Комментарии о Государстве и Бизнесе

329

14 ноября 2020

Все мнения, высказанные в данном обозрении, отражают точку зрения авторов и могут не совпадать с официальной позицией НИУ ВШЭ

Платежный баланс

Импорт: а был ли кризис?

В сентябре 2020 года, несмотря на ослабление рубля, ускорился рост импорта, а его стоимость с устраненной сезонностью вышла на уровень марта текущего года. По сравнению с предкризисным пиком осенью прошлого года стоимость импорта товаров пока еще остается ниже на 8%. Вторая волна роста заболевания Covid-19 вряд ли приведет к жесткому карантину и очередному обвалу импорта. В результате масштаб нынешнего спада в динамике импорта будет в разы меньшим, чем в предыдущие кризисы. При этом снижение эластичности импорта по курсу уменьшает эффективность балансировки платежного баланса за счет курса.

Согласно данным ФСТ России, в сентябре 2020 года **стоимость импорта** товаров из стран дальнего зарубежья составила 17,9 млрд долл. С учетом стран СНГ стоимость всего импорта в методологии платежного баланса, по нашим оценкам, вплотную приблизилась к 21 млрд долл., практически выйдя на уровень прошлого года (рис. 1). С устраненной сезонностью импорт растет второй месяц подряд, причем ускоренными темпами: в сентябре – на 4,6% по сравнению с 1,9% в августе. В результате его стоимость уже сопоставима с показателями марта текущего года, но по сравнению с предкризисным пиком осенью прошлого года стоимость импорта пока еще остается ниже на 8%.

Рис. 1. Динамика стоимости импорта товаров из всех стран, млрд. долл.

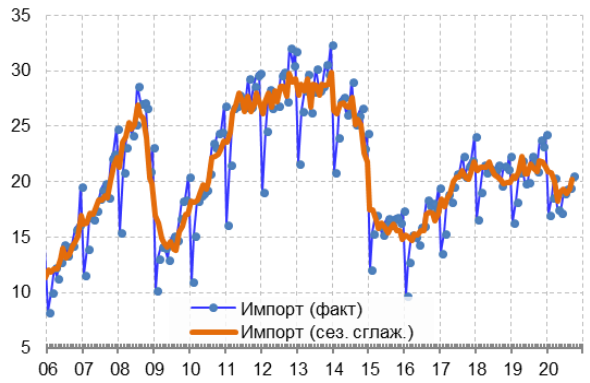
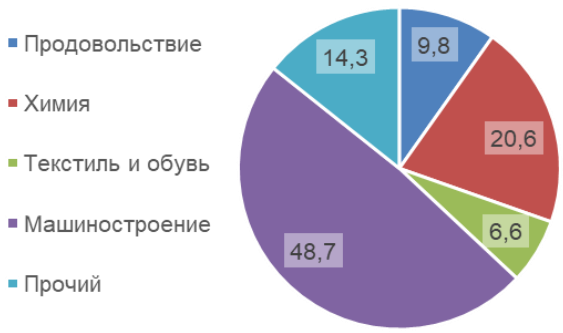


Рис. 2. Структура импорта из стран дальнего зарубежья в августе 2020 г., в %



Источники: база данных CEIC, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Наиболее показательна динамика **импорта наземного транспорта** и продаж автомобилей на внутреннем рынке. Стоимость импорта этой товарной группы (а это примерно десятая часть всего импорта из дальнего зарубежья) в сентябре выросла на 14% м/м, восстановившись до уровня начала года и преодолев спад в условиях карантина (рис. 3). Дно спада пришлось на апрель-май, когда стоимость импорта наземного транспорта упала ниже 1,0 млрд долл. с устраненной сезонностью. Это примерно соответствует стоимости импорта в январе 2016 года и в июле 2009 года.

Согласно данным Ассоциация европейского бизнеса, **объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей** на российском рынке в сентябре вырос до 154,4 тыс. автомобилей, т.е. более чем 3% как к прошлому году, так и с устраненной сезонностью (рис. 4). При этом сентябрьские продажи пока не преодолели спад предыдущего месяца, одной из причин которого стал дефицит автомобилей в наличии у дилеров после ажиотажного спроса после снятия карантина. Росту продаж, помимо отложенного спроса, способствуют господдержка автомобильной промышленности и ожидания роста рублевых цен из-за ослабления рубля.

Рис. 3. Динамика импорта наземного транспорта, млрд долл.

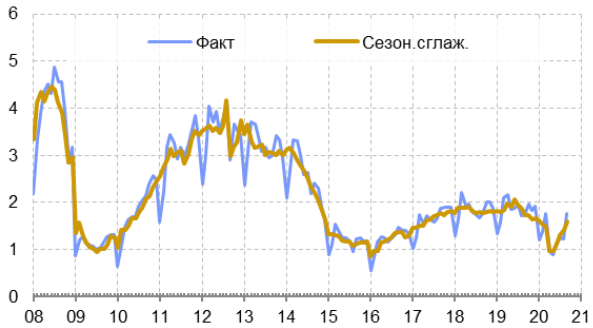
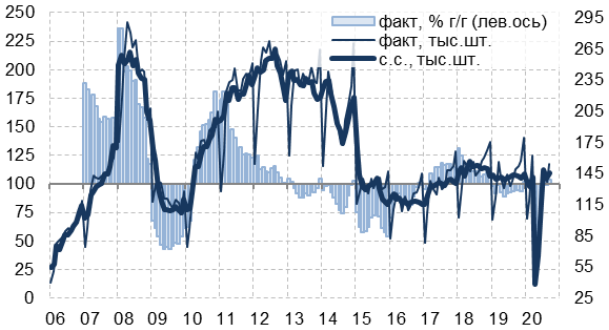


Рис. 4. Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в России



Источники: база данных CEIC, Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ), расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

В сентябре **обменный курс** вырос примерно с 74 до 80 рублей по отношению к доллару и с 88 до 93 рублей за евро. По отношению к предыдущему месяцу реальный эффективный курс рубля ослаб на 2,3% после снижения на 5,1 и 3,3% в августе и июле соответственно. Ослабление рубля негативно сказывается на покупательной способности населения и бизнеса и сдерживает восстановление импорта.

Однако **эластичность импорта** по курсу значительно снизилась по сравнению с предыдущими кризисами. В последние несколько лет эластичность была близка к единице (рис. 5 и 6), т.е. ослабление рубля на 10% приводило к аналогичному снижению стоимости импорта. По итогам 2015 года эластичность превышала 2, а в 2009 году была выше 6. Столь высокая эластичность в тот период, даже при умеренном обесценении рубля в реальном выражении, приводила к значительному снижению импорта в условиях падения экспорта и/или увеличения оттока капитала.

Рис. 5. Динамика реального эффективного курса рубля и стоимости импорта, в % г/г

Рис. 6. Эластичность импорта по курсу

Источники: база данных CEIC, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Примерно такие же эластичности получаются при анализе циклических изменений этих показателей. В таблице 1 приведены датировка и стоимость импорта перед падением (пики) и возобновлением роста (дно) в различные кризисные периоды. Значения индекса реального эффективного курса рубля соответствуют датам поворотных точек в импорте, хотя максимумы и минимумы в динамике курса рубля приходятся на другие месяцы (на импорт влияет не только курс, как и на курс влияет не только спрос со стороны импорта). Как видно из нижеприведенной таблицы, масштабы падения импорта становятся существенно меньшими, в отличие от изменения курса. Если в кризис 2008–2009 гг. эластичность импорт по курсу превышала 8, в 2014–2015 гг. снизилась до 3–4, то в текущем году составила примерно 1.

Таблица 1. Эластичность импорта по курсу в периоды циклического спада

Показатель	Период	Пик*	Дата	Дно*	Дата	Изм., %
Стоимость всего импорта (с.с.), млрд долл.	2008–2009 гг.	26,9	июл.08	13,8	авг.09	-49
	2014–2015 гг.	27,5	июл.14	15,8	апр.15	-43
	2020 г.	20,9	янв.20	18,2	апр.20	-13
Индекс реального эффективного курса рубля, 2000 г.=100	2008–2009 гг.	169	июл.08	159	авг.09	-6
	2014–2015 гг.	188	июл.14	166	апр.15	-12
	2020 г.	166	янв.20	145	апр.20	-13

* Пик и дно соответствуют поворотным точкам в динамике стоимости импорта.

Источники: база данных CEIC, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Падение импорта в 2020 году продлилось всего несколько месяцев, что было вызвано введением жесткого карантина, и оказалось в разы меньшим, чем в предыдущие кризисы. Нынешний спад импорта не связан со структурными проблемами в экономике, вызван приостановкой деятельности розничной торговли, носит V-образный характер и его можно назвать скорее техническим, чем кризисным. Конечно, вторая волна роста заболеваемости может привести к возобновлению части карантинных ограничений. Но, учитывая негативные последствия локдауна для экономики и населения, мы считаем повторение жесткого весеннего сценария маловероятным, при этом дальнейшее восстановление импорта продолжится, но более медленными темпами.

Сергей Пухов

Команда Центра развития

Дарья Авдеева
Наталья Акиндинова
Елена Балашова
Николай Кондрашов
Людмила Коновалова
Алексей Кузнецов
Валерий Миронов
Светлана Мисихина
Анжела Назарова
Сергей Пухов
Наталья Самсонова
Игорь Сафонов
Сергей Смирнов
Степан Смирнов
Алена Чепель
Андрей Чернявский

Ждем Ваших вопросов и замечаний!

Центр развития: тел. +7 (495) 772-95-90 доб. 23617, e-mail: info_dcenter@hse.ru, http://dcenter.hse.ru/

Пресс-служба НИУ ВШЭ: тел. +7 (495) 772-95-67, e-mail: press@hse.ru, http://www.hse.ru

Вся информация, представленная в настоящем выпуске, базируется на данных официальных органов и расчетах Института «Центр развития» НИУ «Высшая школа экономики». При использовании, частичном или полном, материалов, изложенных в выпуске, необходимо ссылаться на Институт «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Исследование осуществлено в рамках программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2020 году.