Валерий ВЕРЕМЕЕВ,
начальник департамента экономической конъюнктуры
и стратегического развития, ОАО «РЖД»

Развитие транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязаны. Уровень материального производства определяет спрос на услуги по транспортировке грузов. Вместе с тем, транспортный сектор является системообразующим, влияет на развитие промышленности и экономики в целом. Железнодорожный транспорт составляет основу российского транспортного комплекса, обслуживая основную часть потоков массовых грузов. Вследствие этого динамика железнодорожных грузовых перевозок позволяет судить о тенденциях в реальном секторе экономики страны.

Индикаторы высокой скорости

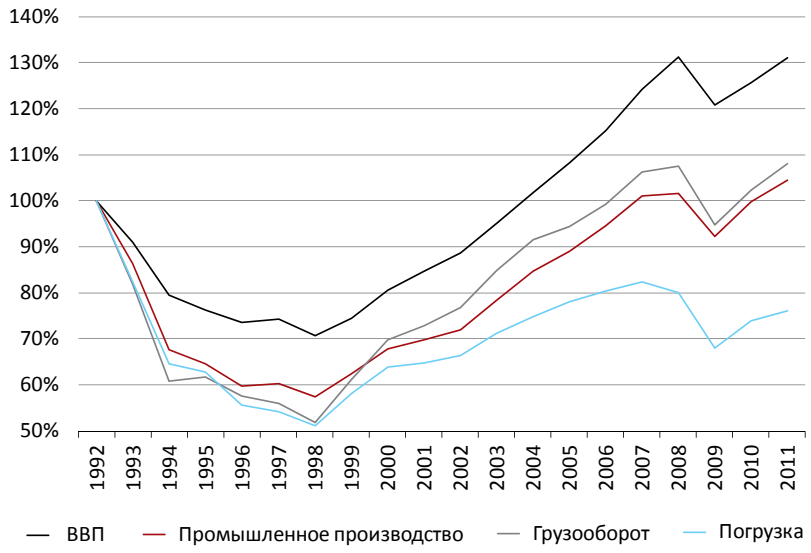
Существует явная корреляционная зависимость между темпами роста объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом и темпами роста промышленного производства и ВВП (так, коэффициент корреляции между годовыми темпами роста погрузки и промышленного производства, рассчитанный для периода 1993–2011 годов, составляет 0.892; коэффициент корреляции темпов роста грузооборота с динамикой ВВП — 0.975, с динамикой промышленного производства — 0.984). При этом в динамике данных показателей, безусловно, присутствуют различия.

За период с 2007 по 2011 год объем ВВП (в сопоставимых ценах) возрос на 5.5%, выпуск промышленной продукции — на 3.4%. При этом тарифный грузооборот железнодорожного транспорта (без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) увеличился лишь на 1.8%, а погрузка грузов уменьшилась на 7.6%.

Значительное отставание темпов роста погрузки от динамики макроэкономических параметров объясняется тем, что финансово-экономический кризис 2008–2009 годов особенно негативно повлиял на грузообразующие отрасли экономики (черную металлургию, строительный комплекс и прочие). Расхождения между грузовыми перевозками и промышленным производством связаны также с изменением объемов и структуры складских запасов продукции в период кризиса и на этапе выхода из него. Кроме того, вследствие структурных изменений в промышленности и экономике в целом, выражающихся в повышении доли обрабатывающих производств и сферы услуг, железнодорожные грузовые перевозки, в объемах которых преобладает продукция добывающих отраслей, имеют тенденцию к замедлению роста относительно динамики промышленности и ВВП (Рисунок 1).

Рисунок 1

Динамика основных макроэкономических параметров и показателей объемов железнодорожных грузовых перевозок в 1993–2011 гг. (% к 1992 г.)



Тем не менее, зависимость между показателями перевозок грузов железнодорожным транспортом и макроэкономическими параметрами — прежде всего, индексами промышленного производства — представляется вполне очевидной. Ее наличие дает возможность строить достаточно адекватные регрессионные модели прогнозирования погрузки грузов и грузооборота на основе отчетных статистических данных о работе отраслей экономики и железнодорожного транспорта, а также прогнозов макроэкономических и отраслевых показателей. Фактически таким образом оцениваются перспективы развития грузовой базы железнодорожного транспорта, то есть спроса на грузовые железнодорожные перевозки.

Помимо прогнозирования перевозок, взаимосвязь, например, между темпами роста погрузки и индексами промышленного производства может служить основой для более полного анализа текущих тенденций в развитии реального сектора экономики. Так, публикуемые Росстатом данные о динамике промышленного производства с исключением сезонного и календарного факторов показывают довольно стабильный восстановительный рост промышленности в период после кризиса, первые признаки которого проявились фактически в октябре 2008 года. Между тем, аналогичный показатель погрузки демонстрирует более раннее начало кризиса и не столь поступательный тренд в посткризисный период (Рисунок 2).

Анализ динамики погрузки, рассматриваемой в сопоставимых условиях, показывает, что спад, начавшийся в апреле 2008 года и достигший максимума в ноябре 2008 – мае 2009 года (пик пришелся на декабрь 2008 – январь 2009 года), сменился восстановительным ростом вплоть до ноября 2010 года (со значительным провалом в январе 2010 года). Однако в период с декабря 2010 года по сентябрь 2011 года рост практически прекратился и снова возобновился лишь в октябре 2011 года.

Это свидетельствует о тяжелом и пролонгированном характере влияния кризиса на экономику страны, прежде всего, на базовые отрасли сферы материального производства и, как следствие, на объемы железнодорожных перевозок, а также о том, что для его окончательного преодоления потребуется длительное время. Подтверждением этому служит и то, что уровень погрузки в 2010–2011 годах примерно соответствовал показателю 2004 года.

Следует также отметить, что структурные различия в объемах промышленного производства и железнодорожных грузовых перевозок в период финансово-экономического кризиса усилились, что проявилось в значительном расхождении динамических рядов промышленного производства и погрузки. Отрасли промышленности, которые обеспечивают основу грузовой базы железнодорожного транспорта, судя по динамике погрузки, ранее других отреагировали на начало кризиса, в наибольшей степени снизили свою динамику в разгар кризиса и сравнительно медленно восстанавливаются в посткризисный период.

Сопоставляя динамику промышленного производства и железнодорожных грузовых перевозок, необходимо принимать во внимание, что индексы промпроизводства рассчитываются по всем относящимся к сфере промышленности видам деятельности (в том числе тем, которые не являются грузообразующими) на основе данных о динамике производства товаров как в натуральном, так и в стоимостном выражении. При этом в качестве весов используется структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности базисного года. Очевидно, что агрегированные таким образом показатели динамики могут заметно отличаться от параметров динамики грузовой базы железнодорожного транспорта (учитывающих, кроме того, динамику производства продукции сель-

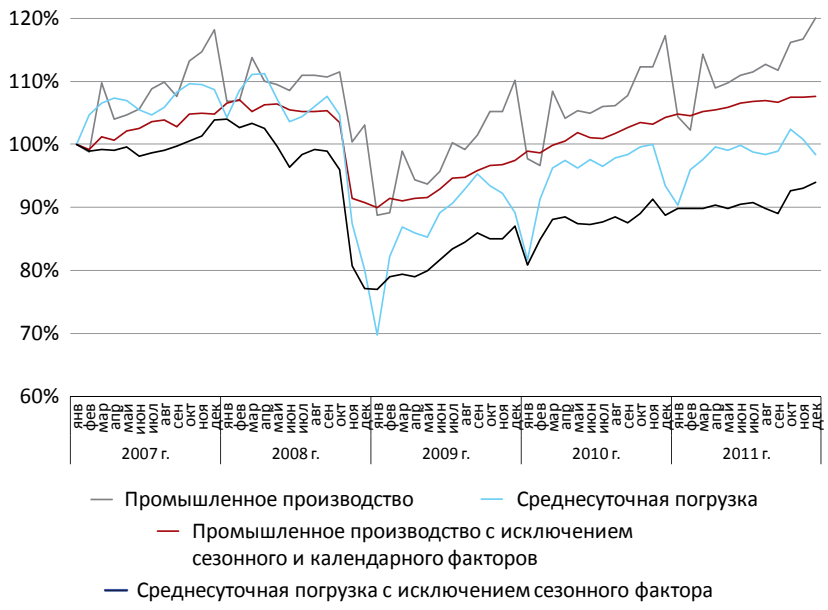


Рисунок 2

Динамика промышленного производства и погрузки грузов на железнодорожном транспорте в 2007–2011 гг. (% к январю 2007 г.) [1]

ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ ТЕМПАМИ РОСТА ПОГРУЗКИ И ИНДЕКСАМИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА МОЖЕТ СЛУЖИТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ БОЛЕЕ ПОЛНОГО АНАЛИЗА ТЕКУЩИХ ТЕНДЕНЦИЙ В РАЗВИТИИ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ

[1] Промышленное производство с исключением сезонного и календарного факторов — оценка Росстата. Среднесуточная погрузка с исключением сезонного фактора — без учета нефти, транспортируемой по системе ВСТО, и балласта для железных дорог, перевозимого с баз хранения ОАО «РЖД».

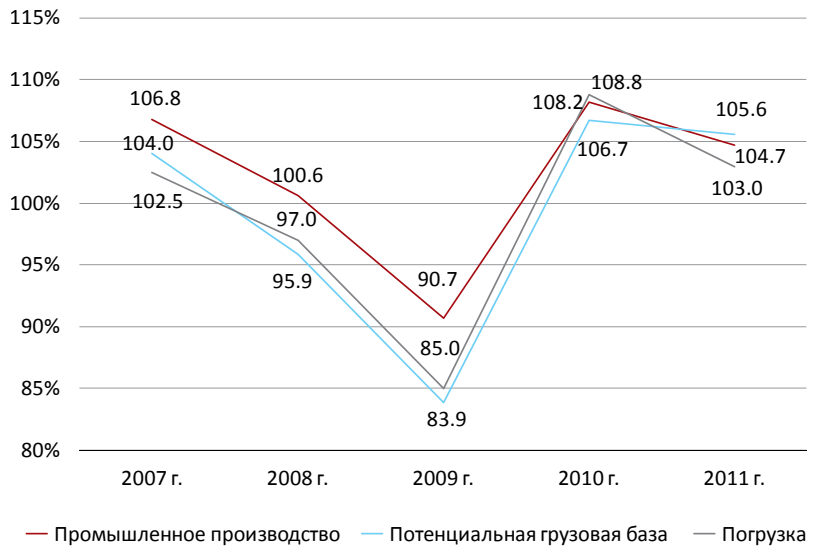


Рисунок 3

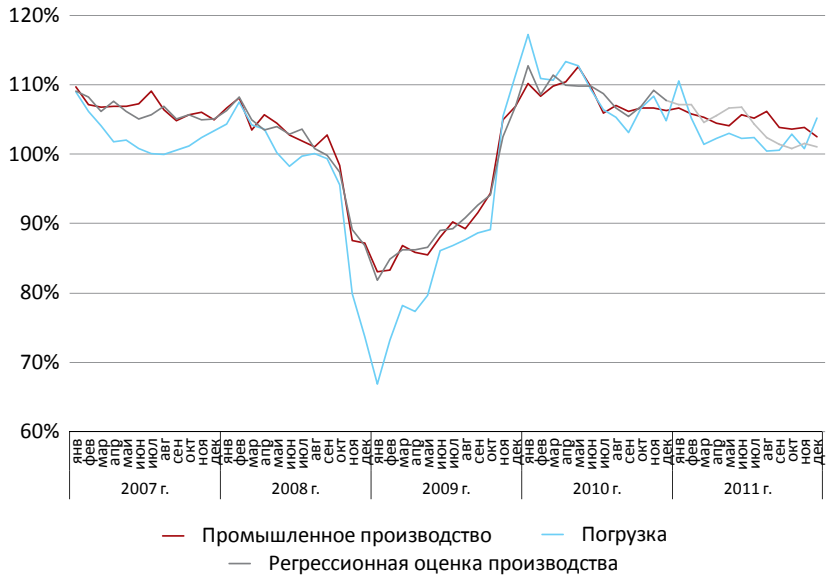
Динамика промышленного производства, потенциальной грузовой базы железнодорожного транспорта и объемов погрузки грузов в 2007–2011 гг. (% к предыдущему периоду)

ского хозяйства и лесозаготовок). Анализ данных за последние пять лет показывает, что темпы роста потенциальной грузовой базы железнодорожного транспорта отстают от индексов промышленного производства (Рисунок 3).

Расхождения в динамике потенциальной грузовой базы и погрузки в 2010–2011 годах объясняются спецификой расчета показателя грузовой базы. Последний определяется как совокупный объем произведенной продукции, которая может быть перевезена железнодорожным транспортом при условии сохранения сложившихся пропорций между производством и перевозками. Его темпы роста оцениваются на основе показателей динамики выпуска товаров-индикаторов, агрегируемых с учетом долей соответствующих грузов в общих объемах погрузки. При этом не учитываются структурные изменения, в частности, имевшие место в 2010 году и повлекшие за собой увеличение погрузки в связи с вводом в действие первой очереди нефтепровода ВСТО, а также в 2011 году — приведшие к снижению погрузки в результате прекращения экспортных железнодорожных перевозок нефти через пограничный переход Забайкальск.

Рисунок 4

Динамика показателей объемов промышленного производства и погрузки грузов железнодорожным транспортом (% к соответствующему месяцу предыдущего года)



Однако в целом сближение рассматриваемых номенклатур производимой продукции и перевозимых грузов приводит к более полному соответствию тенденций изменения их объемов и более точным прогнозам. При выборе номенклатурных позиций следует руководствоваться как их сопоставимостью, так и репрезентативностью с точки зрения динамики соответствующих им объемных показателей. Такой подход применим и в случае решения задачи прогнозирования объемов железнодорожных перевозок, и при оценке динамики производства на основе фактических или ожидаемых данных о грузовых перевозках. Данные о перевозках могут выступать в качестве опережающего индикатора, поскольку они доступны в максимально оперативном режиме (например, ОАО «РЖД» ведет ежесуточный мониторинг погрузки грузов по сети российских железных дорог). Кроме того, что не менее важно, взаимосвязь между темпами роста объемов производства и перевозок характерна не только для временных периодов, охватывающих ряд лет, но и для внутригодовых интервалов.

Первым таким (и пока единственным) широко публикуемым индикатором, характеризующим состояние реального сектора российской экономики в оперативном режиме, является карго-индекс, регулярно приводимый в аналитических материалах газеты «Гудок», посвященных текущей экономической ситуации. Индекс рассчитывается по данным о погрузке девяти групп грузов, являющихся ключевыми для железнодорожного транспорта (на них приходится примерно 3/4 объема перевозок), которые агрегируются с весовыми коэффициентами, определяемыми на основе выручки предприятий, производящих соответствующие виды продукции. Базирующийся на системе мониторинга объемов железнодорожных грузовых перевозок, реализованной в ОАО «РЖД», карго-индекс позволяет с некоторым опережением оценить динамику производства в реальном секторе экономики за истекший месяц.

Вместе с тем, как следует из корреляционного анализа, значительная взаимосвязь индексов промышленного производства, а также индексов выпуска товаров и услуг по базовым видам экономической деятельности (рассчитываемых по месяцам в годовом исчислении)

имеется даже с темпами роста общего объема погрузки грузов. Таким образом, при расчете индикативных оценок динамики производства продукции в реальном секторе экономики на основе объемов грузовых перевозок целесообразно исходить из корреляционных зависимостей между индексом промышленного производства и темпами роста объемов погрузки отдельных групп грузов.

Анализ показывает, что адекватные регрессионные оценки динамики промышленного производства могут быть получены на базе нескольких группировок грузов, в частности (в порядке возрастания погрешности оценок):

1) «каменный уголь», «цемент», «химикаты и сода», «металлические конструкции», «машины, станки, двигатели»;

2) «цемент», «химикаты и сода», «цветные металлы», «машины, станки, двигатели»;

3) «черные металлы», «химикаты и сода», «метизы», «машины, станки, двигатели»;

4) «каменный уголь», «строительные грузы», «черные металлы», «металлические конструкции», «остальные и сборные грузы».

Если включить в линейную регрессионную модель в качестве переменных темпы роста объемов погрузки грузов любой из указанных группировок, то для периода 2007–2011 годов относительная погрешность рассчитанных по модели индексов промышленного производства в среднем составит 1.2–1.5%. На Рисунке 4 показаны результаты такого расчета, выполненного на основе первой из приведенных выше группировок (2007–2010 годы — аппроксимация фактических данных о динамике промышленного производства, 2011 год — их оценка).

В целом представляется, что выбор той или иной группировки грузов должен осуществляться экспертным путем с учетом ее предполагаемой репрезентативности.

Таким образом, для оперативной оценки текущего положения в реальном секторе экономики может использоваться многофакторная регрессионная модель зависимости индекса промышленного производства от темпов роста погрузки экспертно выбранных групп грузов. Данный подход позволяет сочетать сравнительную простоту расчетов с достаточной точностью получаемых оценок.

«КАРГО-ИНДЕКС, БАЗИРУЮЩИЙСЯ НА СИСТЕМЕ МОНИТОРИНГА ОБЪЕМОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, РЕАЛИЗОВАННОЙ В ОАО «РЖД», ПОЗВОЛЯЕТ С НЕКОТОРЫМ ОПЕРЕЖЕНИЕМ ОЦЕНИТЬ ДИНАМИКУ ПРОИЗВОДСТВА В РЕАЛЬНОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ ЗА ИСТЕКШИЙ МЕСЯЦ»

VIII Украинский облигационный конгресс – 2012

19 апреля 2012 года
Киев, PRESIDENT HOTEL, ул. Госпитальная, 12

Украинский облигационный конгресс — это единственное мероприятие в Украине, посвященное рынку инструментов с фиксированной доходностью, ежегодно собирающее более 100 профессионалов в этом сегменте.

Среди участников конференции ожидаются представители регуляторов, системообразующих банков, ведущих украинских финансовых компаний, эмитентов, страховых, юридических и консалтинговых компаний, а также компаний-нерезидентов, которым интересен рынок Украины.
В программе конференции запланированы выступления на тему макроэкономики, политики регуляторов, а также по актуальным вопросам функционирования рынка заемного капитала.

Организационный комитет конференции
Программа, спонсорство:
Мария Гудима
Телефон: +38 (044) 468-64-34,
e-mail: gudyma@cbonds.info
Программа: Сергей Ляшенко
Телефон: +38 (044) 468-64-34,
e-mail: slyashenko@cbonds.info
Регистрация, документооборот:
Наталья Сабадаш
Телефон: +38 (044) 468-64-34,
e-mail: ns@cbonds.info

Стоимость участия: 3200 гривен ($400).
Для эмитентов нефинансового сектора стоимость участия составляет 2000 гривен ($250).
В стоимость входит: участие в работе конференции, пакет раздаточных материалов, кофе-брейки, ланч, неформальные мероприятия.
Размещение в гостинице и транспортные расходы не входят в стоимость участия.

Подробности:
http://cbonds-congress.com