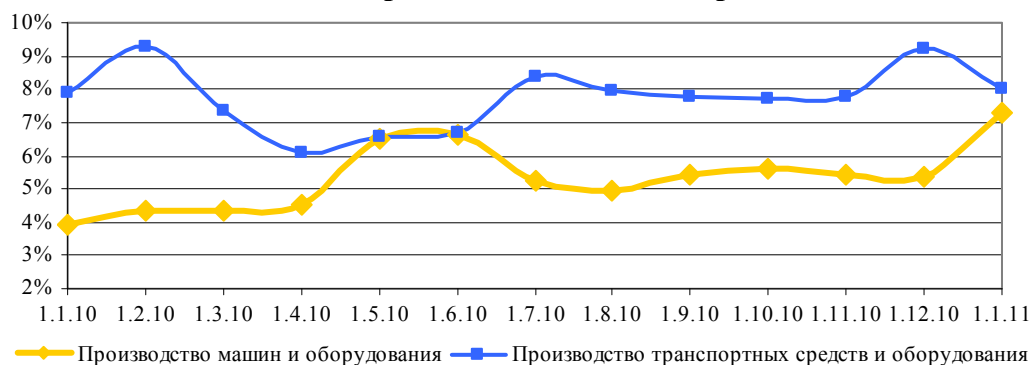
**Динамика задолженности по банковским кредитам в России**



Источник: ЦБ РФ

Рисунок 31

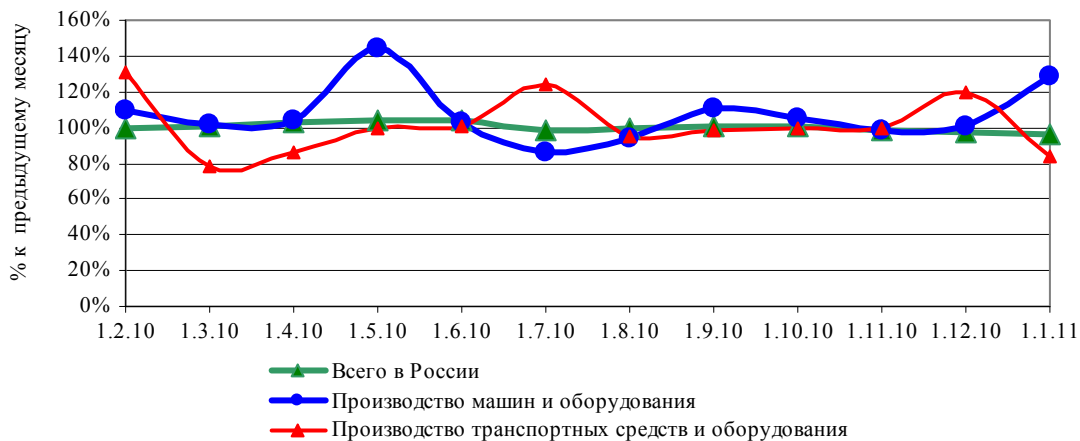
**Доля просроченной задолженности в общей задолженности отрасли по банковским кредитам**



Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»

Рисунок 32

**Динамика изменения объема просроченной задолженности банкам России**



Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»

Таблица 18

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

Отрасль	01.01.2011		01.01.2010	
	Объем просроченной задолженности, млн. руб.	Доля просроченной задолженности в кредитном портфеле отрасли, %	Объем просроченной задолженности, млн. руб.	Доля просроченной задолженности в кредитном портфеле отрасли, %
<b>Всего</b>	<b>738416</b>	<b>5.43</b>	<b>723700</b>	<b>5.83</b>
Обрабатывающие производства	177633	6.34	148353	5.94
<i>Производство машин и оборудования</i>	<i>19413</i>	<i>7.27</i>	<i>9466</i>	<i>3.92</i>
<i>Производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>25154</i>	<i>8.02</i>	<i>24499</i>	<i>7.87</i>

Источник: ЦБ РФ, расчеты «РИА-Аналитика»