



# Грузовые перевозки

## Анализ доходности грузовых перевозок ОАО «РЖД»

**Ф.И. ХУСАИНОВ,**  
канд. экон. наук,  
f-husainov@yandex.ru

**Важным показателем, характеризующим не только маркетинговую политику РЖД, но долгосрочную динамику развития всей отрасли, является доходность перевозок различных грузов.**

Учитывая, что примерно 80% всей выручки ОАО «РЖД» (по российским стандартам бухгалтерского учета – РСБУ) приносят доходы от грузовых перевозок, анализ динамики и структуры этих доходов, а также факторов, которые на них влияют, представляется важной научно-практической задачей.

Как известно, доход, который приносят перевозчику разные грузы, неодинаков. Наиболее наглядно это можно проиллюстрировать, показав доли некоторых важнейших грузов в общей погрузке, грузообороте и доходах от грузовых перевозок ОАО «РЖД» (рис. 1, 2).

Как видно, вклад некоторых грузов в грузовую и перевозочную работу, в данном случае погрузку и грузооборот, существенно отличается от вклада в доходы от грузовых перевозок.

Например, по данным за 2017 г., доля каменного угля в погрузке всех грузов (в тоннах) составила 28,4%, а в грузообороте (в тонно-километрах) – 43,1%, но он

Доля выручки от грузовых перевозок в общей выручке РЖД  
по РСБУ в 2004-2017 гг., млрд. руб.

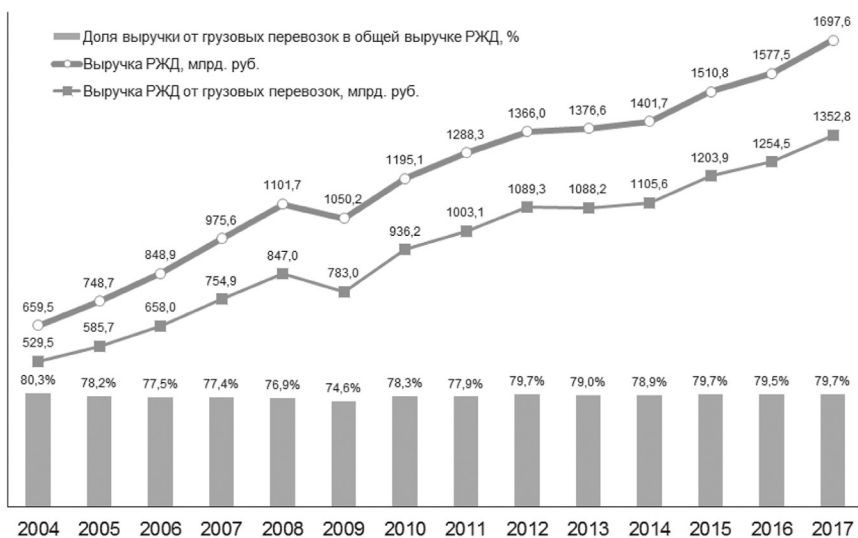


Рис. 1. Доля выручки от грузовых перевозок в общей выручке  
ОАО «РЖД» по РСБУ в 2004–2017 гг.  
(источник: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#3](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3))

Доли некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах РЖД  
в 2017 г., в %

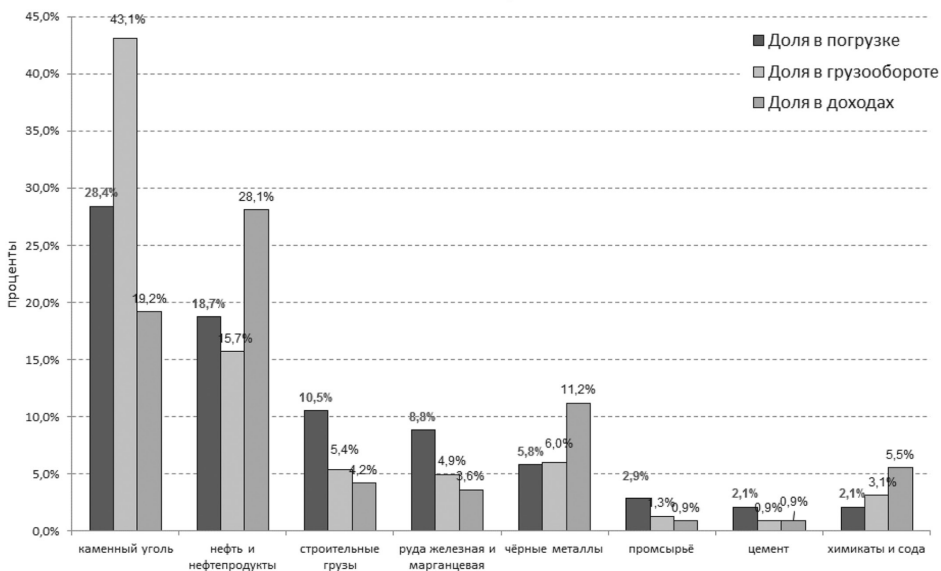


Рис. 2. Доли некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах ОАО «РЖД»  
в 2017 г. (источники: «INFO Line-Аналитика», Росстат)

принес ОАО «РЖД» лишь 19,2% всех доходов от грузовых перевозок. На строительные грузы пришлось 10,5% объема погрузки и 5,4% грузооборота, но эти перевозки принесли ОАО «РЖД» лишь 4,2% доходов. Аналогичная ситуация с цементом, доля которого в доходах более чем в 2 раза ниже, чем доля в погрузке (0,9 против 2,1%). Такая картина характерна для многих грузов первого тарифного класса.

По грузам второго и третьего тарифных классов противоположная ситуация. Доля нефти и нефтепродуктов в погрузке всех грузов составила 18,7%, а в грузообороте – 15,7%, но эти перевозки принесли ОАО «РЖД» 28,1% всех доходов от грузовых перевозок. Черные металлы, занявшие лишь 5,8% в структуре погрузки и 6,0% в грузообороте, принесли перевозчику 11,2% доходов. Более подробные данные о долях важнейших грузов в погрузке, грузообороте и доходах ОАО «РЖД» в 2016 и 2017 гг. представлены в таблице. На 13 номенклатурных групп грузов\*, приведенных в таблице, в сумме приходится более 90% всей погрузки и грузооборота по сети ОАО «РЖД».

**Справка**

Здесь необходимо сделать одно методологическое уточнение – по-дантическое, но важное. Данные из отчета ф. ЦО-12 периодически появляются в печати и на различных слайдах на конференциях (например, в докладах специалистов и руководителей ОАО «РЖД», различных отраслевых научно-исследовательских и экспертных организаций). И иногда названия грузов на этих слайдах звучат немного по-разному. Например, в одной презентации это могут быть «минерально-строительные материалы», а в другой – «строительные грузы» или чаще даже так: «минерально-строительные» и «строительные». Здесь нужно быть очень внимательным к словам. Дело в том, что отчет ф. ЦО-12 существует в двух вариантах: в одном все грузы сгруппированы в 10 групп, а в другом – в 40 групп, но общая сумма, разумеется, будет одинаковой. Соответственно, степень детализации/агрегирования в этих отчетах будет различной. Например, позиция «минерально-строительные» в одном отчете будет суммой пяти позиций в другом – «строительные», «промсырье и формовочные материалы», «цемент», «гранулированные шлаки» и «огнеупоры». Аналогично и с некоторыми другими позициями номенклатуры грузов. Таким образом, если в одной статье или презентации вам попались данные о том, что строительных грузов погружено столько-то, а в другой – что минерально-строительных материалов столько-то, обязательно уточняйте, какая номенклатура грузов использовалась при представлении данных. Впрочем, иногда бывают случаи небрежности: в тексте или презентации указано «строительные грузы», но цифры приведены по «минерально-строительным».

\* Всего в отчетности о погрузке ф. ГО-10 учет ведется по 41 наименованию групп грузов, в номенклатуре плана и учета погрузки – по 43 группам грузов; в отчетности ф. ЦО-12 о доходах и грузообороте учет ведется по 40 группам грузов (существует также вариант отчета ф. ЦО-12, в котором учет ведется по 10 укрупненным группам).

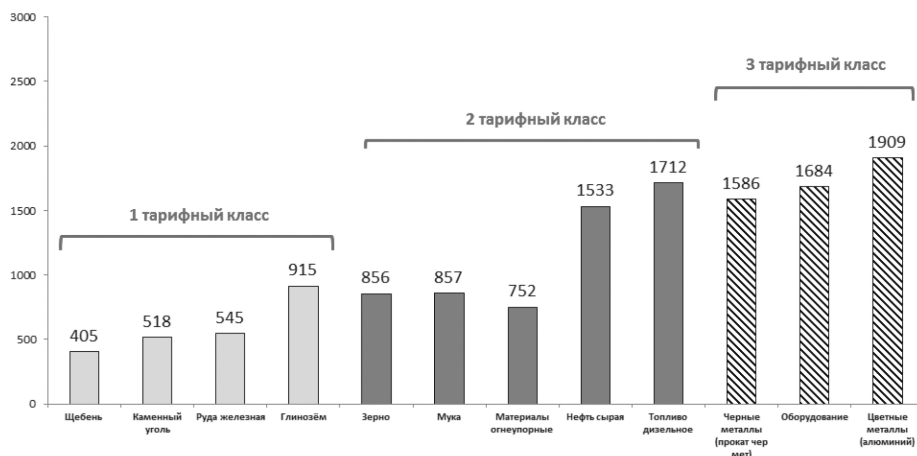
Доли некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах ОАО «РЖД» в 2016 и 2017 гг.\*, %

Группа груза	2016 г.			2017 г.		
	Доля в погрузке	Доля в грузообороте	Доля в доходах	Доля в погрузке	Доля в грузообороте	Доля в доходах
1. Каменный уголь	26,9	40,8	17,3	28,4	43,1	19,2
2. Нефть и нефтепродукты	19,3	17,0	31,0	18,7	15,7	28,1
3. Черные металлы	5,8	6,1	10,9	5,8	6,0	11,2
4. Лом черных металлов	1,2	0,7	1,7	1,2	0,6	1,7
5. Руда железная и марганцевая	9,0	5,4	3,5	8,8	4,9	3,6
6. Строительные грузы	11,5	5,8	4,4	10,5	5,4	4,2
7. Промсырье	2,9	1,4	0,9	2,9	1,3	0,9
8. Кокс	1,0	1,3	1,1	0,9	1,2	1,0
9. Цемент	2,2	1,0	1,0	2,1	0,9	0,9
10. Химические и минеральные удобрения	4,4	3,8	4,0	4,5	3,8	4,1
11. Химикаты и сода	2,1	3,1	5,4	2,1	3,1	5,5
12. Зерно	1,6	1,1	1,3	1,8	1,1	1,4
13. Лесные грузы	3,5	3,1	3,8	3,4	3,1	3,9

\* Источник: «INFO Line-Аналитика», Росстат.

Причины подобного дисбаланса показателей доходности перевозок различных грузов носят как фундаментальный, так и конъюнктурный характер.

Для того что бы проиллюстрировать фундаментальные причины, достаточно взглянуть на рис. 3, на котором приводится уровень железнодорожного тарифа (инфраструктурная составляющая) в расчете на 1 т для нескольких грузов различных тарифных классов, перевезенных на одинаковое расстояние. Таким образом, само устройство тарифной системы предполагает неодинаковость доходности различных грузов для перевозчика.



**Рис. 3. Величина железнодорожного тарифа (инфраструктурная составляющая) при перевозке грузов разных тарифных классов на расстояние 1650 км в декабре 2017 г., руб. за тонну (без НДС) (расчет произведен по программе «Rail-Тариф», Прейскурант № 10-01)**

Но, помимо этого фактора, большую роль могут играть и другие – изменение доли груза в погрузке и грузообороте, изменение дальности перевозок и т.д.

Более подробно проанализировать вклад каждого груза и итоговые результаты работы ОАО «РЖД» можно, используя не долю в погрузке и в доходах, а показатели, напрямую характеризующие доходность перевозки соответствующего груза для ОАО «РЖД».

## Анализ показателей доходности грузовых перевозок

При анализе показателей доходности грузовых перевозок используют два близких, но различных показателя – *доходную ставку за тонну погруженного*

груза (измеряемую в рублях на тонну) и доходную ставку за тонно-километр (обычно измеряемую в копейках на 10 т·км). Отмечу, что все данные в настоящей статье о доходности приведены в номинальном исчислении, поскольку традиционно в аналитике железнодорожной отрасли используется анализ номинальных величин (т.е. они не скорректированы на величину инфляции).

Первый из этих показателей чаще используется в повседневной маркетинговой работе (рис. 4). Его достоинство заключается в том, что он легко рассчитывается, и в тех случаях, когда изменение дальности перевозок незначительно (например, при анализе относительно стабильных корреспонденций), этот показатель вполне корректно показывает различия в доходностях различных грузов. Например, разброс уровней доходности в рублях за тонну между строительными грузами и химикатами составляет 5,6 раза, т.е. одна погруженная тонна химикатов в среднем при прочих равных условиях приносит перевозчику в 5,6 раза больше доходов, чем одна погруженная тонна строительных грузов.

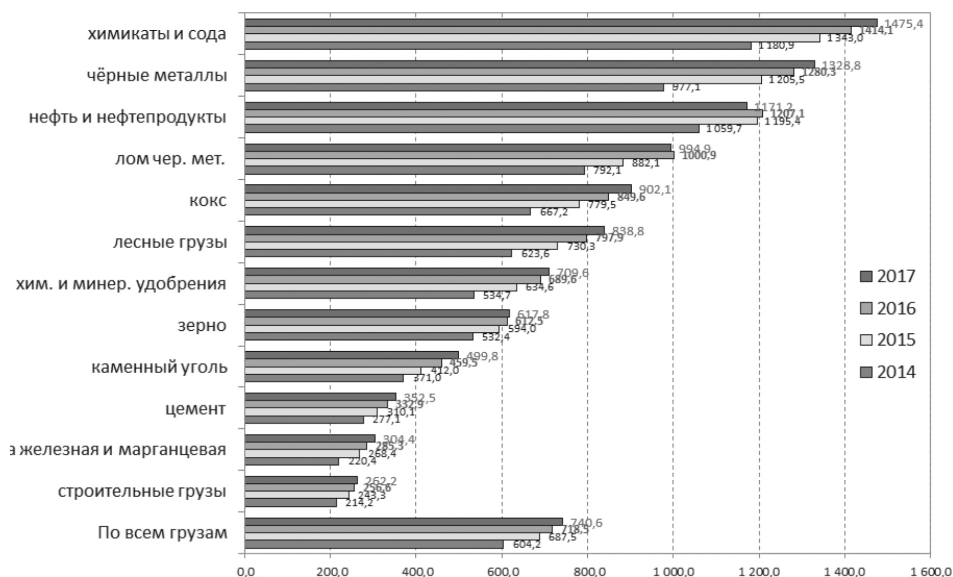


Рис. 4. Доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке некоторых грузов в 2014–2017 гг., руб./т (источник: «INFO Line-Аналитика»)

Однако этот показатель не учитывает искажающего влияния средней дальности перевозок на доходность. Так, перевозки химикатов и соды могут быть более доходными в расчете на погруженную тонну, чем, например, черных металлов (в данном случае их доходность выше на 11%), как из-за более высоких тарифов, так и из-за более высокой дальности перевозок. Сам показатель доходной ставки за тонну не позволяет определить влияние дальности перевозок.

Дальность перевозок химикатов примерно на 15% выше, чем черных металлов. Следовательно, указанное превышение 11% может полностью объясняться географией перевозок и более высокой дальностью, а может – сочетанием фактора дальности с фактором уровня тарифов. Но сам по себе показатель доходной ставки за тонну не поможет нам оценить влияние этих двух одновременно действующих факторов [1].

Второй показатель – доходная ставка за тонно-километр, которую в силу сложившейся традиции [2] измеряют не в рублях за 1 т-км, а в копейках за 10 т-км. Этот показатель позволяет элиминировать искажающее влияние дальности в тех случаях, когда это необходимо, и оценить, какой доход в среднем приносит перевозка 1 т на расстояние 1 км.

Таким образом, этот показатель измеряет доходность непосредственно перевозочной работы, измеряемой в тонно-километрах. Указанная доходная ставка приведена на рис. 5.

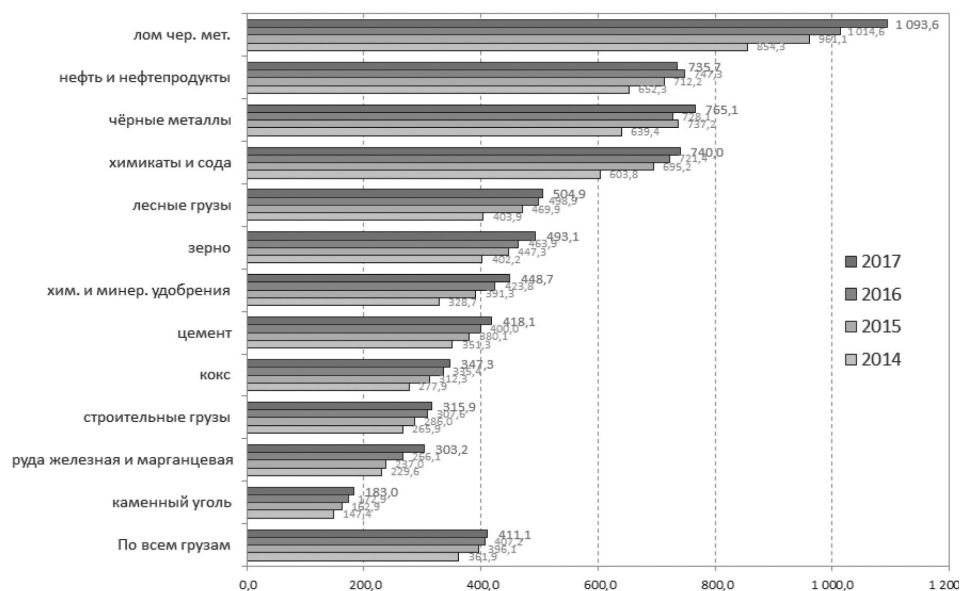


Рис. 5. Доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке некоторых грузов в 2014–2017 гг., коп. за 10 т-км (источник: «INFO Line-Аналитика»)

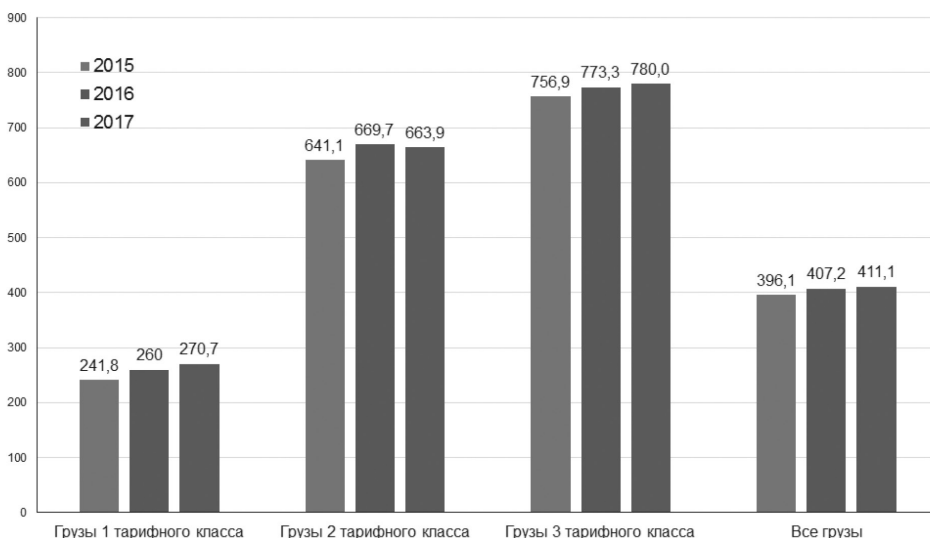
Как видно, разброс уровней доходности между, например, ломом черных металлов и каменным углем является шестикратным. То есть 1 т лома, перевезенная на 1 км, в среднем при прочих равных условиях приносит перевозчику в 6 раз больше дохода, чем 1 т угля, перевезенная также на 1 км.

Если мы посмотрим на соответствующие показатели по важнейшим массовым грузам, то увидим, что доходность перевозок нефтеналивных грузов и угля различается в 4 раза, а перевозок черных металлов и угля – в 4,2 раза. Кроме того, на рис. 4 видно, что по большинству важнейших грузов доходная ставка в последние четыре года плавно росла.

В целом доходная ставка по всем грузам в 2017 г. выросла менее чем на 1% относительно 2016 г.; в 2016 г. она выросла на 2,8% относительно 2015 г., а в 2015 г. – на 9,4% относительно 2014 г. Индексация тарифов в 2015 г. составила 10%, так что рост доходности на 9,4% примерно соответствовал уровню индексации. Но уже начиная с 2016 г. рост фактической доходной ставки начал отставать от темпа индексации (увеличения) тарифов ОАО «РЖД».

В 2016 г. индексация составила 9%, но при этом доходная ставка выросла лишь на 2,8% [3]. В 2017 г. индексация составила 6,1% и складывалась из двух элементов – собственно индексации на 4% и дополнительной надбавки 2% «для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В итоге общий уровень получившейся индексации составил +6,1% ( $1,02 \times 1,04 = 1,0608 \approx 1,061$ , или +6,1%). При этом доходная ставка выросла лишь на 0,96% (см. рис. 5). Эти факты свидетельствуют о том, что в 2016 и 2017 гг. структура грузопотока несколько изменилась и можно предположить, что доля низкодходных грузов выросла. В целом доходная ставка по всем грузам в рублях за тонну в 2017 г. увеличилась на 3,1% относительно 2016 г. (740,6 против 718,5 руб./т), а в расчете на тонно-километр – лишь на 0,96% (с 407,2 до 411,4 коп. за 10 т-км) (рис. 6).



**Рис. 6. Доходная ставка при перевозке грузов различных тарифных классов в 2015–2017 гг., коп. за 10 т-км (источник: «INFO Line-Аналитика»)**



Такой неравномерный рост, при котором ставка за тонну растет быстрее, чем за тонно-километр, зачастую бывает обусловлен увеличением средней дальности перевозок грузов. И действительно, если по итогам 2016 г. средняя дальность перевозок всех грузов во всех видах сообщения, включая международное, составляла 1765 км, то по итогам 2017-го этот показатель составил 1801 км, т.е. вырос на 2,0%.

### **Влияние средней дальности перевозок грузов**

На подобную динамику доходности повлияло сразу два фактора (на самом деле больше, но два из них хорошо иллюстрируют статистические данные). Рассмотрим механизм такого влияния на примере высокодоходного груза (нефть и нефтепродукты) и низкодоходного (уголь). В целом по итогам 2017 г. было погружено на 3,2% больше грузов, чем за 2016 г., при этом погрузка угля выросла на 9,1%, т.е. выше общего роста. Погрузка же нефти и нефтепродуктов уменьшилась на 0,2%. В результате доля угля выросла с 26,9% в 2016 г. до 28,4% по итогам 2017-го.

Кроме того, вклад этих грузов в грузооборот происходил не только по линии погрузки, но и по линии средней дальности перевозки. При общем росте средней дальности перевозок по всем грузам в 2017 г. по сравнению с 2016-м на 2,0% средняя дальность перевозки угля за тот же период выросла на 2,7%, а средняя дальность перевозки нефти и нефтепродуктов снизилась на 1,4%.

Таким образом, ключевая проблема заключается в следующем: объем низкодоходных грузов становится больше, их доля в погрузке увеличивается и они перевозятся на все большие расстояния, а доля высокодоходных уменьшается и дальность их перевозки снижается.

Тенденцию роста доли каменного угля в погрузке и грузообороте иллюстрирует рис. 7, а опережающий рост средней дальности перевозок угля по сравнению с ростом средней дальности перевозки для всех грузов – рис. 8.

Ситуация, при которой тарифы ОАО «РЖД» индексируются, но доходность не растет соответствующими темпами, объясняется просто: рост тарифной нагрузки принимают на себя грузы второго и третьего тарифных классов (подробнее о различиях в тарификации перевозок грузов разных тарифных классов см. в [4, 5]) и они же (а точнее, главным образом грузы второго класса) постепенно уходят с железной дороги, поскольку в этих классах находятся грузы, чья эластичность спроса на перевозки относительно велика. Грубо говоря, грузоотправителю дорогостоящего груза – металлоконструкций (третий тарифный класс) – гораздо легче переключить эти перевозки с железнодорожного транспорта, например, на автомобильный, чем грузоотправителю таких массовых грузов, как уголь (первый тарифный класс). А для грузов, чья эластичность низка, тарифы установлены довольно низкие, в результате чего эти грузы, наоборот, «притягиваются» к железным дорогам.

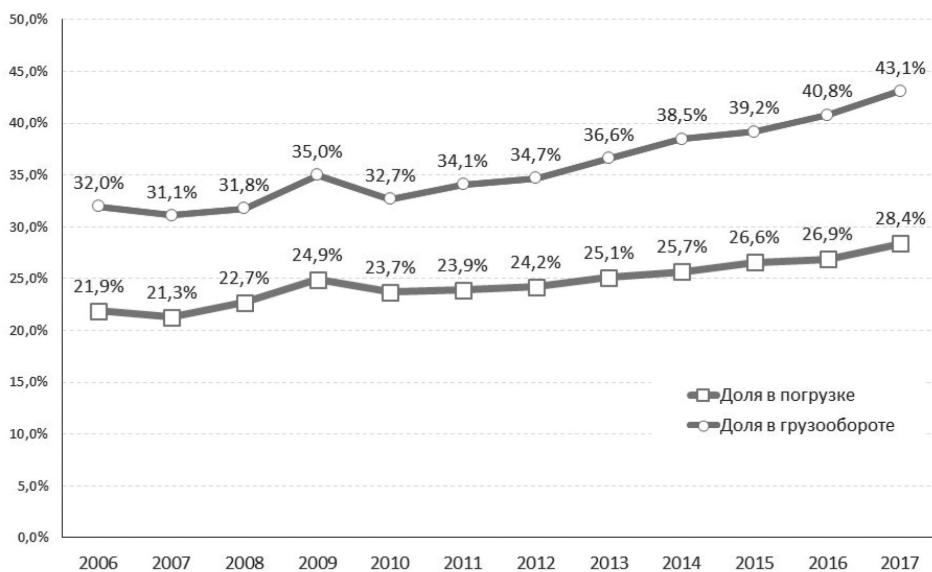


Рис. 7. Доля каменного угля в погрузке и грузообороте ОАО «РЖД» в 2006–2017 гг., % (источники: ОАО «РЖД», Росстат)

В итоге грузоотправители высокодоходных грузов, наблюдая за очередной индексацией, удивляются: как же так, мы платим за каждый тонно-километр перевозок все больше и больше, совокупная выручка ОАО «РЖД» растет (рис. 9), а доходность ОАО «РЖД» на 1 т·км вырастает на крохотные 0,96%, – тогда как грузоотправители низкодоходных грузов первого тарифного класса вполне довольны сложившимся положением вещей.

Если эту ситуацию не изменить, то ОАО «РЖД» постепенно превратится в перевозчика самых низкодоходных грузов, а самые высокодоходные грузы там, где это возможно, полностью переключатся на другие виды транспорта.

Попытки ликвидировать эту проблему при существующей тарифной политике будут не слишком продуктивны, поскольку именно высокодоходные грузы второго и третьего тарифных классов обладают более высокой эластичностью спроса и им легче переключиться на альтернативные виды транспорта.

Для изменения ситуации необходима разработка новой маркетинговой стратегии, которая должна будет включать в себя два совершенно разных по используемым методам направления деятельности.

Первое должно заключаться в разработке тарифной политики, в основе которой лежит не «плоская» индексация всех тарифов на одинаковую величину,

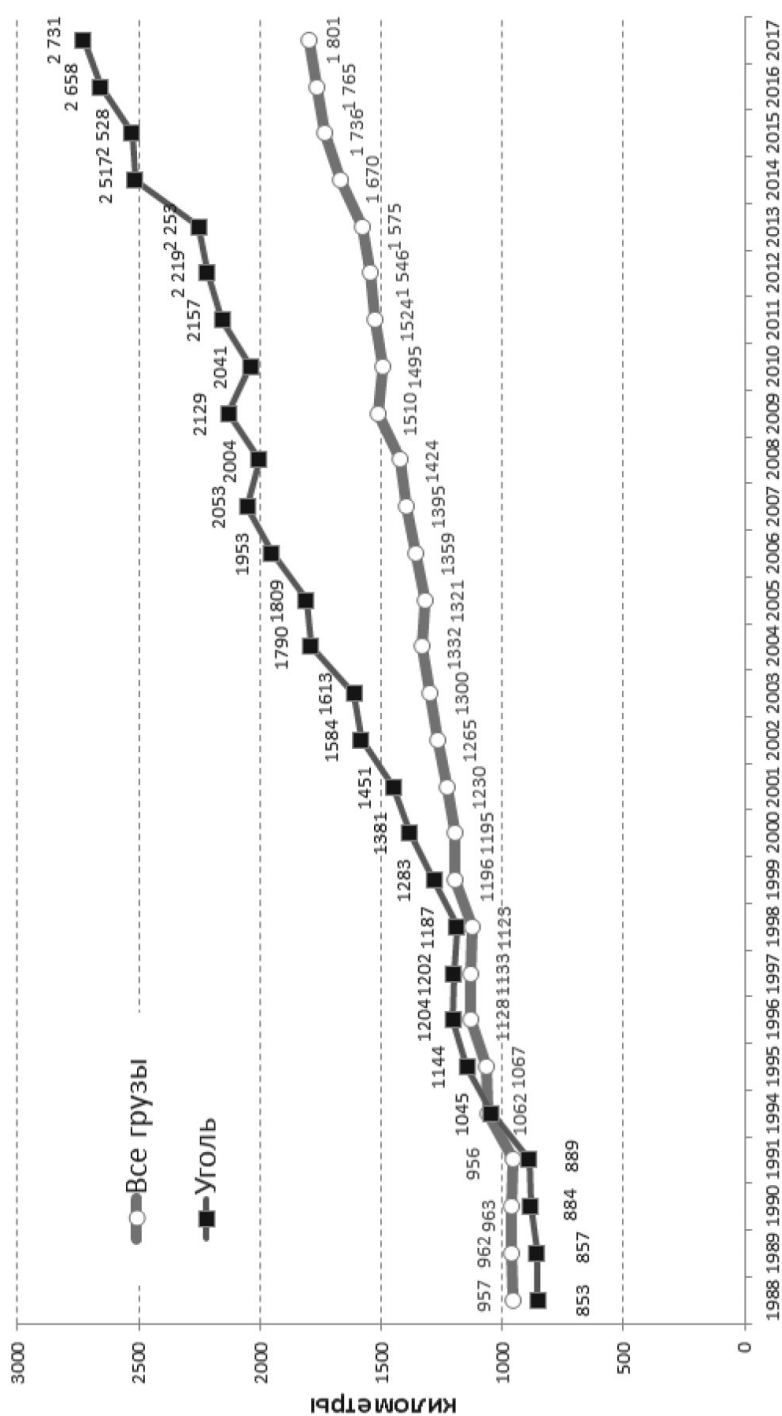


Рис. 8. Средняя дальность перевозок грузов железнодорожным транспортом в 1988–2013 гг., км (данные за 1988–1991 гг. – по железным дорогам СССР, за 1991–2013 гг. – по железным дорогам России)  
(источники: ОАО «РЖД», Минтранс)

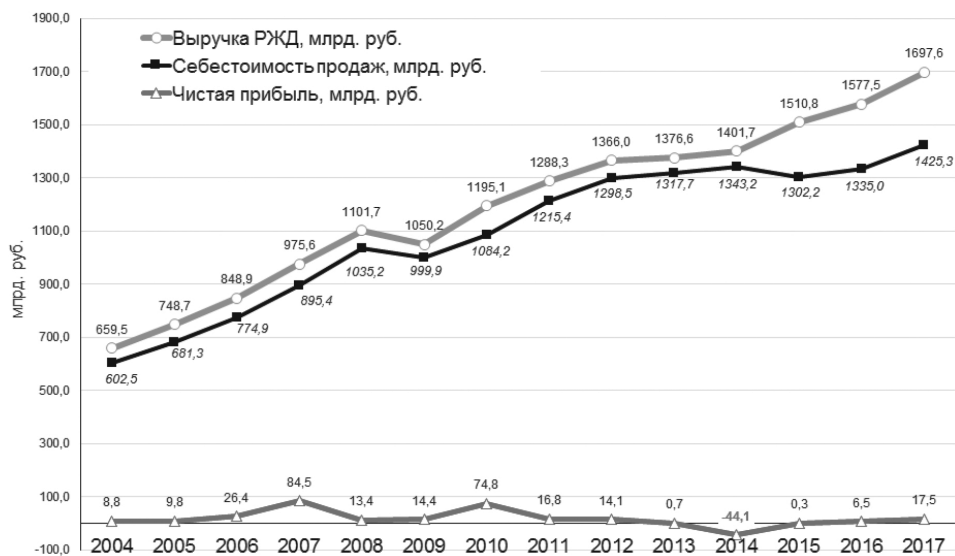


Рис. 9. Выручка и себестоимость продаж ОАО «РЖД» по РСБУ в 2004–2017 гг.  
(источник: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#3](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3))

а построение тарифов для различных грузов в зависимости от ценовой эластичности спроса на перевозку.

Второе направление должно базироваться на том, что разные категории отправок (и грузоотправителей), вообще говоря, требуют различной технологии продаж, следовательно, необходима разработка транспортных продуктов, адаптированных к различным потребностям грузовладельцев.

## Список литературы

1. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте / под общ. ред. Б.М. Лapidуса, Д.А. Мачерета. – М.: МЦФЭР, 2007.
2. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н.П. Тершиной, Б.М. Лapidуса. – М.: УМЦ ЖДТ, 2011.
3. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2016 год // Официальный сайт ОАО «РЖД». URL: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#2](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#2)
4. Хусаинов Ф.И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. – 2015. – Т. 10. – № 5. – С. 91–141.

5. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. – М.: МГУПС, 2017.

**Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, факторы доходности, тарификация грузов, ценообразование, высокодоходные грузы, низкодоходные грузы

**К сведению****ОАО «РЖД» и Российская академия наук подписали новое соглашение о сотрудничестве**

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и президент ФГБУ «Российская академия наук» Александр Сергеев подписали соглашение о сотрудничестве.

Одним из основных направлений сотрудничества ОАО «РЖД» и РАН является развитие пространственных транспортно-логистических коридоров на территории России, которые предусматривают формирование долгосрочных условий для глубокого комплексного освоения Сибири, Дальнего Востока и Арктики. В их числе – проект высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», призванный соединить высокоскоростные транспортные системы Азиатско-Тихоокеанский региона и Европейского Союза.

В рамках соглашения стороны заинтересованы развивать сотрудничество в вопросах совершенствования кибербезопасности интеллектуальных систем управления на железнодорожном транспорте, систем энергообеспечения, применения альтернативных видов топлива, дистанционных методов мониторинга инфраструктуры, технологий высокоскоростного и тяжеловесного движения, цифровых и информационных технологий во всех сферах производственной деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних обществ.