

сказываться на всей экономике. Спад в производстве автомобилей может иметь затяжной характер: это обусловлено не только общей стагнацией экономики, но и тем, что в России в посткризисный период долго действовали программы стимулирования покупок автомобилей³, главным недостатком которых является истощение будущего спроса за счёт повышенного потребления в текущий (уже прошедший) момент. Сейчас правительство перезапустило программу утилизации старых автомобилей, которая будет действовать с сентября по декабрь 2014 г., но мы не уверены, что она поможет кардинально изменить ситуацию.

Таким образом, в августе прозвучал ещё один тревожный звоночек. С учетом вероятного усиления инвестиционного спада в ближайшие месяцы, обусловленного как фундаментальной слабостью экономики, так и введенными санкциями, Россия имеет реальные шансы скатиться в полномасштабную рецессию, которая может продлиться от года и более.

Николай Кондрашов

Реальный сектор

3. Стоит ли радоваться росту промышленности?

Начиная со второго квартала 2013 г., Росстат практически непрерывно фиксировал существенный по нынешним временам рост промышленного производства, который в первом полугодии 2014 г. наблюдался даже несмотря на украинский кризис и сильное падение ВВП. Но обусловлен такой позитив был ростом закупок государства и госкомпаний (в том числе, закупок вооружений). Промышленность, ориентированная на рыночный спрос, постепенно снижалась на протяжении двух лет.

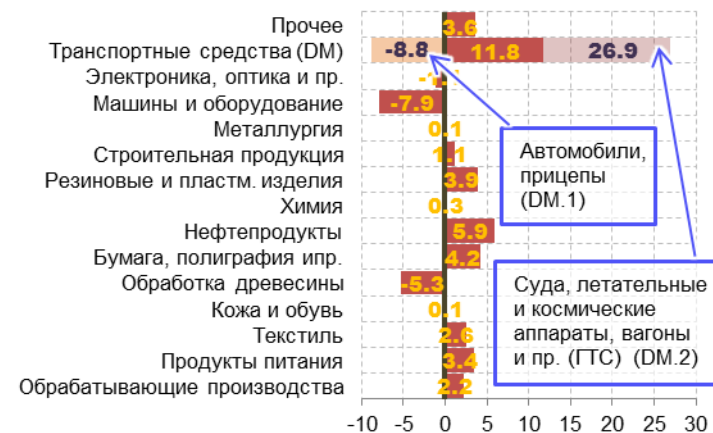
³ Во-первых, программа льготного кредитования (с марта 2009 г. по конец 2011 г., а также – во втором полугодии 2013 г.). Во-вторых, программа утилизации автотранспорта, или «Автохлам» (2010–2011 гг.).

Динамика промышленного производства вот уже почти год остаётся, пожалуй, едва ли не единственным позитивным явлением в нашей экономике. В четвертом квартале 2013 г. индекс промышленного производства поднялся до 1,4% (рост к соответствующему периоду прошлого года) с 0,6% в третьем квартале и -0,2% в первом полугодии 2013 г. В 2014 г. на фоне падения годовых темпов роста ВВП с 1,3% в 2013 г. до 0,9% в первом квартале 2014 г. и 0,8% – во втором квартале, промышленное производство продолжило показывать высокие темпы роста: 1,1% в первом квартале и 1,8% – во втором квартале. Получается, промышленность в первом полугодии 2014 г. росла вдвое быстрее (1,5%, год к году), чем ВВП (0,8%), что вообще случается довольно редко: в частности, рост промпроизводства обгонял рост ВВП в 2010–2011 гг. во время фазы накопления запасов.

Однако, как показывает анализ, секрет последнего года вовсе не в этом. Если обратиться к структуре выпуска обрабатывающих производств, то можно заметить, что из всех подотраслей в 2014 г. по темпу роста резко выделяется подотрасль «Производство отдельных видов транспортных средств и оборудования (DM)» (11,5% в январе-августе к соответствующему периоду 2013 г.), а если точнее – её подраздел под названием «Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств (DM.2)» (рост на 26,9%), рис. 3.1. К этому сегменту промышленности помимо указанного в названии относится производство железнодорожного состава, самолётов, вертолётов, подводных лодок и пр. То есть в эту подотрасль попадает существенная часть транспорта, закупаемого государством и госкомпаниями (типа РЖД), в том числе – военная техника. Поэтому далее в тексте для краткости будем называть эту подотрасль «гостранспортостроением», или сокращенно ГТС.

Интенсификация роста в ГТС началась в середине 2013 г., после чего резко ускорилась в 2014 г. В результате, если по итогам 2013 г. прямой вклад этой подотрасли обеспечил всего 0,2 п.п. прироста индекса выпуска обрабатывающих производств (из 0,5% прироста) и 0,1 п.п. прироста индекса промышленного производства (из 0,4% прироста), то в январе-августе 2014 г. прямой вклад

Рис. 3.1. Динамика обрабатывающей промышленности, по подотраслям (прирост янв.-авг. 2014 к янв.-авг. 2013 гг.), в %



Источник: Росстат.

составил уже 1,1 п.п. из 2,2% прироста обрабатывающих производств и 0,7 п.п. из 1,3% прироста всего промышленного производства⁴ (рис. 3.2 и 3.3). Т.е. за период с начала 2014 г. ГТС обеспечивает половину прироста промышленного производства.

Однако приведённые выше вклады – лишь прямые, т.е. вклады непосредственно предприятий, которые производят конечный продукт. В действительности же есть и косвенный вклад, который состоит в том, что для производства транспортных средств необходимо сначала добыть и обработать сырьё (преимущественно металлы и пластик), сделать заготовки, приборы и пр. Этот объём работ разбросан по всему промышленному производству, и напрямую вычленив его на основе данных по промышленному производству невозможно (для этого нужен детализированный межотраслевой баланс, но Росстат пока только обрабатывает полученные для него данные). Однако из данных формы 5з отчётности Росстата следует, что для производства подотраслью ГТС 100 рублей добавленной стоимости нужно потратить примерно 120 рублей на отечественное сырьё и материалы. Наши оценки создаваемых при этом добавленных стоимостей позволяют сделать вывод о том, что косвенный вклад взрывного роста ГТС примерно равен прямому вкладу, т.е. совокупный вклад численно равен двум прямым вкладам⁵. При этом уровень запасов сырья и материалов в ГТС на всём анализируемом промежутке времени оставался стабильным, т.е. наращивание выпуска транспортных средств осуществлялось за счёт наращивания закупок сырья и материалов, а не использования уже имеющихся у предприятий запасов.

⁴ Вес ГТС в обрабатывающей промышленности (как доля добавленной стоимости) составляет 4,69%, а вес во всей промышленности в целом – 2,58%.

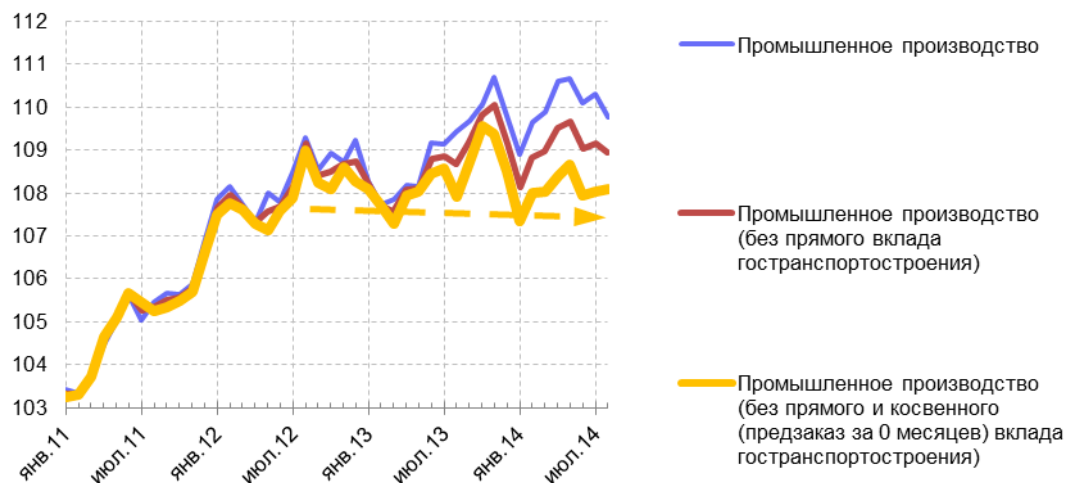
⁵ Помимо указанных прямого и косвенного вкладов есть ещё один косвенный вклад, заключающийся в том, что некоторые элементы для некоторых видов транспортных средств (к примеру, котлы для реакторов в подводных лодках) рассматриваются как основной капитал, и потому соответствующая добавленная стоимость отражается как амортизация, разнесённая на многие годы. Поэтому даже форма 5з не позволяет оценить стоимость всего оборудования, произведенного для нужд ГТС.

Рис. 3.2. Прямой вклад «гостраспортостроения» (ГТС) в динамику выпуска обрабатывающих производств (100 = 2010 г., сезонность устранена), в %



Источник: Росстат, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Рис. 3.4. Прямой и косвенный вклад ГТС в индекс промышленного производства (100 = 2010 г., сезонность устранена), в %



Источник: Росстат, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Согласно нашим оценкам, ускоренный рост ГТС обеспечил в январе-августе 2014 г. 1,3 п.п. из 1,4% годового прироста промышленного производства (рис. 3.4), т.е. без такой аномальной ситуации рост промышленности за 8 месяцев составлял бы всего 0,1%⁶.

Из полученных результатов мы делаем ряд содержательных выводов. Во-первых, рост промышленности в 2014 г. полностью обеспечен спросом со стороны государства. Во-вторых, госстимул в виде закупок военной техники статистически показал свою состоятельность – вклада ГТС в рост промышленности,

⁶ При оценке полного вклада ГТС мы предположили, что прямой и косвенный вклад синхронны, т.е. производство сырья, материалов и комплектующих для транспортных средств растёт в тот же месяц, что и выпуск транспортных средств («предзаказ на компоненты за 0 месяцев»). Но мы также рассматривали другие предпосылки – предзаказ за 3 месяца или за 6 месяцев. Как показывают расчёты (рис. 3.5), общая картина (стагнация промышленности, ориентированной на частный спрос) содержательно не меняется.

Рис. 3.3. Прямой вклад ГТС в индекс промышленного производства (100 = 2010 г., сезонность устранена), в %



Источник: Росстат, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

сопоставимого с тем, что наблюдается в 2014 г., не было с 2001 года. Почти полтора десятка лет ГТС, согласно данным Росстата, вообще практически не влияло на динамику промышленности. В-третьих, рост государственных и квазигосударственных закупок никак не трансформируется в рост других секторов промышленности (кроме производителей соответствующих компонент и материалов, разумеется): выпуск, определяемый частным (внутренним и внешним) спросом, стагнирует уже два года – со второго полугодия 2012 г. Т.е. ни госстимул, ни девальвация не вывели промышленность из состояния стагнации. В свою очередь импортозамещение, о чём так много говорят, начиная с весны, пока не оказало заметного эффекта на промышленную динамику. Пробуждение – дело непростое.

Судя по имеющимся данным, рост производства, если не всего ГТС, то, по крайней мере, его «военной» части, будет наблюдаться еще полтора-два года, поэтому удивляться сохранению существенного разрыва между динамикой ВВП и динамикой промышленности не следует.

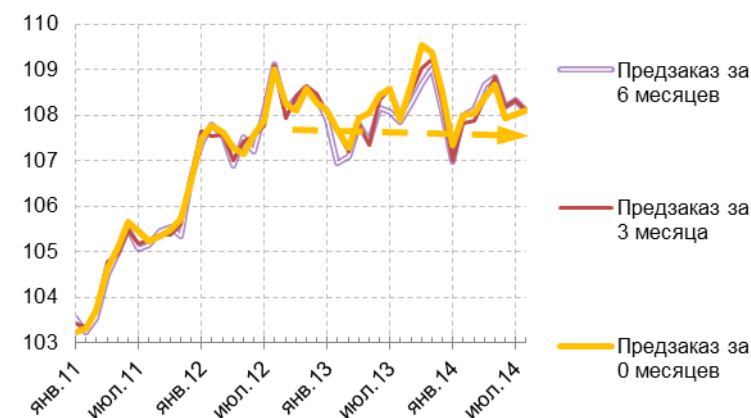
Николай Кондрашов, Елена Балашова

Реальный сектор

4. Финансовый результат во втором квартале: прибыли приросло, убытки на минимуме

Рост выручки от продаж на фоне снижающейся динамики затрат на производство и реализацию продукции, положительное сальдо по внереализационным операциям, минимальные за последние семь лет убытки убыточных предприятий способствовали росту сальдированного финансового результата экономики во втором квартале 2014 года более чем на 50% к соответствующему периоду прошлого года. Что это: основания для оптимизма на будущее или краткосрочный эффект низкой базы?

Рис. 3.5. Индекс промышленного производства (100 = 2010 г., сезонность устранена, в %) без прямого и косвенного вклада подотрасли ГТС при различных гипотезах о сроках предзаказа материалов и комплектующих для производства в ГТС



Источник: Росстат, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.