

**В марте этого года Россия столкнулась с самым масштабным пакетом санкций в истории. Как в обществе, так и в правительственных кругах консолидированно разделяется идея необходимости структурной трансформации экономики для обеспечения большего экономического суверенитета с опорой на собственные источники развития.**

**Институт экономики роста им. Столыпина оценил статус ключевых проектов импортозамещения, поиска новых рынков, обеспечения финансовой независимости. Планируем делать это и в будущем.**

### **Финансовый сектор:**

#### 1. Сопряжение финансовых систем

- к настоящему времени достигнуты договоренности об использовании российской платежной системы Мир в Турции, Вьетнаме, Армении, Южной Корее, Узбекистане, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Южной Осетии и Абхазии. Это 4 % от площади всех государств мира.

- из числа стран – партнеров России ведутся переговоры, но пока не достигнуты договоренности с Китаем, Индией, Египтом, Южной Африкой, Бразилией, Шри-Ланкой, Таиландом, Аргентиной, Венесуэлой, Кубой, Ираном, Индонезией, Азербайджаном.

- в существующих условиях сопряжение НСПК с валютными системами «недружественных» стран возможно лишь в отдаленной перспективе.

Таким образом, целевым показателем можно признать процент площади территорий стран, не относящихся к недружественным. Это порядка 100 млн. кв. км. или около 74 % территории Земли.

**Достижение целевого показателя –  $4\%/74\% = 5,4\%$ .**

#### 2. Переход к расчетам в национальных валютах

- полностью перешли на расчеты в нацвалютах с Россией – Киргизия

- ведутся переговоры или частично перешли – Армения, Белоруссия, Казахстан, Узбекистан, Китай, Турция, Индия, Иран

- обсуждается перспектива валютного союза стран БРИКС

**Достижение ключевого показателя (аналогично предыдущему пункту) – 0,15 % (полностью перешли), частично перешли или ожидается – 19 %.**

#### 3. Доступный капитал для перезапуска экономики.

Согласно поставленной еще в 2012 году цели для обеспечения темпов роста выше мировых показатель инвестиций от ВВП должен был

составить 27 %. При этом в 2019 и 2021 годах этот показатель составлял около 17-20 % (без учета 2020 года, в котором инвестиции просели по объективным причинам).

В 2021 году российский ВВП составил 131 трлн. руб. Для обеспечения ускоренного роста России необходимо порядка 10 % дополнительных инвестиций от ВВП, то есть порядка 13 трлн. руб.

Логично ожидать, что большинство новых инвестиций в сложившихся условиях должны осуществляться из привлеченных средств, что предполагает специальные программы как по кредитованию, так и по выпуску облигаций.

Общий объем специальных программ рефинансирования корпоративного сектора по льготным ставкам должен составить в 2022 году 3 трлн. руб. Сюда входят не только инвестиционные, но и оборотные кредиты. Однако, их тоже можно брать в расчет как меру поддержки, так как льготные оборотные кредиты высвобождают средства для собственных инвестиций предприятий.

В то же время поддержка рынку облигаций не оказана, за I полугодие 2022 года рынок корпоративных облигаций сократился на 1 трлн. руб., при этом в основном новые выпуски были краткосрочными облигациями банковского сектора (83 % в июне 2022 года против 53 % в 2021 году).

Согласно расчетам ЦБ РФ, снижение средневзвешенной ставки по рублевым кредитам на 1 п.п., вызванное изменением ключевой ставки Банка России, приводит к изменению кредита экономике примерно на 1,5% с лагом в один квартал. В дальнейшем, если не происходит возврата ставки к исходным значениям, отклик достигает 2,3% через год и 3,0% через два года (Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на 2020 год и период 2021 и 2022 годов).

Объем рынка корпоративного кредитования в России – 50 трлн. руб. То есть снижение ставки на 1 % дало бы 0,75 трлн. дополнительных кредитов. На 4 % - 3 трлн. в 2022 году.

Также снижение ставки косвенно повлияло бы на привлекательность размещения облигаций для компаний (за счет снижения обслуживания долга, сейчас рынок облигаций нефинансового сектора порядка 10 трлн. руб.) и на переток депозитов организаций (сейчас это 36 трлн. руб.) в инвестиции за счет снижения привлекательности сбережений. Для упрощенной оценки может учитываться та же норма процентного канала трансмиссионного механизма – снижение ставки на 1 % вызывает 1,5% прирост облигаций и дополнительных инвестиций из сбережений. Таким образом, снижение ставки на 4 % могло бы вызвать рост рынка облигаций 600 млрд. руб. и переток

сбережений в инвестиции на 2,16 трлн. руб. То есть это еще порядка 2,8 трлн. руб. дополнительных инвестиций в экономику. Надо отметить, что снижение ставки даже на 4 % не смогло бы восполнить весь объем дефицита инвестиций в России, а только 48-64 % от них. Надо сказать, что такие расчеты являются предельно упрощенными, особенно в условиях этого года с учетом общей неопределенности будущего спроса, сложностью физического осуществления инвестиций в основной капитал, высоких рисков, предпочтения крупными компаниями стратегии сохранения стратегии развития. Однако в следующем году, на фоне адаптации компаний и лучшего понимания перспектив рынков, именно снижение ключевой ставки представляется главным направлением для наращивания инвестиций, необходимых для перехода к опережающему росту. На горизонте двух лет продолжительное снижение ставки могло бы произвести эффект в 2 раза больший, то есть уже около 11,6 трлн. дополнительных инвестиционных средств.

**Достижение показателя в 2022 году – 3 трлн. руб./13 трлн. руб.= 23 %.**

## Логистика

### 1. Текущая перестройка логистических цепочек

По данным Росстата объем перевозок грузов российским транспортом за первое полугодие 2022 года составил 3,59 млрд. тонн – на 0,6% меньше показателя аналогичного периода прошлого года.

По данным Росстата, перевозки автотранспортом увеличились по сравнению с уровнем 6 месяцев 2021 года на 0,5% и достигли 2,38 млрд. тонн.

Перевозки железнодорожным транспортом по итогам отчетного периода составили 615,6 млн. тонн, что на 2,8% меньше показателя января-июня прошлого года.

Транспортировка трубопроводным транспортом составила 554,7 млн. тонн, что ниже уровня 6 месяцев прошлого года на 3,4%.

В том числе объем прокачки газопроводным транспортом уменьшился на 10,9% и составил 266,1 млн. тонн. В то же время прокачка нефтепроводным транспортом увеличилась на 4,7% (до 266,6 млн. тонн), нефтепродуктопроводным транспортом – на 6,7% (до 22,1 млн тонн).

Перевозки морским транспортом за январь-июнь текущего года составили 11,4 млн. тонн – на 9,5% больше, чем годом ранее.

Перевозки внутренним водным транспортом составили 36,8 млн. тонн – на 3,2% больше показателя 6 месяцев 2021 года.

Объем перевозок воздушным транспортом составил 0,34 млн. тонн. По сравнению с показателем 6 месяцев 2021 года перевозки воздушным транспортом сократились на 50,2%.

Ключевую роль в сохранении объема перевозок сыграл автотранспорт, который во многом взял на себя провалы железнодорожного грузопотока.

Существенное падение произошло в объеме перевезенных грузов авиатранспортом и посредством газопроводов, что отражает особо острое влияние санкций на данные отрасли.

Безусловно, показатели отражают в основном внутренний грузопоток, однако в случае существенного снижения объема трансграничной логистики это несомненно отразилось бы на показателях внутреннего грузопотока.

По данным Ассоциации морских торговых портов грузооборот морских портов за январь-июнь 2022 года уменьшился на 0,5 % по сравнению с первым полугодием 2021. Падение перевозок угля, контейнерных грузов, черных металлов, зерна компенсировано ростом перевалки удобрений, руды, сырой нефти и сжиженного газа.

Таким образом, надо констатировать, что логистика, как внутренняя, так и внешняя показала наилучшую адаптацию к кризису, показав **значения 99,5 % от уровня прошлого года.**

#### Макропроекты по развитию логистических путей

Перестройка логистических цепочек не может основываться на временных решениях, таких как ситуативный поиск новых путей и перевозчиков в обход режима санкций. Транспортные коридоры России должны быть обеспечены надежной и широкой пропускной способностью, собственным, не попадающим под санкции транспортом, современными, скоростными пунктами пропуска.

Четыре ключевых проекта для российской логистики.

1. Расширение Восточного полигона железных дорог.

Целевая пропускная способность коридора - 240 млн. тонн в год (такую оценку давал в прошлом году президент РЖД О. Белозеров) к 2030 году. Проект расширения Восточного полигона в этом году стал еще более актуальным, чем ранее, особенно с учетом того, что возможности дальневосточных портов по перевалке превышают пропускную способность железнодорожных линий. Несмотря на осуществление первого этапа развития Восточного полигона с 2013 года, долгое время пропускная способность составляла около 140 млн. тонн в год. В этом году РЖД обещает

довести ее до 158 млн. тонн. **То есть состояние 158 млн. тонн/240 млн. тонн от целевого = 65 %.**

## 2. Развитие транспортного коридора Север-Юг

Проект транспортного коридора Север-Юг не новый, реализуется с 2000 года. В настоящее время пропускная мощность коридора составляет порядка 10 млн. тонн в год, в то время как целевая порядка 30 млн. тонн. Пропускную способность коридора сдерживают «узкие» места на отдельных участках, причем не только в России (это касается как автомобильной части коридора, так и морской и железнодорожной). **Состояние от целевого – 10 млн. тонн/30 млн. тонн = 33 %.**

## 3. Создание собственного независимого торгового флота

В 2019 году судами российских судовладельцев перевозилось только 2,2 % всех грузов, переваливаемых в российских морских портах. Ключевым перевозчиком российских грузов был концерн MAERSK. В крупнейших российских портах его доля составляла от 55 до 70 % включительно. Заместить полностью уход иностранного олигополиста за счет российских судов представляется крайне амбициозной, но фактически нереализуемой задачей. Охват всех российских грузов отечественными судовладельцами предполагает необходимость создания глобальной международной транспортной компании, которая будет работать не только на российском, но и на других рынках. Более реалистично ставить задачи занятия хотя бы 50 % рынка морских перевозок отечественных товаров за счет как строительства собственных судов, так и их скупки по миру.

**Таким образом, степень выполнения показателя – 2,2%/50% = 4,4 %.**

## 4. Создание современной системы пунктов пропуска.

По данным Минтранса России в России действует 313 пунктов пропуска через границу. На модернизацию всех пунктов пропуска потребуется порядка 300 млрд. руб., однако соответствующие средства в прогнозных бюджетах не заложены.

В этих условиях Минтранс России в 2021 году выбрал для модернизации до 2027 года 58 приоритетных пунктов пропуска, на которые приходится 80 % грузопотока.

Еще в 2021 году началась программа модернизации 15 пунктов пропуска, на которые были предусмотрены средства. Остается 43 объекта, которые требуют дополнительного выделения средств и подлежат модернизации с 2022 по 2027 год.

В 2022 году Минтранс России завершена модернизация и открыты 7 пунктов пропуска. Также на этот год запланировано завершение модернизации еще 9 пунктов пропуска.

**Таким образом, из 58 приоритетных пунктов планируется завершить модернизацию 16 в этом году, что составляет 28 %.**

### **Развитие обрабатывающих производств и несырьевого экспорта**

Цель по развитию обрабатывающих производств и несырьевого экспорта стояла перед Россией и ранее. Это обусловлено необходимостью обеспечения ускоренного роста экономики на основе производства большего объема добавленной стоимости, обеспечения большей импортнезависимости, процессами углеродного перехода, переход мировой экономики к концепции Индустрии 4.0.

Тем не менее и в 2021 году драйвером российской экономики выступал сырьевой экспорт, остается он основным фактором, поддерживающим экономику и в 2022 году. Доля НИОКР в ВВП составляет 1 % и остается практически неизменной в течение 10 лет. Структура российской экономики за последние 10 лет не претерпела существенных изменений.

Программы развития собственных производств и импортозамещения стали успешными только в отдельных отраслях. В большинстве отраслей программы модернизации реализуются в недостаточной степени в связи с отсутствием собственных технологий, высокой зависимостью от импортного оборудования и комплектующих, недостатка капитала для развития.

В данном исследовании мы оценим реализацию антисанкционных планов в наиболее критических сферах обрабатывающей промышленности, так как полагаем достаточно успешные проекты интенсификации и наращивания производства сельскохозяйственной продукции были запущены уже более 10 лет назад и непосредственно к антисанкционным проектам сейчас не относятся.

1. **Микроэлектроника и электронные компоненты.** Фактически, Россия оказалась отрезана от некоторых видов продукции, что резко сузило возможность производить комплектные изделия. Доля российских производителей на отечественном рынке была **порядка 12-18 %** и к текущему моменту ситуация не изменилась. При этом целевой показатель, установленный Минпромторгом в 2020 году по данным открытых источников это доля на рынке в 57 %. **Достижение целевого показателя –  $12\%/57\%=21\%$**



## 2. Дорожно-строительная и специальная техника

В 2021 году 83 процента машин, проданных на российском рынке, были иностранного производства. Официально озвученных показателей по доле российских производителей на рынке дорожно-строительной и специальной техники в открытом доступе не имеется, однако РСПП считает, что сложновыполнимым, но возможным показателем на горизонте 3-5 лет является 50% доля рынка отечественных производителей.

**Достижение целевого показателя –  $17\%/50\%=34\%$**

3. **Автомобилестроение** – по итогам полугодия производство легковых автомобилей упало на 61,8% до 281 тысячи автомобилей. Целевым показателем можно считать возвращение к уровню производства 2021 года – 1,34 млн. легковых автомобилей в год. При этом надо принимать во внимание, что ключевые объемы производства текущего года пришлись на первые два месяца – январь и февраль. Поэтому в качестве базы для сравнения целесообразнее принимать среднемесячный выпуск. После начала влияния санкций он составил 37 тыс. штук за апрель-июнь или 12,3 тысяч ежемесячно, в то время как в 2021 году составлял 111700 штук в месяц.

**Достижение целевого показателя –  $12300/111700=11\%$ .**

## 4. Авиастроение.

Согласно прогнозам Минпромторга России до 2030 года авиакомпаниям планируется передать 1000 самолетов российского производства, то есть с учетом 2022 года 111 самолетов в год. При этом, по прогнозам Госкорпорации Ростех в этом году планируется поставить в авиакомпании 10 самолетов SSJ.

**Показатель  $10/111=9\%$ .**

Достоверного прогноза по производству российских гражданских самолетов на 2023 год пока нет.

Суммируя, можно рассчитать **средний статус антисанкционных инициатив/положения** в отраслях и сферах, наиболее затронутых санкциями **в 27 %**.

Если из расчета **убрать процесс текущей перенастройки логистики**, актуальный только для текущего года, средний показатель будет составлять **21 %**.