

ИМПОРТ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ТОВАРОВ<sup>1</sup>

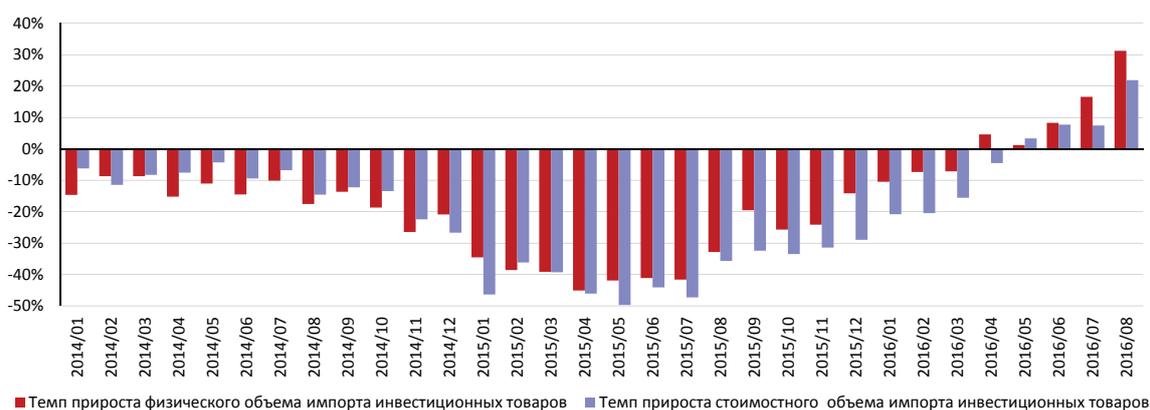
Г.Идрисов, А.Каукин, П.Павлов

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

По данным Банка России, в период с января 2014 г. по сентябрь 2016 г. ослабление российской валюты составило около 25%<sup>2</sup>, соответственно выросли рублевые цены импортных товаров. Как следствие, произошло сокращение объемов импорта. При этом доля инвестиционных товаров в совокупном импорте в течение всего этого периода оставалась стабильной – около 40%.

Фактически флуктуации обменного курса, включая скачкообразное его снижение в конце 2014 г., не привели к изменению стоимостной 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 прироста импорта инвестиционных товаров (как в стоимостном, так и в физическом объемах) к концу 1-го полугодия 2016 г. (см. рис. 1).



Источник: расчеты авторов по данным ФТС РФ.

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

1 Статья из ОМЭС №17(35) Ноябрь 2016 г. Опубликована под названием «Восстановление импорта инвестиционных товаров: процессы импортозамещения замедляются».

2 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.

### Структура импорта

Оценка динамики структуры импорта инвестиционных товаров в период до и после существенных изменений макроэкономических условий и введения ограничений на торгуемость товаров<sup>1</sup> показывает достаточно высокий уровень ее стабильности. В 2013–2016 гг.<sup>2</sup> в число основных товарных групп, приобретаемых по импорту, входили: легковые автомобили, запчасти к различным видам наземного транспорта и телекоммуникационное оборудование (см. табл. 1).

Таблица 1

СТРУКТУРА ИМПОРТА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ТОВАРОВ,  
СТОИМОСТНОЙ ОБЪЕМ

Группа ТН ВЭД (4 знака)	Доля в импорте, %	
	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

Источник: расчеты авторов по данным ФТС РФ.

Сопоставление структуры импорта легковых автомобилей в натуральном выражении во 2-м полугодии 2013 г. (накануне периода макроэкономической турбулентности) и во 2-м полугодии 2015 г. показывает существенный рост доли японских и немецких иномарок<sup>3</sup>. Отчасти это может быть объяснено тем, что в среднем автомобили данных произво-

1 Режим санкций и контрсанкций.

2 По 2016 г. рассматривался период январь-август.

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

дителей не настолько сильно подорожали в рублях, как, к примеру, автомобили производства США и Великобритании<sup>1</sup>, отчасти – 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 структуры спроса в разрезе стран происхождения техники. За июль 2013 г. – декабрь 2015 г. существенно увеличилась доля грузовиков, импортируемых из Таиланда<sup>2</sup>. По данным ФТС, в III–IV 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 в III–IV кварталах 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 диапазона 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 грузовых автомобилей белорусского производства: увеличилась доля дорогой, в том числе супертяжелой техники (включая, к примеру, карьерные самосвалы «БелАЗ»<sup>3</sup>). Эта тенденция может быть объяснена удовлетворительной экономической динамикой в секторе добычи сырьевых полезных ископаемых (включая уголь<sup>4</sup> и металлическую руду), который ориентирован на экспорт и «выигрывает» в условиях девальвации национальной валюты.

#### Факторы импортозамещения

С III квартала 2014 г. по IV квартал 2015 г. наблюдалось последовательное снижение 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 стагнировала в районе 30%, то с начала 2016 г. она также начала расти<sup>5</sup>.

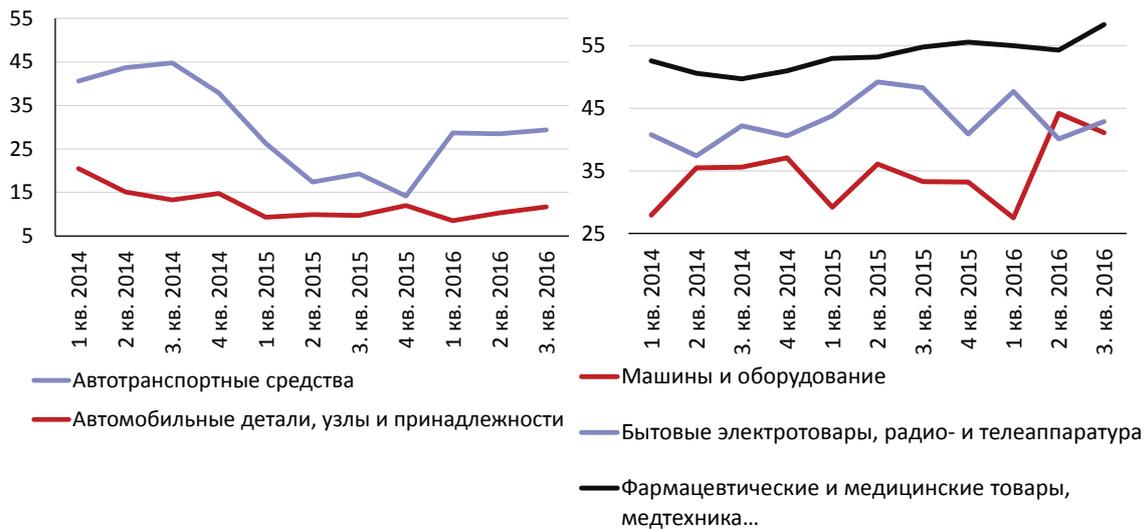
1 Средние цены автомобилей производства Великобритании и США в долларах США возросли на 5 и 12%, в то время как средние цены автомобилей производства Японии и Германии в долларах США снизились на 17 и 19%.

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

3 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](http://naviny.by/rubrics/economic/2014/08/22/ic_articles_113_186370)

4 В 2015 г. объем добычи каменного угля, бурого угля и торфа вырос на 3,4%, объем добычи металлических руд – на 2,2% (к 2014 г.).

5 А по некоторым товарным группам даже в период девальвации доля импорта монотонно росла, что свидетельствует об отсутствии российских аналогов.



Источник: Росстат.

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

В числе основных факторов, которые могли бы способствовать реализации в России политики импортозамещения, следует отметить: ослабление национальной валюты; введение ограничений на торгуемость товаров, связанных с применением санкций и контрсанкций; реализацию целенаправленной политики экономических властей. Статистические данные за 2015 г. свидетельствуют<sup>1</sup>, что реализация потенциала импортозамещения была низкой, новыми возможностями смогли воспользоваться лишь некоторые отрасли. Укрепление рубля, наблюдавшееся в I–III кварталах 2016 г., стало одним из факторов приостановки процессов импортозамещения. Фактически закрепить временные «успехи импортозамещения»<sup>2</sup> не получилось: краткосрочное преимущество, полученное 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 периоде. ●

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

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