

# О дифференциации железнодорожных грузовых тарифов

**Фарид Хусаинов,**

канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ,  
Зам. председателя НП ОЖДПС

Москва, 24 октября 2014 г.

## Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01 в 2004-2013 гг

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	в том числе, по направлениям		
			Внутри-российские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через пограничные переходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,12	1,12	1,12
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	1,125	1,00
	с 01.08.2005 г.	1,021	1,054	1,054	1,00
2006	с 01.01.2006 г.	1,075	1,128	1,128	1,00
2007	с 01.01.2007 г.	1,080	1,109	1,109	1,02
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,148	1,148	1,00
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,0125	0,0125	1,00
	с 01.07.2008 г.	1,080	1,10	1,10	1,00
2009	с 10.01.2009 г.	1,050	1,05	1,05	1,05
	с 01.07.2009 г.	1,057	1,06	1,06	1,06
2010	с 01.01.2010 г.	1,094	1,09	1,09	1,09
2011	с 01.01.2011 г.	1,080	1,08	1,08	1,08
2012	с 01.01.2012 г.	1,060	1,06	1,06	1,06
2013	с 01.01.2013 г.	1,070	1,07	1,07	1,07



## Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01 в 2004-2013 гг

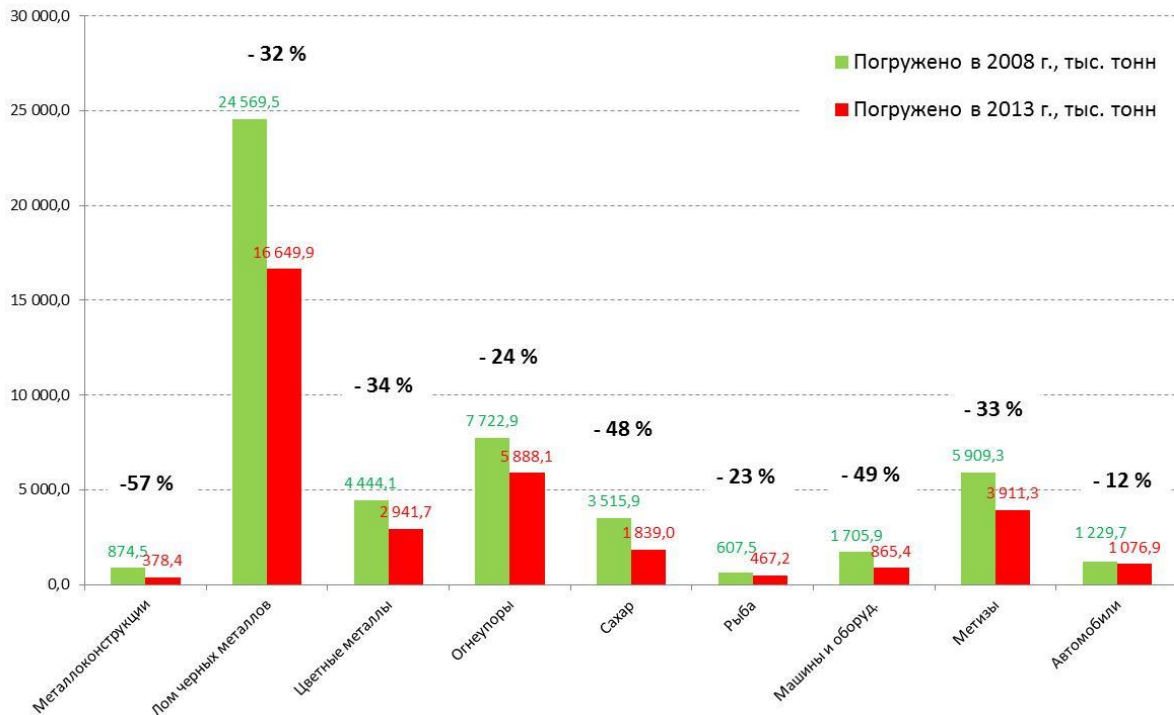
Год	Индекс декабрь к декабрю предыдущего года	Индексация нарастающим итогом
2004	1,120	1,120
2005	1,103	1,235
2006	1,075	1,328
2007	1,080	1,434
2008	1,212	1,738
2009	1,110	1,929
2010	1,094	2,110
2011	1,080	2,279
2012	1,060	2,415
2013	1,070	2,584

Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01 в 2004-2013 гг



	Погружено в 2008 г., тыс. тонн	Погружено в 2013 г., тыс. тонн	13 к 08, в %
всего	1 303 738,9	1 236 811,6	94,9%
1 Каменный уголь	296 556,0	310 763,9	104,8%
3 Нефть	232 097,7	250 320,7	107,9%
7 Руда железная	102 286,2	110 746,9	108,3%
8 Руда цветная	24 819,7	20 622,6	83,1%
9 Черные металлы	78 705,2	70 056,3	89,0%
10 Металлоконстр.	874,5	378,4	43,3%
11 Лом чер. мет	24 569,5	16 649,9	67,8%
12 Цветные металлы	4 444,1	2 941,7	66,2%
13 Удобрения	42 082,4	47 014,3	111,7%
15 Строительные	197 116,7	170 142,2	86,3%
18 Огнеупоры	7 722,9	5 888,1	76,2%
19 Цемент	36 028,5	34 400,5	95,5%
20 Лесные грузы	55 440,6	35 674,8	64,3%
21 Сахар	3 515,9	1 839,0	52,3%
23 Рыба	607,5	467,2	76,9%
28 Верно	19 400,0	13 795,3	71,1%
35 Машины и оборуд.	1 705,9	865,4	50,7%
36 Метизы	5 909,3	3 911,3	66,2%
37 Сельхозмашины	371,7	107,9	29,0%
38 Автомобили	1 229,7	1 076,9	87,6%
43			

Погрузка некоторых высокодоходных грузов в 2008 и 2013 гг., тыс. тонн

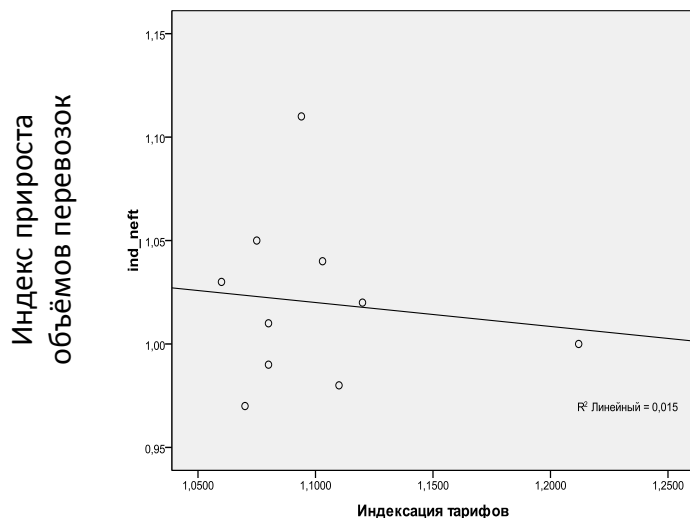


## Динамика объемов перевозок некоторых грузов жд транспортом в 2003-2013 гг

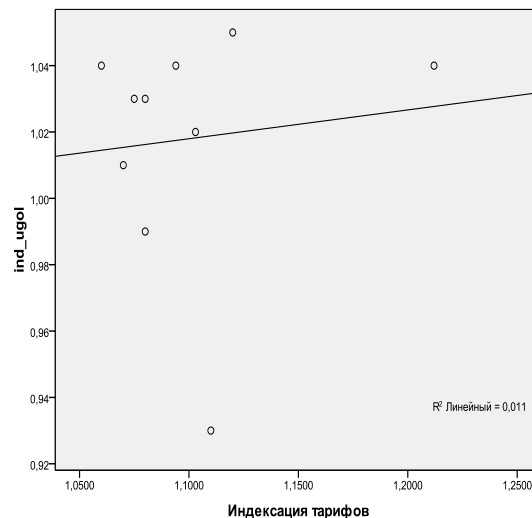
Годы	Индекс промышленного производства в РФ, %*	Индексация тарифов (декабрь к декабрю)	Все грузы		Нефть и нефтепродукты		Уголь		Черные металлы	
			Объем перевозок всего, млн. тонн	Индекс объема перевозок	Объем перевозок, млн. тонн	Индекс объема перевозок к предыдущему году	Объем перевозок, млн. тонн	Индекс объема перевозок к предыдущему году	Объем перевозок, млн. тонн	Индекс объема перевозок к предыдущему году
2003	108,9		1160,8		205,7		260,1		67,6	
2004	108,0	1,120	1 220,9	1,05	210,0	1,02	273,5	1,05	72,0	1,07
2005	105,1	1,103	1 273,1	1,04	218,9	1,04	278,8	1,02	73,8	1,03
2006	106,3	1,075	1 311,3	1,03	229,5	1,05	288,5	1,03	81,3	1,10
2007	106,3	1,080	1 344,2	1,03	232,5	1,01	286,3	0,99	83,3	1,02
2008	100,6	1,212	1 303,7	0,97	232,1	1,00	296,6	1,04	78,7	0,94
2009	90,7	1,110	1 108,2	0,85	227,9	0,98	275,4	0,93	64,7	0,82
2010	108,2	1,094	1 205,8	1,09	252,7	1,11	286,3	1,04	72,8	1,13
2011	104,7	1,080	1 241,5	1,03	249,9	0,99	296,2	1,03	73,5	1,01
2012	102,6	1,060	1 271,9	1,02	258,0	1,03	307,6	1,04	73,4	1,00
2013	100,4	1,070	1 236,9	0,97	250,3	0,97	310,8	1,01	70,1	0,96

\*Индекс промышленного производства приводится в процентах, все остальные индексы – в долях единицы

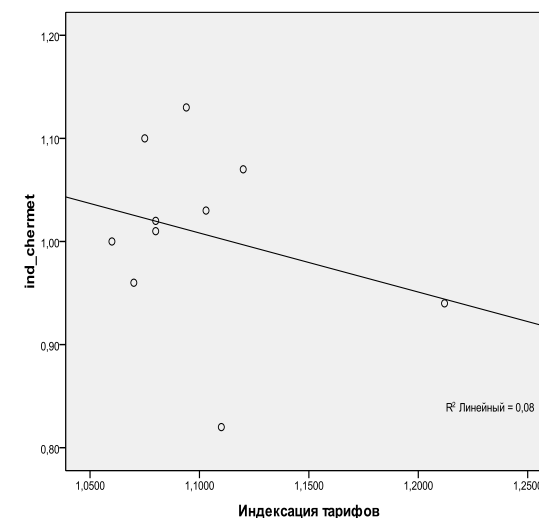
## Зависимость между темпами прироста объёмов перевозок и индексацией тарифов



а) нефть и нефтепродукты

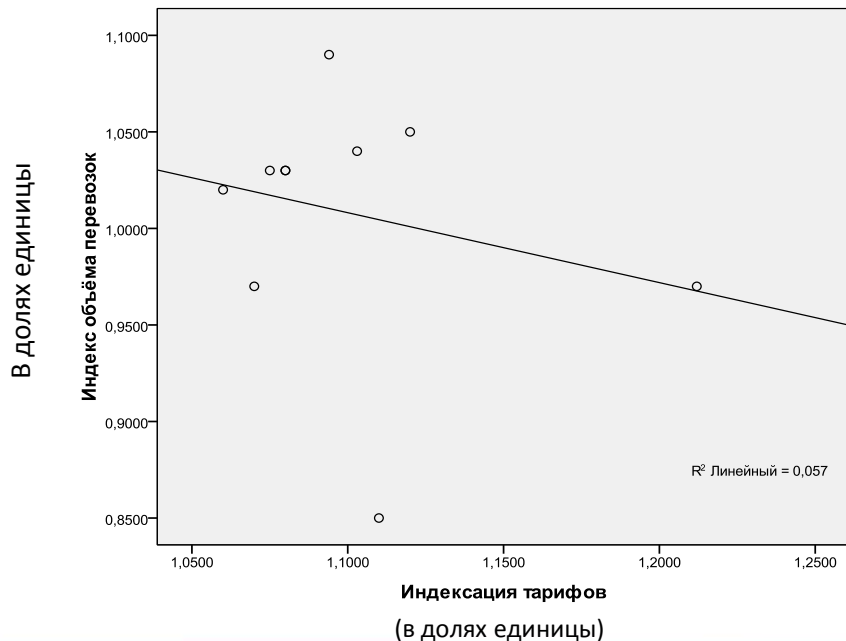


б) каменный уголь



в) чёрные металлы

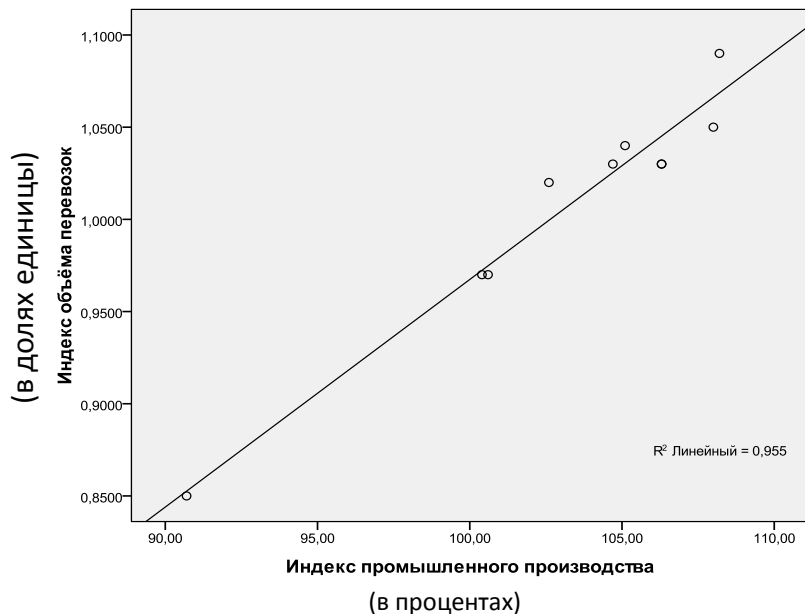
## Зависимость темпов роста объёмов перевозок от темпов роста железнодорожных тарифов



Для всех грузов в целом («всего погружено и налито»), зависимость будет иметь вид (уравнение регрессии):

$$Y = 1,407 - 0,36 * x$$

**Для сравнения:** связь темпов роста объёмов перевозок с темпами роста промышленного производства



Уравнение регрессии имеет вид:

$$Y = -0,267 + 0,012 * x$$

$$[1,05] = -0,267 + 0,012 * [110]$$

$$[0,95] = -0,267 + 0,012 * [101,5]$$

$$[0,96] = -0,267 + 0,012 * [101,8]$$

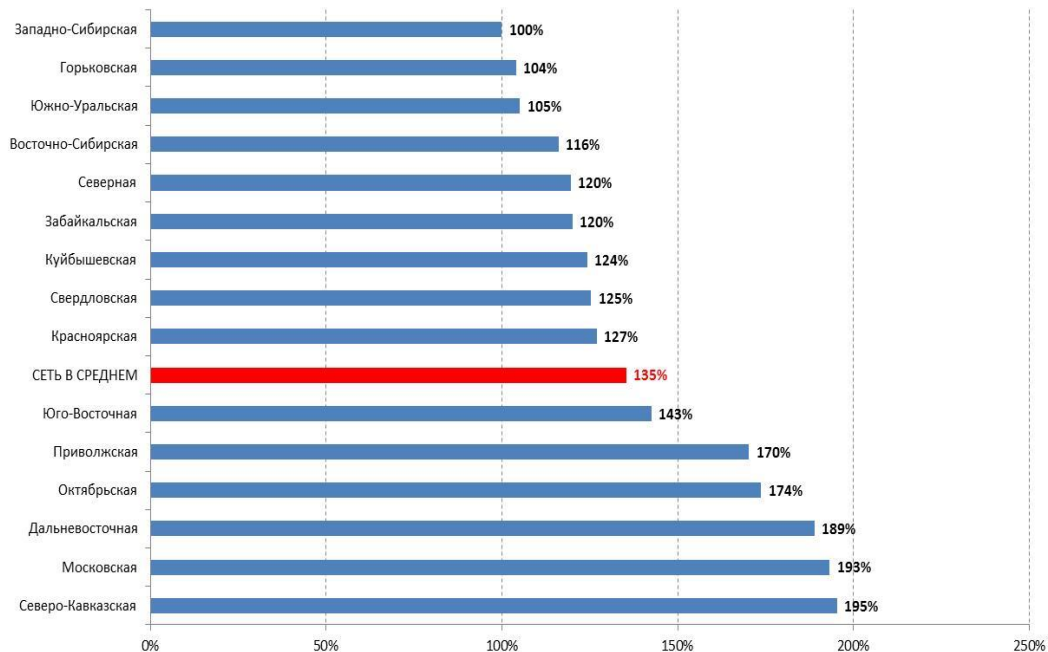


Существующие железнодорожные грузовые тарифы построены на основе среднесетевой себестоимости.

Разброс себестоимости на разных дорогах колеблется в широком диапазоне: от плюс 42-48 % к среднесетевой до минус 22-26 % от среднесетевой.

Общий разброс себестоимости 1 тонно-км. (даже без учёта Калининградской дороги) – **двукратный!** А с учётом Калининградской дороги – пятикратный.

### Отношение себестоимостей грузовых железнодорожных перевозок (за 1 т-км) на различных дорогах



В результате, на одних дорогах РЖД может нести потери из-за перевозок ниже себестоимости, а на других теряет дополнительные объёмы, которые можно было привлечь за счёт снижения тарифов.

Таким образом, принцип *«Единые тарифы, единая себестоимость, единая индексация»* - устарел.

Дальнейшее совершенствование железнодорожных тарифов должно идти по пути их большей дифференциации, гибкости и подстройки под рыночную конъюнктуру.

Благодарю за внимание!

**Фарид Хусаинов,**  
канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ,  
Зам. председателя НП ОЖДПС

<http://f-husainov.livejournal.com>  
<http://f-husainov.narod.ru>  
E-mail: [f-husainov@yandex.ru](mailto:f-husainov@yandex.ru)