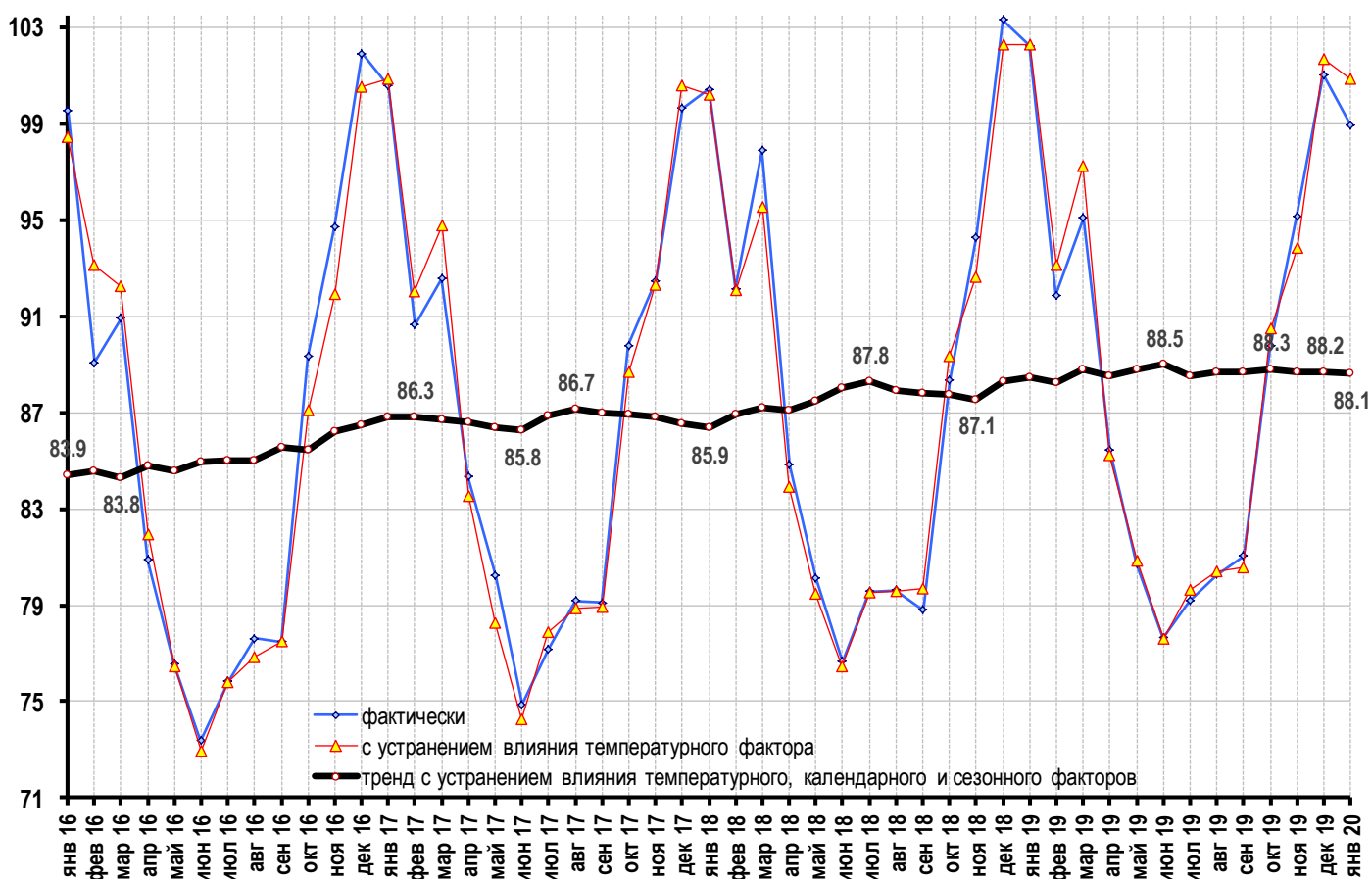


О косвенной оценке производственной активности в экономике в январе

Судя по косвенным признакам, в январе производственная активность значительно не изменилась – по различным отслеживаемым индикаторам отмечается слабо выраженная разнонаправленная динамика.

Объём электропотребления, отражающий производственную активность наиболее электроёмких потребителей¹, в январе остался практически на уровне предшествующих месяцев (с коррекцией на сезонный и температурный факторы, см. График 1).

График 1. Динамика электропотребления (млрд. кВт·ч)

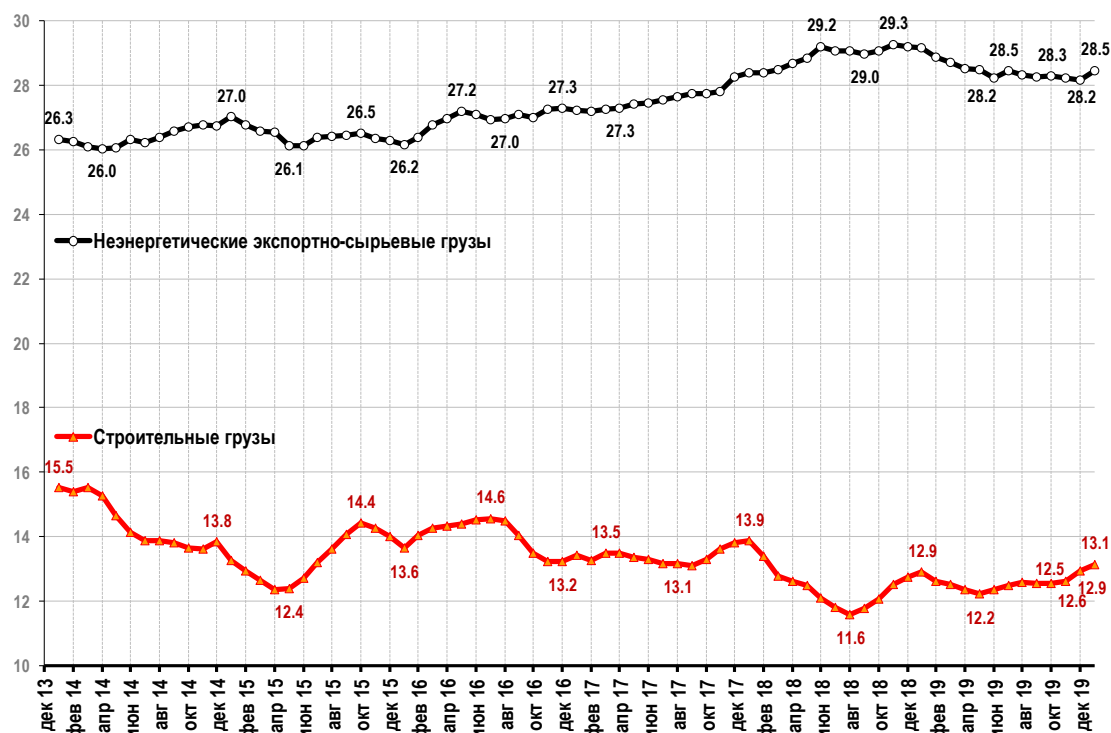


Источник данных: [СО ЕЭС](#), устранение сезонного и температурного факторов – ЦМАКП

¹ Производители сырья: металлургия, добыча, ж/д транспорт, химические производства, – а также сфера услуг. Крупным потребителем (около 12%) является также население, однако, его потребление имеет очень устойчивый во времени характер (с устранением сезонного и температурного факторов) и на уровне отдельных месяцев не оказывает существенного влияния на рассматриваемый показатель.

В погрузке грузов² на железнодорожном транспорте по двум основным отслеживаемым нами группам грузов – как экспортных неэнергетических грузов, так и строительных – наблюдается восстановительный рост. Этот рост – преимущественно результат необычно теплой погоды (особенно в европейской части России), что стимулировало строительные работы, а в части сырьевых грузов – перевозки конструкционных материалов из черных металлов (см. График 2).

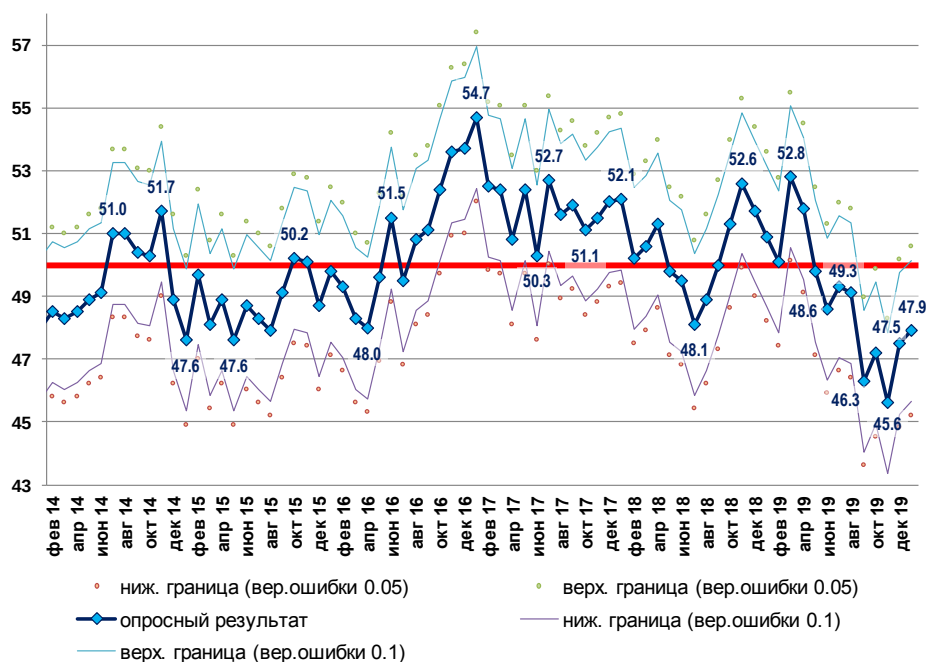
График 2. Погрузка (перевозки) основных видов грузов железнодорожным транспортом (млн. т, сезонность устранена)



Согласно [индексу HIS Markit PMI обрабатывающих отраслей](#), ситуация остается достаточно стабильной. Уже второй месяц индекс существенно – с учетом доверительного интервала опросной оценки – не отличается от значения 50, которое означает неизменность ситуации (см. График 3).

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



**Руководитель направления реального сектора
Ведущий эксперт**

**В.Сальников
Д.Галимов**

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.

Публикация расчетного объема потребления нефтепродуктов в данной записке приостановлена, что связано с двумя обстоятельствами. Во-первых, данный индикатор не относится к опережающим: в силу принципиальной неустойчивости данного показателя (связанного с неравномерностью экспортных поставок), вывод о направленности изменения внутреннего потребления можно делать лишь с двухмесячной задержкой. Во-вторых, появление свежих данных за очередной месяц об экспорте нефтепродуктов проводится спустя несколько дней, после появления остальных данных, используемых в настоящей записке. Отсюда, фактически в записке публиковались бы данные о потреблении нефтепродуктов, которые характеризуют ситуацию почти трехмесячной давности.