

Комментарии о Государстве и Бизнесе

318

24 сентября 2020

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

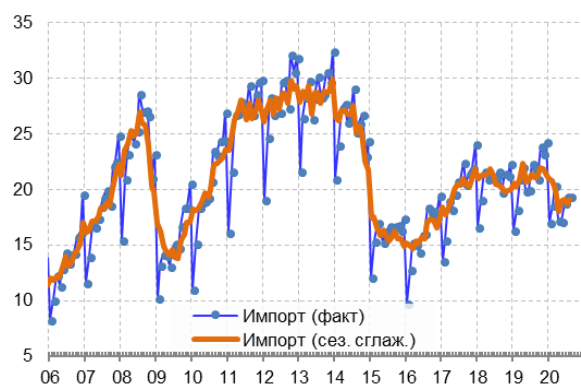
Платежный баланс

Импорт: реализация отложенного спроса близка к исчерпанию

В августе 2020 года продолжилась слабая тенденция роста стоимости импорта. По сравнению с июньским минимумом рост составил около 1%, однако отставание от пика прошлого года измеряется двухзначными цифрами. Одной из причин медленного восстановления импорта стало ослабление рубля. Из прогноза Банка России следует, что стоимость импорта до конца года с устранённой сезонностью, по нашим оценкам, должна ежемесячно снижаться примерно на 1,5%. Без дальнейшего ослабления рубля это маловероятно, либо производители из-за второй волны пандемии начнут сокращать поставки своей продукции в Россию.

Согласно данным ФСТ России, в августе 2020 года **стоимость импорта** из стран дальнего зарубежья составила 16,7 млрд долл. С учётом стран СНГ стоимость всего импорта в методологии платежного баланса, по нашим оценкам, оказалась на уровне 19,3 млрд долл. (рис. 1), снизившись на 12% г/г. С устранённой сезонностью с июня текущего года наметилась тенденция к росту, в т.ч. в августе импорт вырос на 1,2% м/м, в значительной мере компенсировав снижение предыдущего месяца. Однако до полного восстановления импорта все еще далеко – по сравнению с предкризисным пиком осенью прошлого года стоимость импорта остается ниже почти на 14%.

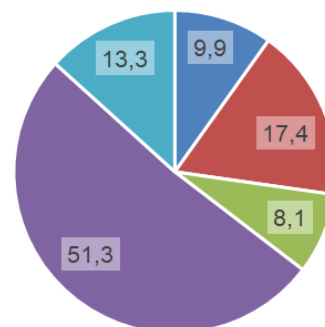
Рис. 1. Динамика стоимости импорта товаров из всех стран, млрд. долл.



Источники: база данных CEIS, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

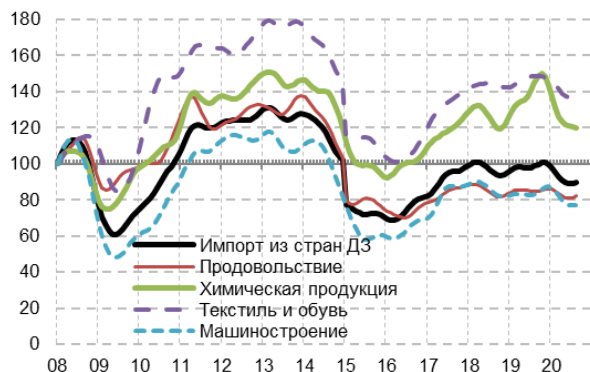
Рис. 2. Структура импорта из стран дальнего зарубежья в августе 2020 г., в %

- Продовольствие
- Химия
- Текстиль и обувь
- Машиностроение
- Прочий



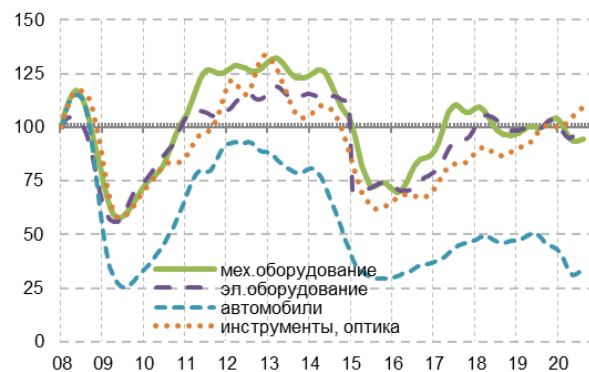
В структуре импорта из стран дальнего зарубежья, занимающего почти 90% всего импорта, примерно половина приходится на **продукцию машиностроения** (рис. 2). Импорт этих товаров после обвала в апреле в последующие три месяца стал постепенно восстанавливаться. Несмотря на снижение в августе (около 3% м/м с устраненной сезонностью) тенденция к росту сохраняется. Инвестиционный импорт пока еще на 12% меньше докризисного уровня конца прошлого года.

Рис. 3. Индекс стоимости укрупнённых товарных групп импорта из стран дальнего зарубежья (тренд), янв. 2008 г. = 100



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

Рис. 4. Индекс стоимости импорта продукции машиностроения из стран дальнего зарубежья (тренд), янв. 2008 г. = 100



В подгруппе «Инструменты и оптика» машиностроительной продукции долгосрочная тенденция к росту наметилась еще в середине 2015 года. В период Covid-кризиса росту этой группы способствовали закупки медицинских инструментов и аппаратов. Последние два с половиной года в узком диапазоне колеблется стоимость импорта механического оборудования и электрооборудования (рис. 4). После 12-месячного спада с июня текущего года наметилась тенденция к росту стоимости импорта средств наземного транспорта (рис. 4 и 5). Причем стоимость этой продукции примерно на треть ниже локального максимума 2019 года.

Согласно данным Ассоциация европейского бизнеса, **объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей** на российском рынке в августе 2020 года снизился до 137,5 тыс. автомобилей, т.е. на 0,5% г/г и на 5,5% м/м с устраненной сезонностью (рис. 6). Одной из причин снижения продаж в августе стал дефицит автомобилей в наличии у дилеров после ажиотажного спроса в июле. Многие покупатели в августе оформляли заказы на сентябрь-октябрь, а то и позже. Дефицит образовался из-за того, что производители во многих странах были вынуждены снизить объемы производства и поставок вследствие карантина, были нарушены логистические цепочки поставок комплектующих. Дальнейший рост продаж может существенно замедлиться или даже снизиться: в значительной степени отложенный спрос уже реализован, в т.ч. за счет предоплаченных заказов, а цены, скорее всего, начнут расти из-за ослабления рубля и поступления более дорогих новых моделей. Однако господдержка автомобильной промышленности¹ не даст рынку значительно упасть до конца года.

¹ В частности, в августе правительство заказало у АвтоВАЗа сразу 15 тыс. машин. В конце мая Правительство России приняло решение загрузить предприятия автопрома опережающими госзакупками — эта мера компенсирует спад потребительского спроса на авторынке, вызванный «коронавирусным» кризисом. На госзакупки в 2020 году направлено 70 млрд руб., на эту сумму для госведомств приобретут 33 тыс. легковушек, грузовиков и автобусов.

Рис. 5. Динамика импорта наземного транспорта, млрд долл.



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

Рис. 6. Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в России



Примерно одну пятую часть импорта из дальнего зарубежья занимает **химическая продукция**, стоимость которой снизилась наиболее сильно за последний год среди других укрупненных групп и остается ниже предкризисного максимума на 30%. В апреле-июне 2020 года, период острой фазы пандемии, рынок этой продукции поддержал спрос на фармацевтическую продукцию. В последующие месяцы спрос сместился на парфюмерию, моющие средства, а также на полимеры и каучук. При этом стоимость продуктов органической и неорганической химии снижается с переменным успехом с сентября прошлого года.

В июле-августе наметилась тенденция к росту импорта **продовольствия**, а также **текстиля и обуви**. Однако доля каждой из этих укрупненных групп в августе не превышала десятой части импорта из дальнего зарубежья, а их стоимость последние три года сильно не меняется.

В целом за последние три месяца наблюдается **тенденция роста** стоимости всего импорта среднемесячным темпом на уровне 0,3%. При сохранении этих темпов до конца 2020 года, стоимость импорта в методологии платежного баланса может составить примерно 232 млрд долл., что почти на 9% меньше предыдущего года. Согласно прогнозу Банка России, стоимость импорта по итогам года может снизиться еще больше – более чем на 10%, т.е. до конца года стоимость импорта с устранённой сезонностью должна ежемесячно снижаться примерно на 1,5%.

Одной из **причин медленного восстановления импорта** стало ослабление рубля, эффективный курс которого в августе 2020 года снизился на 5,2% м/м и на 3,3% м/м в июле, а всего с начала года рубль подешевел почти на 12%. Столь сильное ослабление рубля негативно сказалось на покупательной способности населения и бизнеса, и без того пострадавших от карантина. Снижение импорта в оставшееся время года (соответствует прогнозу Банка России, см. выше) без дальнейшего ослабления рубля вряд ли возможно.

Кроме того, из-за последствий пандемии коронавируса в мире не все западные производители смогли своевременно организовать поставки своей продукции в Россию и, похоже, не спешат наращивать производство в условиях второй волны коронавируса. Эффекты отложенного спроса в значительной мере уже реализованы, и в дальнейшем восстановление спроса к докризисным уровням, скорее всего, будет происходить более умеренными 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.