

График месяца, таблица недели:  
транспорт в январе-марте 2020 г.



- Баланс ответов на вопрос об экономическом положении в транспортном секторе в марте 2020 г. оказался на том же уровне, что и накануне кризисов 2009, 2011 и 2015 гг. В остальных секторах, обследуемых Национальным банком, ситуация пока что лучше, но это данные месячной давности.

Данные мониторинга предприятий, проводимого Национальным банком (последняя публикация – 4 апреля 2020 г., на днях появится обновление), показывают, что ситуация в транспортном секторе быстро ухудшается. Мартовские балансы ответов на вопрос об экономическом положении снизились на 12.8 проц. пункта по сравнению с мартом 2019 г., об индексе физического объема транспортных услуг – на 9.9 проц. пункта, об изменении физобъема заказов на внутреннем и внешнем рынках – на 13.4 и 26.3 проц. пункта соответственно. Это хуже, чем в остальных обследуемых Нацбанком секторах, см. графики.

- Грузооборот падал все три месяца года, и здесь, конечно, ключевую роль сыграл обвал поставок нефти и калия. Производство кокса и продуктов нефтепереработки в январе-марте рухнуло на 42% г/г, химических продуктов (сюда входят калийные удобрения) – на 16.3% г/г. Дальние перевозки пострадали еще больше: экспорт нефти прекратился, а нефтепродуктов «просел» еще больше, чем их производство. Но и без нефти и калия грузооборот падал.

Исключениями стали автомобильные перевозки и перевозки внутренним водным транспортом – их грузооборот по итогам января-марта вырос, причем грузооборот внутреннего водного транспорта возрос в 3.1 раза. Его удельный вес, однако, в общем объеме грузооборота составила в январе-марте 2020 г. всего 0.014%, так что на общую картину это никак не повлияло. Не повлияло на нее и увеличение грузооборота воздушного транспорта на 15.7% г/г в марте – его удельный вес тоже ничтожно мал (0.034% по итогам января-марта 2020 г.). А вот рост автомобильных перевозок происходил на фоне сокращения среднего расстояния этих перевозок, то есть экспортная активность сворачивалась, в то время как внутренние перевозки росли. И то, и другое, судя по всему, является последствием COVID-19: карантин во всех соседних странах обусловил падение экспорта и дальних грузоперевозок, а переключение на доставку товаров на дом и повышение внутренней потребительской активности на фоне обесценения рубля, ожидания роста цен и «запасания» продуктами питания на случай локдауна обусловили прирост внутренних автоперевозок.

- Пассажиروоборот – зеркало коронакризиса: в марте пассажироперевозки рухнули на 18% г/г после двух месяцев уверенного роста.

Падение не обошло стороной, пожалуй, ни один вид транспорта (текущая статистика по такси не публикуется, но и там вряд ли все хорошо). Хуже всех пришлось железной дороге (–40.7% г/г в марте 2020 г.) – в условиях закрытых границ она потеряла и пассажиров, и расстояние перевозок. Авиаперевозки, которые принято считать едва ли не основной жертвой коронакризиса, упали в марте на 21.2% г/г – и в пассажирах они действительно потеряли больше, чем железная дорога. Ограниченная самоизоляция привела к снижению автобусных пассажироперевозок (–7.1% г/г) и пассажирооборота городского электротранспорта и метрополитена (–10% г/г) – очевидно, жесткий карантин стал бы большим ударом для этих видов транспорта.



Графики: Изменение балансов ответов предприятий, проц. пунктов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года



Источник: расчеты на основе [данных](#) Национального банка.

Таблицы: Динамика грузо- и пассажирооборота и их компонентов

	темпы прироста, % г/г			вклад в прирост грузооборота, проц. пунктов		
	янв.2020	фев.2020	мар.2020	янв.2020	фев.2020	мар.2020
<b>Грузооборот</b>						
<b>Все виды транспорта</b>	<b>-17.2</b>	<b>-10.2</b>	<b>-10.5</b>	<b>-17.2</b>	<b>-10.2</b>	<b>-10.5</b>
трубопроводный	-16.9	-12.1	-12.5	-8.0	-5.3	-5.3
железнодорожный	-24.7	-15.0	-16.8	-9.0	-5.4	-6.2
автомобильный	-1.4	2.0	4.7	-0.2	0.4	1.0
воздушный	-63.5	-25.8	15.7	0.0	0.0	0.0
<b>Пассажирооборот</b>						
<b>Все виды транспорта</b>	<b>6.1</b>	<b>9.4</b>	<b>-18.0</b>	<b>6.1</b>	<b>9.4</b>	<b>-18.0</b>
железнодорожный	1.7	4.6	-40.7	0.4	1.0	-9.8
автомобильный (автобусы)	-0.6	1.0	-7.1	-0.3	0.5	-3.0
воздушный	40.6	51.8	-21.2	6.8	7.7	-3.5
городской электрический и метрополитен	-4.4	1.5	-10.0	-0.8	0.3	-1.7
<b>темпы прироста, % г/г</b>						
	янв.2020	фев.2020	мар.2020	янв.2020	фев.2020	мар.2020
<b>Перевезено грузов</b>			<b>Среднее расстояние</b>			
<b>Все виды транспорта</b>	<b>-17.9</b>	<b>-9.1</b>	<b>-4.7</b>	<b>0.7</b>	<b>-1.2</b>	<b>-6.1</b>
трубопроводный	-21.2	-16.8	-12.9	5.5	5.7	0.4
железнодорожный	-26.6	-15.6	-17.5	2.6	0.7	0.9
автомобильный	-4.7	4.7	15.3	3.5	-2.5	-9.2
воздушный	-39.5	25.7	72.0	-39.7	-41.0	-32.7
<b>Перевезено пассажиров</b>			<b>Среднее расстояние</b>			
<b>Все виды транспорта</b>	<b>-4.5</b>	<b>0.3</b>	<b>-6.7</b>	<b>11.2</b>	<b>9.1</b>	<b>-12.2</b>
железнодорожный	0.8	3.9	-19.3	0.8	0.7	-26.5
автомобильный (автобусы)	-4.8	-0.1	-4.5	4.4	1.2	-2.7
воздушный	33.7	41.5	-24.5	5.2	7.3	4.4
городской электрический и метрополитен	-4.7	0.8	-9.1	0.3	0.7	-1.0

Примечание. Зеленым цветом выделены ячейки, в которых вклад в прирост грузо- или пассажирооборота превысил 1 процентный пункт, красным – был меньше –1 процентного пункта.

Источник: собственные расчеты на основе [данных](#) Белстата.