

# Влияние структуры погрузки и грузооборота на доходность грузовых перевозок ОАО «РЖД»



Ф. И. Хусаинов,  
кандидат  
экономических наук

**В**ажный показатель, характеризующий не только экономику ОАО «РЖД», но и маркетинговую политику компании, — доходность перевозок различных грузов. Как известно, разные грузы приносят перевозчику неодинаковые доходы. На рис. 1 показаны доли некоторых важнейших грузов в общей погрузке, грузообороте и доходах от грузовых перевозок ОАО «РЖД».

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

Например, в 2017 г. доля каменного угля в погрузке всех грузов (тонны) составила 28,4 %, а в грузообороте (тонно-километры) — 43,1 %, но он 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 составили лишь 4,2 % доходов ОАО «РЖД». Аналогична ситуация с цементом, доля которого в доходах более чем в два 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 отмечается иная картина. Доля нефти и нефтепродуктов в погрузке всех грузов составила 18,7 %, а в грузообороте — 15,7 %, но эти перевозки принесли ОАО «РЖД» 28,1 % доходов от грузовых перевозок. Черные металлы, занявшие лишь 5,8 % в структуре погрузки и 6 % в грузообороте, принесли перевозчику 11,2 % доходов. Более подробные данные

Проблема влияния структуры погрузки и грузооборота на доходность грузовых перевозок ОАО «РЖД» в последние годы стала особенно актуальной. Почему доходность растет более низкими темпами, чем индексация тарифов, и какова роль в этом процессе высокодоходных и низкодоходных грузов? Какие риски для перевозчика при этом возникают? И какие стратегические решения могут изменить ситуацию?

о долях важнейших грузов в погрузке, грузообороте и доходах компании в 2016 и 2017 г. приведены в табл. 1. На 13 номенклатурных групп грузов<sup>1</sup> в сумме приходится более 90 % всей погрузки и грузооборота по сети ОАО «РЖД»<sup>2</sup>.

Все данные о доходности приведены в номинальном исчислении, поскольку традиционно в железнодорожной отрасли используется анализ номинальных величин.

Вклад каждого груза и итоговые результаты работы ОАО «РЖД» можно детально проанализировать, используя показатели, напрямую характеризующие доходность перевозки соответствующего груза для ОАО «РЖД»: доходную ставку за тонну погруженного груза (рубли на тонну) и доходную ставку за тонно-километр (копейки на 10 т-км) [1].

<sup>1</sup> В отчетности о погрузке ф. ГО-10 учет ведется по 41 группе грузов, в номенклатуре плана и учета погрузки — по 43, в отчетности ф. ЦО-12 о доходах и грузообороте — по 40 группам грузов (в другом варианте отчета ф. ЦО-12 учет ведется по 10 укрупненным группам).

<sup>2</sup> Необходимо сделать уточнение. Данные из отчета ф. ЦО-12 периодически появляются в печати и на конференциях (например, в докладах специалистов и руководителей ОАО «РЖД»). Иногда названия грузов различаются: минерально-строительные материалы, строительные грузы. Отчет ф. ЦО-12 существует в двух вариантах: в одном выделены 10 групп грузов, в другом — 40 групп. Общая сумма, разумеется, одинакова, но степень детализации/агрегирования разная. Например, позиция «минерально-строительные материалы» в одном отчете будет суммой пяти позиций в другом: «строительные», «промсырье и формовочные материалы», «цемент», «гранулированные шлаки» и «огнеупоры». Сказанное верно и для некоторых других позиций номенклатуры грузов. Таким образом, необходимо уточнять, какая номенклатура грузов использовалась при представлении данных. Кроме того, бывает, что указана, например позиция «строительные грузы», а цифры приведены по минерально-строительным грузам.

Первый показатель чаще используется в повседневной маркетинговой работе (рис. 2).

Его достоинство заключается в том, что значения показателя легко рассчитываются и в тех случаях, когда изменение дальности перевозок незначительно (например, при анализе относительно стабильных корреспонденций), вполне корректно отражают различия в доходности тех или иных грузов. Например, разброс уровней доходности (рубли за тонну) строительных грузов и химикатов составляет 5,6, т. е. при прочих равных условиях одна погруженная тонна химикатов в среднем приносит перевозчику в 5,6 раза больше доходов, чем одна погруженная тонна строительных грузов.

Однако в этом показателе не учитывается влияние средней дальности перевозок. Так, перевозки химикатов и соды могут быть более доходными в расчете на погруженную тонну, чем перевозки, например, черных металлов (в данном случае их доходность выше на 11 %), вследствие более высоких тарифов или большей дальности перевозок. С помощью показателя доходной ставки за тонну нельзя определить влияние дальности перевозок. Известно, что дальность перевозок химикатов примерно на 15 % выше, чем черных металлов. Следовательно, указанное превышение 11 % может объясняться географией перевозок и большей дальностью или сочетанием фактора дальности с фактором уровня тарифов. Но при использовании показателя доходной ставки за тонну нельзя оценить влияние двух указанных одновременно действующих факторов [2,3].

Таблица 1. Доли (%) некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах ОАО «РЖД» в 2016 и 2017 г.

	Группа груза	Доля в 2016 г.			Доля в 2017 г.		
		в погрузке	в грузообороте	в доходах	в погрузке	в грузообороте	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

Второй показатель — доходная ставка за тонно-километр. Единицами измерения в силу сложившейся традиции [4] служат не рубли за один тонно-километр, а копейки 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 одной тонны груза на расстояние один километр.

Таким образом, при использовании этого показателя определяют доходность непосредственно перевозочной работы (тонно-километры). Указанная доходная ставка приведена на рис. 3.

Видно, что уровень доходности лома черных металлов шестикратно превышает таковой каменного угля. Иными словами, одна тонна лома, перевезенная на один километр, при прочих равных условиях приносит перевозчику в среднем в шесть раз больше доходов, чем одна тонна угля, перевезенная на один километр.

Если мы посмотрим на значения показателя по важнейшим массовым грузам, то увидим, что доходность перевозок нефтеналивных грузов и угля различается в четыре раза, а перевозок черных металлов и угля — в 4,2 раза. Кроме того, по большинству важнейших грузов доходная ставка за последние четыре года плавно росла (рис. 3).

В целом доходная ставка по всем грузам в 2017 г. выросла менее, чем на 1 %, относительно 2016 г.; в 2016 г. — на 2,8 % по сравнению с 2015 г., а в 2015 г. — на

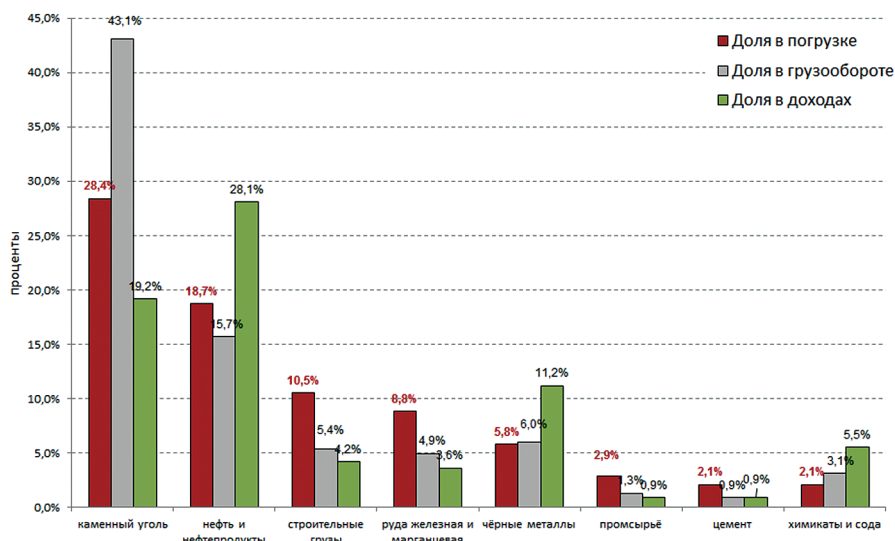


Рис. 1. Доли некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах ОАО «РЖД»

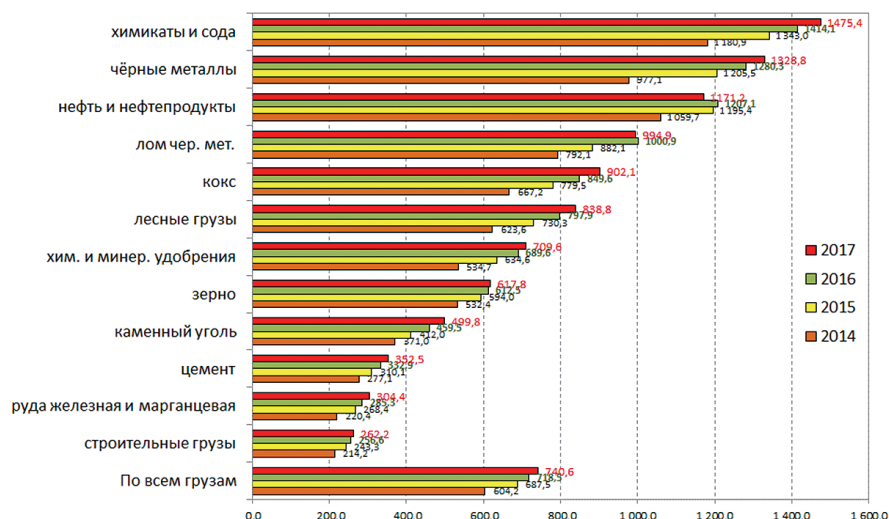


Рис. 2. Доходная ставка (руб./т) ОАО «РЖД» при перевозке грузов в 2014–2017 гг. Источник: «INFO Line – Аналитика»

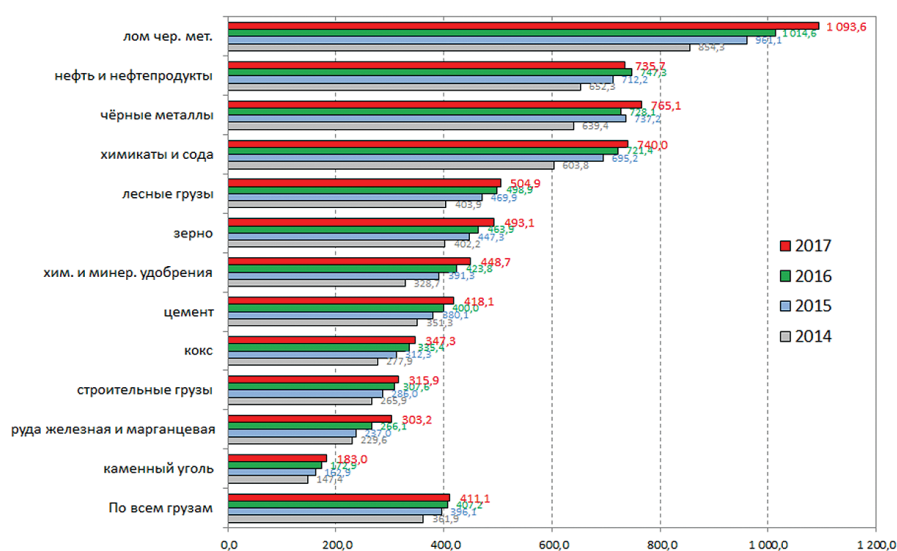


Рис. 3. Доходная ставка (коп./10 т-км) ОАО «РЖД» при перевозке грузов в 2014–2017 гг.

Источник: «INFO Line – Аналитика»

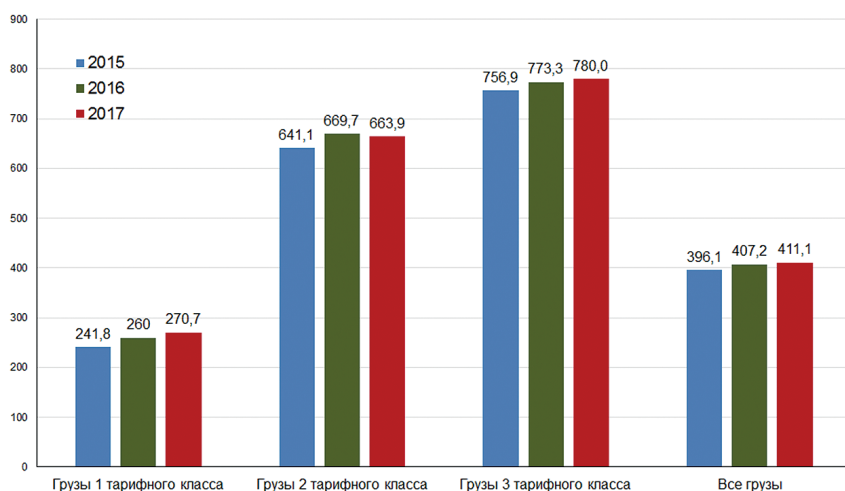


Рис. 4. Доходная ставка (коп./10 т-км) при перевозке грузов разных тарифных классов в 2015–2017 гг.

Источник: «INFO Line – Аналитика»

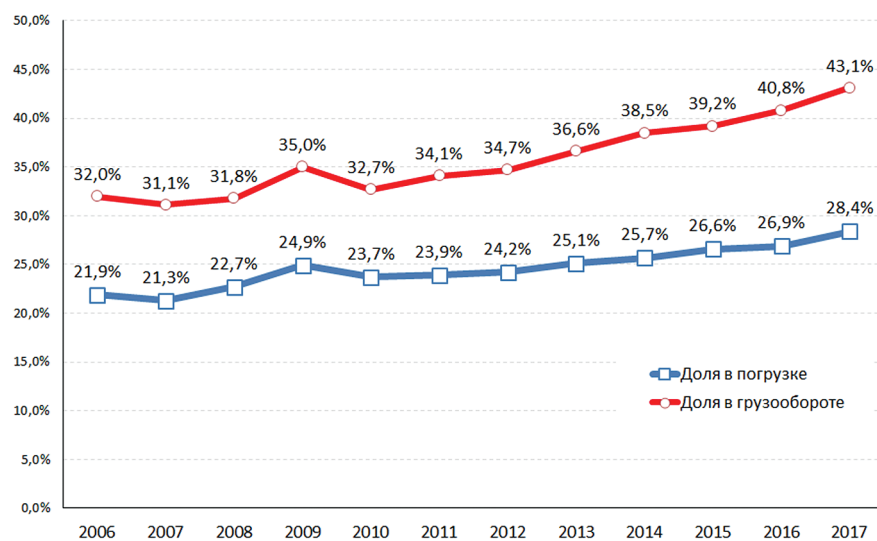


Рис. 5. Доля каменного угля в погрузке и грузообороте ОАО «РЖД» в 2006–2017 гг.

Источник: РЖД, Минтранс

9,4 % относительно 2014 г. Индексация (увеличение) тарифов в 2015 г. составила 10 %, и рост доходности на 9,4 % примерно соответствовал уровню индексации. Но с 2016 г. рост фактической доходной ставки начал отставать от темпов индексации тарифов РЖД.

В 2016 г. индексация составила 9 %, при этом доходная ставка выросла лишь на 2,8 % [5]. В 2017 г. индексация тарифов составила 6,1 %. Она складывалась из двух элементов: собственно индексации на 4 % и дополнительной надбавки «для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» 2 %. В итоге получился общий уровень индексации +6,1 % ( $1,02 \cdot 1,04 = 1,0608 \approx 1,061$ , или +6,1 %). При этом доходная ставка выросла лишь на 0,96 % (рис. 4). Эти факты свидетельствуют об изменении в 2016 и 2017 г. структуры грузопотока; можно предположить, что доля низкодоходных грузов выросла. В целом доходная ставка по всем грузам за тонну в 2017 г. увеличилась на 3,1 % относительно 2016 г. (740,6 против 718,5 руб./т), а ставка за тонно-километр — лишь на 0,96 % (с 407,2 до 411,1 коп. за 10 т-км).

Неравномерный рост, при котором ставка за тонну растет быстрее, чем за тонно-километр, зачастую бывает обусловлен увеличением средней дальности перевозок грузов. И действительно, если в 2016 г. средняя дальность перевозок всех грузов во всех видах сообщения, включая международное, составляла 1765 км, то в 2017 г. значение указанного показателя увеличилось до 1801 км, т. е. выросло на 2,0 %.

На подобную динамику доходности повлияли два фактора (на самом деле факторов больше, но два из них хорошо иллюстрируют статистические данные). Рассмотрим механизм такого влияния на примере высокодоходного (нефть и нефтепродукты) и низкодоходного (уголь) груза. В 2017 г. было погружено на 3,2 % больше грузов, чем в 2016 г., при этом погрузка угля выросла на 9,1 %, т. е. ее изменение превысило общий рост. Погрузка нефти и нефтепродуктов уменьшилась на 0,2 %. В результате доля угля выросла с 26,9 % в 2016 г. до 28,4 % в 2017 г.

Кроме того, вклад этих грузов в грузооборот происходил не только по

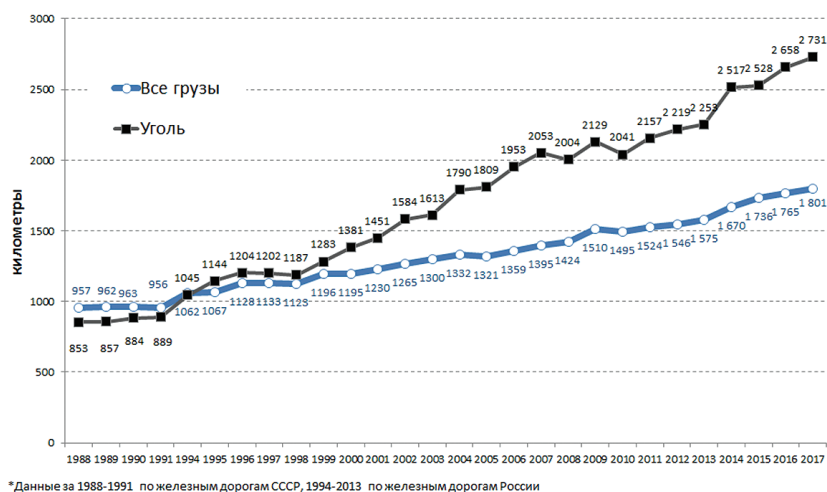
линии погрузки, но и по линии средней дальности перевозки. При общем росте средней дальности перевозок по всем грузам в 2017 г. по сравнению с 2016 г. на 2,0 % средняя дальность перевозки угля за тот же период увеличилась на 2,7 %, а средняя дальность перевозки нефти и нефтепродуктов уменьшилась на 1,4 %.

Ключевая проблема заключается в том, что объем низкодоходных грузов становится больше, их доля в погрузке увеличивается, как и дальность их перевозки, а доля высокодоходных грузов и дальность их перевозки уменьшаются.

Тенденцию роста доли каменного угля в погрузке и грузообороте иллюстрирует рис. 5, а опережающий рост средней дальности перевозок угля по сравнению с ростом средней дальности перевозки всех грузов — рис. 6.

Таким образом, ситуация, при которой тарифы РЖД индексируются, но доходность не растет соответствующими темпами, объясняется следующим образом: рост тарифной нагрузки «принимают на себя» грузы второго и третьего тарифных классов (подробнее о различиях в тарификации перевозок грузов разных тарифных классов см. в [6, 7]), они же (в основном грузы 2-го класса) постепенно уходят с железной дороги, так как в этих классах находятся грузы, чья эластичность спроса на перевозки относительно велика (впрочем, эластичность спроса зависит не только от уровня тарифов, но и от ряда других факторов, например, от скорости доставки [8] и различных показателей качества транспортного обслуживания [9]). Грузоотправителю дорогостоящих грузов, например, металлоконструкций или оборудования (грузы 3-го тарифного класса), гораздо легче переключить свои перевозки с железнодорожного транспорта на автомобильный, чем грузоотправителю таких массовых грузов, как уголь, руда или щебень (1-го тарифного класса). Для грузов, чья эластичность небольшая, тарифы установлены довольно низкие, в результате такие грузы, напротив, «притягиваются» к железным дорогам.

В итоге грузоотправители высокодоходных грузов, которые платят за каждый тонно-километр перевозок все больше и больше, удивляются, почему же доходность РЖД на один тонно-километр вырастает лишь на крохотную



\*Данные за 1988-1991 по железным дорогам СССР, 1994-2013 по железным дорогам России

Рис. 6. Средняя дальность (км) перевозки грузов железнодорожным транспортом в 1988–2013 гг.

величину — 0,96 %. При этом грузоотправители низкодоходных грузов первого тарифного класса вполне довольны сложившимся положением вещей.

Если ситуацию не изменить, то РЖД постепенно превратится в перевозчика низкодоходных грузов, а высокодоходные грузы будут «переключаться» на другие виды транспорта. Попытки решить эту проблему при существующей тарифной политике будут не слишком продуктивными: именно высокодоходные грузы второго и третьего тарифных классов, характеризующиеся более высокой эластичностью спроса, легче «переключить» на альтернативные виды транспорта [10].

Для изменения ситуации необходима разработка новой маркетинговой стратегии, включающей два направления деятельности. Первое направление — разработка тарифной политики, т. е. построение тарифов для различных грузов в зависимости от ценовой эластичности спроса на перевозку. Второе направление — разработка транспортных продуктов, адаптированных к тем или иным потребностям грузовладельцев.

**Литература**

1. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Н.П. Терёшиной и Б. М. Лапидуса — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. — 676 с.
2. Богомазов Д. Г., Хусаинов Ф. И. Структурный анализ доходности грузовых перевозок // Экономика железных дорог. 2008. № 4. С. 24–32
3. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управле-

ния на железнодорожном транспорте / Под общ. ред. Б. М. Лапидуса, Д. А. Мачерета — М.: МЦФЭР, 2007. — 160 с.

4. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок / Под ред. Н. Г. Смеховой и Ю. Н. Кожевникова. — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. — 472 с.
5. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2016 год // Официальный сайт ОАО «РЖД». [Электронный ресурс] URL: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#2](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#2).
6. Хусаинов Ф. И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. 2015. Т. 10. № 5. С. 91–141.
7. Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте: история железнодорожных грузовых тарифов в России. М.: Моск. гос. ун-т путей сообщения, 2017. — 102 с.
8. Управление экономической эффективностью эксплуатационной деятельности железнодорожного транспорта с использованием инновационных подходов: монография / Под ред. Д. А. Мачерета и А. В. Рышкова. — М.: РИОР, 2018. — 212 с.
9. Соколов Ю. И., Лавров И. М. Методы экономической оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях множественности участников перевозочного процесса. — М.: Золотое сечение, 2015. — 168 с.
10. Лукьянова О. В., Хусаинов Ф. И. Проблемы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта // Экономика железных дорог. 2013. № 12. С. 64–78.