

ИМПОРТ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ТОВАРОВ*

Георгий ИДРИСОВ

Руководитель Научного направления «Реальный сектор» Института экономической политики имени Е.Т. Гайдара, канд. экон. наук. E-mail: idrisov@iep.ru

Андрей КАУКИН

Заведующий лабораторией отраслевых рынков и инфраструктуры Института экономической политики имени Е.Т. Гайдара; старший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, канд. экон. наук. E-mail: kaukin@iep.ru

Павел ПАВЛОВ

Старший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации. E-mail: pavlov@ranepa.ru

Резкие изменения обменного курса рубля в период 2014–2016 гг. не привели к снижению доли инвестиционных товаров в стоимостной структуре российского импорта. При этом наблюдалось перераспределение спроса в пользу более дешевых аналогов. Восстановление объемов импорта инвестиционных товаров, происходившее со второй половины 2016 г. и отчасти связанное с укреплением рубля, свидетельствует о приостановке процессов импортозамещения.

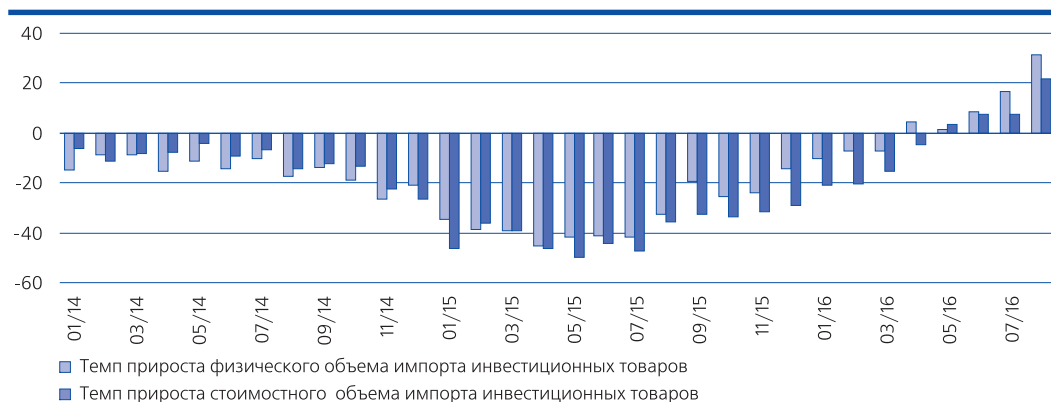
Ключевые слова: импорт, импортозамещение, факторы импортозамещения, инвестиционные товары.

По данным Банка России, в период с января 2014 г. по сентябрь 2016 г. ослабление российской валюты составило около 25%¹ — соответственно, выросли рублевые цены импортных товаров. Как следствие, произошло сокращение объемов импорта. При этом доля инве-

стиционных товаров в совокупном импорте в течение всего этого периода оставалась стабильной — около 40%.

Фактически флуктуации обменного курса, включая его скачкообразное снижение в конце 2014 г., не привели к изменению стоимост-

Рис. 1. Стоимостной и физический объем импорта, в % к соответствующему периоду предыдущего года



Источник: расчеты авторов по данным ФТС.

* — Статья из Мониторинга экономической ситуации в России «Тенденции и вызовы социально-экономического развития» № 17 (35) (ноябрь 2016 г.), размещенного на сайте Института экономической политики им. Е.Т. Гайдара (название статьи в МЭС — «Восстановление импорта инвестиционных товаров: процессы импортозамещения замедляются»).

¹ Значение индекса реального эффективного обменного курса рубля к иностранным валютам, принятое за 100 п.п. в январе 2014 г., составило 64 п.п. в январе 2016 г. и 76 п.п. в сентябре 2016 г. Это соответствовало следующим значениям среднего номинального курса доллара США: 31,51 руб. в январе 2014 г., 76,25 руб. в январе 2016 г. и 64,6 руб. в сентябре 2016 г.

ной структуры импорта в разрезе инвестиционных и неинвестиционных товаров.

С января по сентябрь 2016 г. реальный курс рубля по отношению к доллару вырос, что снизило рублевые цены импортных товаров и способствовало переходу к положительным темпам увеличения импорта инвестиционных товаров (как в стоимостном, так и в физическом объемах) к концу первого полугодия 2016 г. (См. рис. 1.)

Структура импорта

Оценивая динамику структуры импорта инвестиционных товаров в период до и после существенных изменений макроэкономических условий и введения ограничений на торговлю товаров², следует отметить достаточно

высокий уровень ее стабильности. В 2013–2016 гг.³ в число основных товарных групп, приобретаемых по импорту, входили легковые автомобили, запчасти к различным видам наземного транспорта и телекоммуникационное оборудование. (См. таблицу.)

Сопоставляя структуру импорта легковых автомобилей в натуральном выражении во втором полугодии 2013 г. (накануне периода макроэкономической турбулентности) и за тот же период 2015 г., следует отметить существенный рост в ней доли японских и немецких иномарок⁴. Отчасти это может быть объяснено тем, что в среднем автомобили данных производителей не настолько сильно подорожали в рублях, как, например, автомобили производства США и Великобритании⁵, отчасти –

Структура импорта инвестиционных товаров (стоимостной объем)

Наименование позиции	Доля в импорте, в %	
	2013 г.	2016 г.*
8517 – аппараты телефонные, включая аппараты телефонные для сотовых сетей...	5,52	8,60
8703 – автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства...	12,32	8,25
8708 – части и принадлежности моторных транспортных средств...	8,33	7,85
8419 – машины, оборудование промышленное или лабораторное...	1,79	6,70
8471 – вычислительные машины и их блоки...	3,58	4,83
8481 – краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов...	1,68	2,33
8414 – насосы воздушные или вакуумные, воздушные или газовые компрессоры...	1,74	1,81
8413 – насосы жидкостные с расходомерами или без них; подъемники жидкостей...	1,64	1,78
8479 – машины и механические устройства, имеющие индивидуальные функции...	1,95	1,75
8529 – части, предназначенные исключительно или в основном для аппаратуры...	1,85	1,48
8707 – кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств...	2,94	1,38
8407 – двигатели внутреннего сгорания с искровым зажиганием...	1,89	1,30
8704 – моторные транспортные средства для перевозки грузов...	2,16	1,28
8502 – электрогенераторные установки...	2,35	1,12
8429 – бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики...	2,24	0,90
Остальные группы	48,03	48,64
Итого	100	100

* – Январь-август.

Источник: расчеты авторов по данным ФТС.

² Режим санкций и контрсанкций.

³ По 2016 г. рассматривался январь-август.

⁴ Доля рассчитывалась по количеству автомобилей из данной страны в общем количестве импортированных автомобилей. Рост здесь составил с 19,3 до 29,2% и с 10,2 до 17,2% соответственно.

⁵ Средние цены автомобилей производства Великобритании и США в долларах США возросли на 5 и 12% соответственно, в то время как средние цены автомобилей производства Японии и Германии в долларах США снизились соответственно на 17 и 19%.

маркетинговой политикой конкретных фирм, преследующих цель сохранения доли рынка за счет снижения нормы прибыли, а также изменением структуры парка приобретаемых автомобилей.

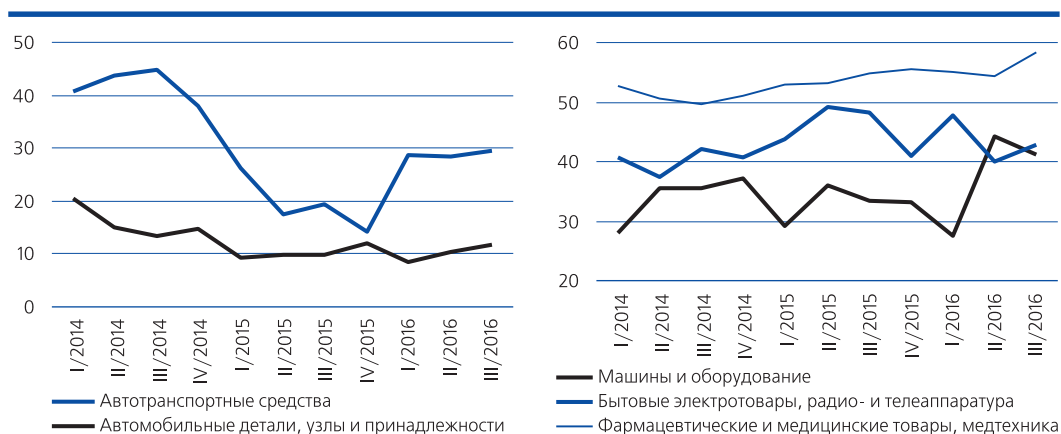
Рассматривая смежный сегмент грузовых автомобилей, отметим изменение здесь структуры спроса в разрезе стран происхождения техники: за июль 2013 – декабрь 2015 гг. существенно увеличилась доля грузовиков, импортируемых из Таиланда⁶. По данным ФТС, в третьем-четвертом кварталах 2013 г. средняя цена грузовика массой до 5 т составляла при поставках из Германии 26,1 тыс. долл., из Таиланда – 18,6 тыс. долл. В то же время за аналогичный период 2015 г. цена грузовика массой до 5 т составляла в случае производства в Германии 19,4 тыс. долл., в Таиланде – 17,1 тыс. долл.

Российский потребитель переориентировался на покупку более дешевой техники. Наблюдаемое сжатие границ ценового диапазо-

на в разрезе стран происхождения одной и той же товарной группы является признаком сокращения продуктового разнообразия и иллюстрацией развития кризисных тенденций.

Примечательным представляется факт снижения физического и стоимостного объема импорта грузовых автомобилей белорусского производства на фоне увеличения их средней цены на 30% (в долларах США). Существенно изменилась структура спроса на грузовые автомобили белорусского производства: увеличилась доля импорта дорогой, в том числе супертяжелой, техники (включая, к примеру, карьерные самосвалы «БелАЗ»⁷). Эта тенденция может быть объяснена удовлетворительной экономической динамикой в секторе добычи сырьевых полезных ископаемых (включая уголь⁸ и металлическую руду), который ориентирован на экспорт и «выигрывает» в условиях девальвации национальной валюты.

Рис. 2. Доля импортной продукции в общем объеме товарооборота, в %



Источник: Росстат.

⁶ С 9,36 до 36,71% в натуральном выражении, что вывело этого производителя на первое место по доле в структуре импорта данной продукции (лидеры предшествующего периода: Италия – 15,7%, Германия – 14,4%, Корея – 12,9%). Рост стоимостного объема ввезенных из Таиланда грузовых автомобилей (в долларах США) составил символические 5%.

⁷ Цена флагмана «БелАЗа» – серии 7571 грузоподъемностью 450 т – составляет до 7,5 млн. долл. См.: http://naviny.by/rubrics/economic/2014/08/22/ic_articles_113_186370

⁸ В 2015 г. относительно предыдущего года объем добычи каменного угля, бурого угля и торфа вырос на 3,4%, объем добычи металлических руд – на 2,2%.

Факторы импортозамещения

С третьего квартала 2014 г. по четвертый квартал 2015 г. наблюдалось последовательное уменьшение доли импортной продукции в товарообороте автотранспортных средств и комплектующих. (См. рис. 2.) Однако процессы импортозамещения в этом сегменте остановились на рубеже 2015–2016 гг. Синхронно с укреплением рубля начался рост доли импорта по отмеченным товарным группам. При этом если доля импорта в совокупном товарообороте машин и оборудования весь предшествующий период stagnировала в районе 30%, то с начала 2016 г. она также начала расти⁹.

В числе основных факторов, которые могли бы способствовать реализации в России политики импортозамещения, следует назвать: ослабление национальной валюты; вве-

дение ограничений на торгуемость товаров, связанных с применением санкций и контрсанкций; реализацию целенаправленной политики экономических властей.

Статистические данные за 2015 г. свидетельствуют¹⁰, что реализация потенциала импортозамещения была низкой, новыми возможностями смогли воспользоваться лишь некоторые отрасли. Укрепление рубля, наблюдавшееся в первом-третьем кварталах 2016 г., стало одной из причин приостановки процессов импортозамещения. Фактически закрепить временные «успехи импортозамещения»¹¹ не получилось: краткосрочное преимущество, полученное здесь рядом отраслей от падения курса рубля и введения санкций и контрсанкций, не было подкреплено преобразованиями, которые стали бы основой устойчивого роста в средне- и долгосрочном периодах. ■

⁹ По некоторым товарным группам даже в период девальвации доля импорта монотонно росла, что свидетельствует об отсутствии их российских аналогов.

¹⁰ См.: Каукин А., Павлов П. Импортозамещение в обрабатывающей промышленности // Экономическое развитие России. 2016. № 3. С. 63–66.

¹¹ См., например: Медведев Д.А. Социально-экономическое развитие России // Вопросы экономики. 2016. № 10. С. 5–30.