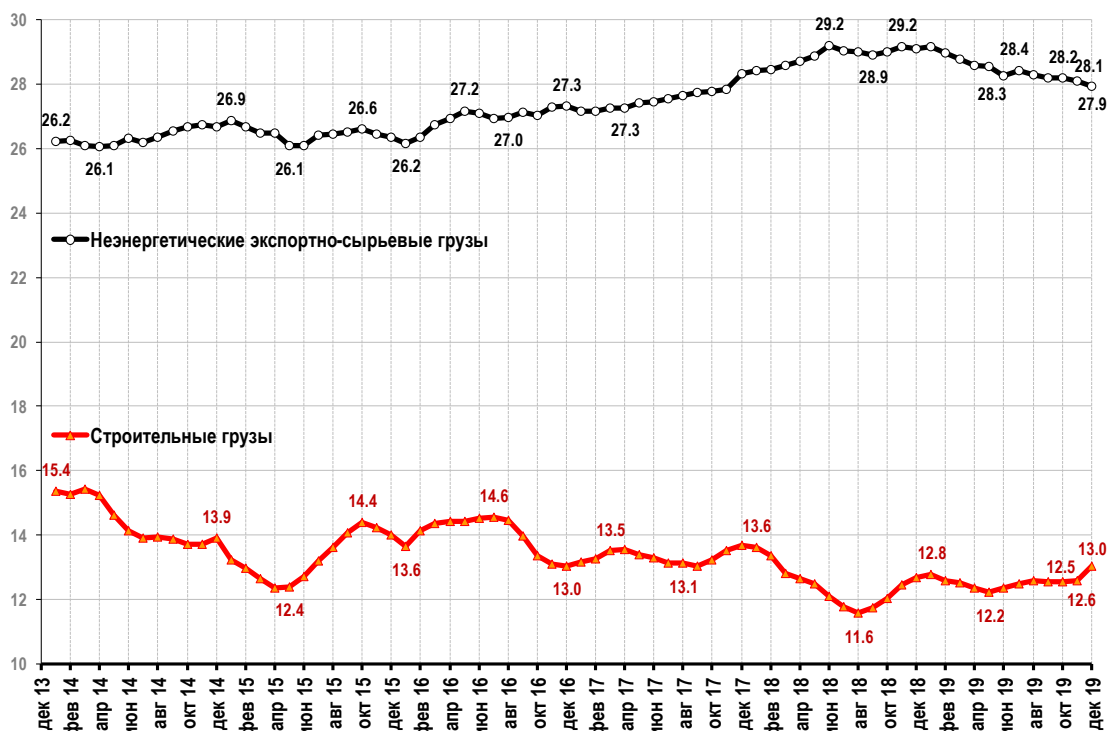


В погрузке грузов² на железнодорожном транспорте по двум основным отслеживаемым нами группам грузов тенденции разнонаправлены. В декабре объем погрузки экспортных неэнергетических грузов снизился, в то время как строительных грузов – резко увеличился (последнее – результат необычно теплого декабря в европейской части России, что стимулировало строительные работы, см. График 2).

График 2. Погрузка (перевозки) основных видов грузов железнодорожным транспортом (млн. т, сезонность устранена)



Согласно индексам HIS Markit PMI, отражающим в большей степени ситуацию во внутренне-ориентированном сегменте, ситуация достаточно противоречива.

С одной стороны, [индекс PMI обрабатывающих отраслей](#) вот уже четвёртый месяц подряд «показывает» значимое ухудшение (хотя в декабре интенсивность ухудшения несколько уменьшилась, см. График 3). С другой стороны, [индекс PMI сферы услуг](#) – напротив – «фиксирует» достаточно существенное улучшение, при этом несколько ослабшее в декабре (см. График 4).

² Источник данных – [РАО РЖД](#). Без учёта перевозок угля, зерна и комбикормов, динамика перевозок которых особенно значимо отражает действие специфических отраслевых факторов, а не изменение конъюнктуры в экономике. Также нами не отслеживаются перевозки грузов внутренне-ориентированных производств, в связи с тем, что их бóльшая часть перевозится автотранспортом, а динамика их перевозок железнодорожным транспортом отражает также изменение его относительной привлекательности по сравнению с автомобильным.

График 3. Индекс IHS MARKIT PMI обрабатывающих отраслей России³

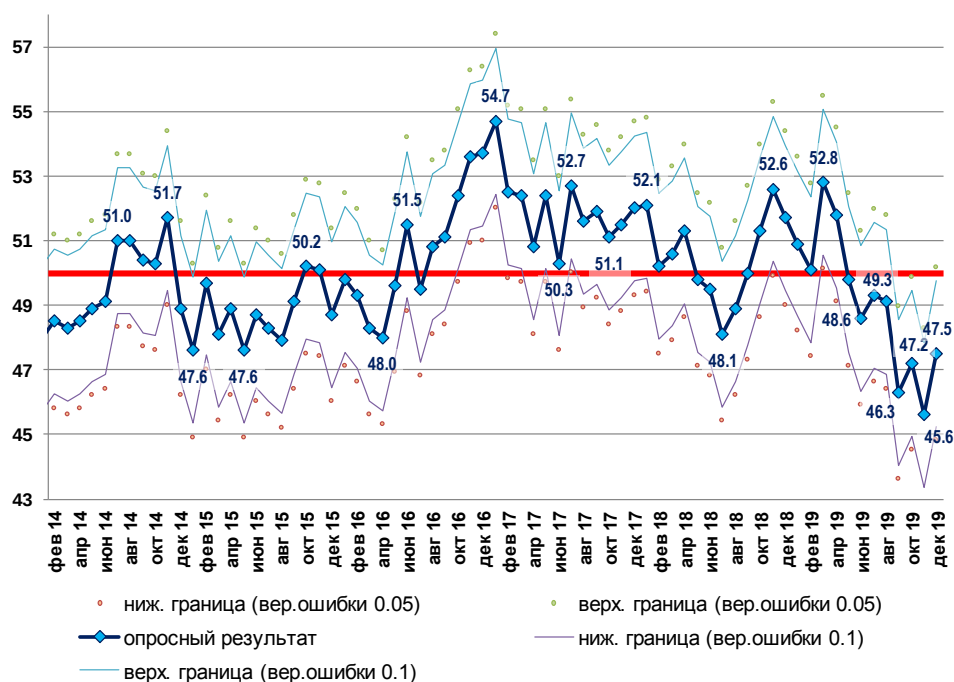
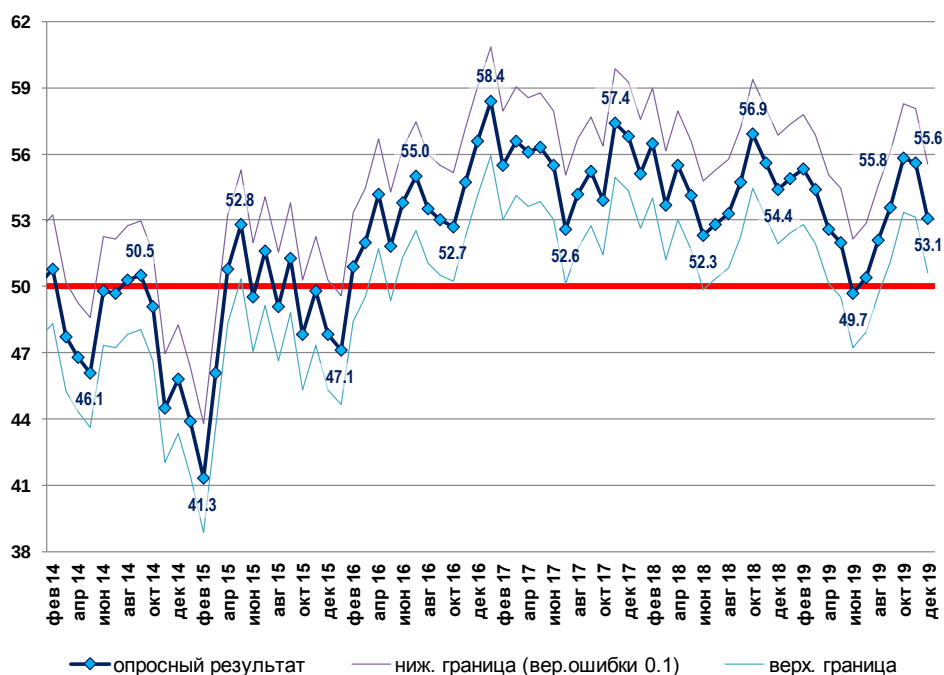


График 4. Индекс IHS MARKIT PMI сферы услуг России



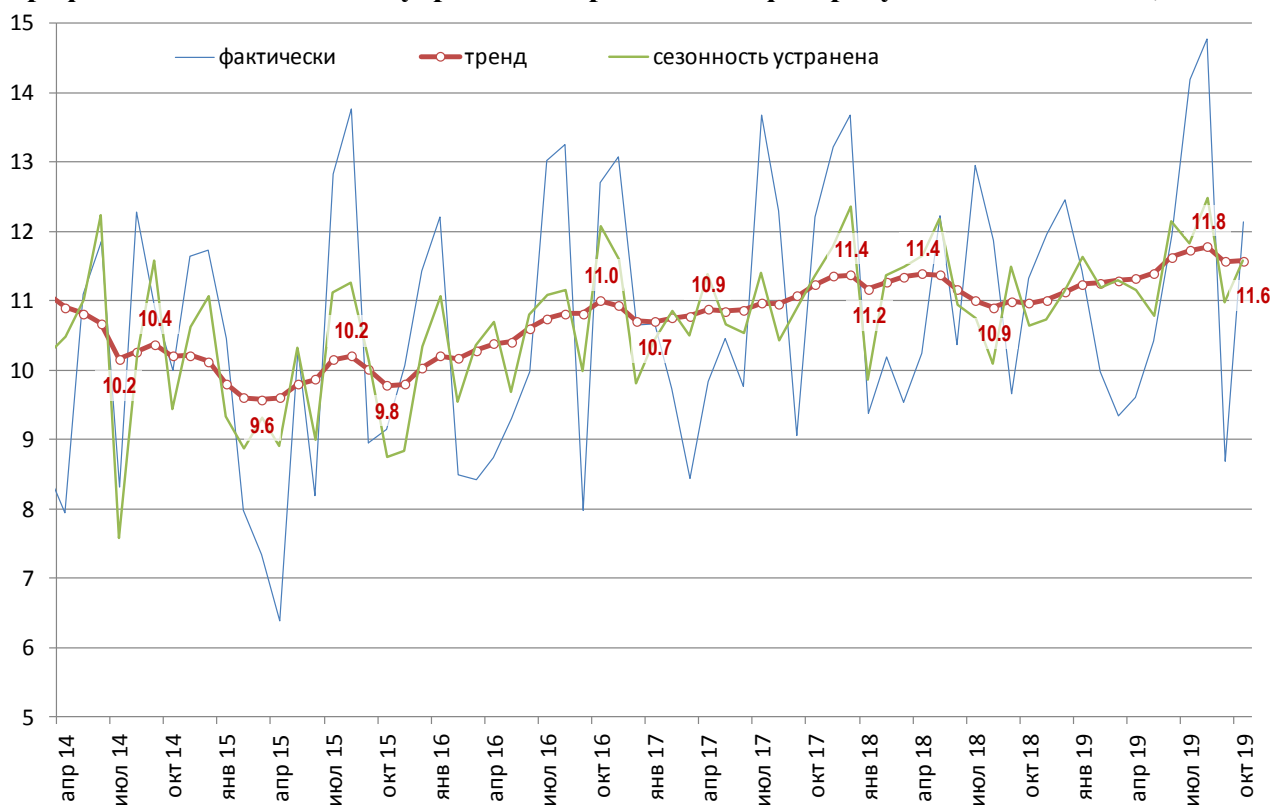
³ Расчет интервалов сделан для уровней доверительной вероятности 0,9 и 0,95. Расчет выполнен исходя из предположения о том, что «отвечающие предприятия» при расчете индекса имеют равный вес (мы не нашли в методологических комментариях к индексу, так ли это на самом деле; в случае, если это не так – доверительные интервалы будут шире, чем рассчитанные, то есть для интервалов приведены «оценки снизу»). При расчетах учтено, что индекс PMI – композитный из пяти субиндексов с индивидуальными весами.

Приложение. О наблюдаемом потреблении нефтепродуктов как косвенном индикаторе экономической активности

В предыдущей записке мы предложили к рассмотрению «наблюдаемое внутреннее потребление нефтепродуктов» в качестве косвенного индикатора деловой активности в экономике. К сожалению, данные для его расчета появляются с заметной задержкой (приблизительно через 37-38 календарных дней после окончания отчетного месяца), тем не менее, на наш взгляд, он представляет безусловную аналитическую ценность.

Объемы **наблюдаемого внутреннего потребления нефтепродуктов** росли с конца 2018 г. (График 5). При этом к концу лета 2019 г. наблюдалось ускорение подъема, а затем, корректирующее снижение в сентябре-октябре. По всей видимости, эти колебания были во многом обусловлены временной активизацией спроса на топливо со стороны агропромышленного комплекса (вслед за высоким урожаем⁴). При этом даже после снижения объем потребления нефтепродуктов остается на очень высоком по историческим меркам уровне.

График 5. Наблюдаемое внутреннее потребление нефтепродуктов в экономике, млн. т



⁴ По оперативным данным Минсельхоза РФ (от 5 декабря), по различным «грузоформирующим» культурам прирост уже собранного урожая к прошлогоднему следующий. Пшеница: +6,1%, ячмень (намолочено): +22,0%, кукуруза: +29,7%, сахарная свекла: +29,1%, подсолнечник: +22,4%, овощи: +23,8%.

***Методологический комментарий.** Наблюдаемое внутреннее потребление нефтепродуктов (включая изменение запасов) рассчитано как первичная переработка нефти (Росстат, код 19.20.21.001.АГ по ОКПД-2) за вычетом чистого экспорта нефтепродуктов (ФТС, коды 2707 и 2710 по ТН ВЭД). Рассмотрение именно такого укрупненного агрегата сделано сознательно – для устранения влияния переключения потребителей между различными видами топлив (особенно актуально для рынка дизтоплива, где распространено использование суррогатов, состав которых меняется вслед за госрегулированием сектора). Анализируя средне- и, особенно, долгосрочные траектории показателя как аппроксиматора экономической активности, необходимо учитывать наличие трендов на снижение удельного расхода топлива в экономике и уменьшение доли тяжелых дистиллятов в структуре производства нефтепродуктов (то есть экономическая активность растет опережающим темпом по сравнению с представленным индикатором).*

**Руководитель направления реального сектора
Ведущий эксперт**

В.Сальников
Д.Галимов