

A photograph of a train at sunset, with the sun low on the horizon and its light reflecting on the train's surface. The train is moving towards the viewer, and the tracks curve into the distance. The overall scene is hazy and atmospheric.

**ОТЧЕТ**  
о проведении аналитического  
исследования на тему:  
**«Анализ действующего  
Прейскуранта № 10-01»**

Данное аналитическое исследование выполнено Исполнителем в лице общества с ограниченной ответственностью «Институт исследования проблем железнодорожного транспорта» по поручению Заказчика в лице закрытого акционерного общества «Тайный Советник Нетворк Компани» на основании Договора на исследование конъюнктуры рынка № 10А от 26 марта 2020 года (Дополнительного соглашения № 1 от 09 ноября 2020 года).

Исследование рассмотрено на заседании Экспертного совета Институт исследования проблем железнодорожного транспорта 23 декабря 2020 года.

Президент Института  
Иванкин Павел Анатольевич.  
23 декабря 2020 года.

## **ВВЕДЕНИЕ.**

Действующий Прейскурант № 10-01 (далее – Прейскурант) введен в действие в 2003 году. Разрабатывался Прейскурант на данных о себестоимости перевозок, которые готовились на основании отчетности Министерства путей сообщения Российской Федерации за 2001 год.

За время работы Прейскурант претерпел существенные изменения. Изменился ландшафт применения и регулирования. Вместо Министерства путей сообщения Российской Федерации образовался хозяйствующий субъект в лице открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Регуляторы сменили ряд названий. Полностью перестал существовать инвентарный парк.

Все вышеуказанные обстоятельства оказывали влияние на тарифную политику.

Подготовка к введению нового Прейскуранта требует анализа изменений в действующий Прейскурант с целью учета ошибок.

## Методология построения тарифной политики.

В данном отчете:

- тарифы на перевозку грузов приводятся в условиях 2003 года;
- тарифы рассчитывается без учета НДС, на 1 вагон, на грузоподъемность или МВН.

В сравнительных слайдах могут быть приведены иные условия, которые распространяются исключительно на данные слайды.

На графиках по оси абсцисс приводится либо пояса дальности в километрах, либо отрезки времени в годах.

На оси ординат приводится значение тарифа выраженное в рублях за 1 тонну без учета НДС.

A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several passenger cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The passenger cars are dark with light-colored windows. The train is on a track that curves to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **СТРУКТУРА ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФОВ**

## ВИДЫ СООБЩЕНИЙ. ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Тарифная политика российских железных дорог регулирует следующие виды сообщений.

- Внутривнутрироссийские перевозки;
- Экспортно-импортные перевозки;
- Транзитные перевозки.

Под **транзитными перевозками** понимаются перевозки грузов по направлениям из третьих стран в третьи.

К третьими странами относятся страны, не входящие в пространство СНГ. Указанные перевозки регулируются Тарифной политикой Дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран-участниц СНГ по согласованию с Минтрансом России и тарифицируются по ставкам Международного транзитного тарифа (МТТ) или Единого транзитного тарифа (ЕТТ). В рамках настоящей работы тарифы на данные перевозки не анализируются.

## **ВИДЫ СООБЩЕНИЙ. ВНУТРИРОССИЙСКИЕ И ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

Под **внутрироссийскими перевозками** понимаются перевозки грузов при которых станция отправления и станция назначения находятся по территории Российской Федерации, включая Калининградскую область.

Под **экспортными перевозками** понимаются перевозки грузов, при которых станция отправления находится на территории Российской Федерации, а станцией назначения (выхода с территории Российской Федерации) является либо припортовая станция, либо станция, расположенная на сухопутной границе и имеющая соответствующий экспортный код Единой сетевой разметки.

Под **импортными перевозками** понимаются перевозки грузов, при которых станцией отправления (входа на территорию Российской Федерации) является либо припортовая станция, либо станция, расположенная на сухопутной границе и имеющая соответствующий экспортный код ЕСР, а станция назначения находится на территории Российской Федерации.

К **экспортно–импортным перевозкам** также относятся перевозки грузов из стран СНГ на экспорт, транзитом по территории Российской Федерации и в обратном направлении.

Расчет тарифа на внутрироссийские и экспортно–импортные перевозки осуществляется по ставкам плат Тарифного руководства № 1 (Прейскурант № 10-01), далее по тексту – Прейскурант.

## СТРУКТУРА ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФОВ

Структура построения тарифной политики на перевозки грузов по российским железным дорогам выглядит следующим образом.

1. Ставки плат за перевозку грузов и услуги инфраструктуры.
2. Правила применения тарифов.
3. Гибкое тарифное регулирование.

Ставки плат определяются Прейскурантом и зависят от условий перевозки.

Тариф есть сумма плат, рассчитанных по Прейскуранту.

Правила применения тарифов на основе поправочных коэффициентов определяют конечный тариф для конкретного груза на заданном направлении.

Регулирование ставок плат и уровня тарифа является прерогативой государства в лице федерального органа исполнительной власти по тарифному регулированию естественных монополий на транспорте. На момент подготовки отчета данным органом является Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации.



## ГИБКОЕ ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Гибкое тарифное регулирование (далее по тексту – ГТР) в виде тарифного коридора стало использоваться на железнодорожном транспорте с 2013 года.

Суть ГТР заключается в праве ОАО «РЖД», которое ему делегировало Федеральная служба по тарифам Российской Федерации (с 2015 года ее функции переданы Федеральной антимонопольной службе Российской Федерации), изменять уровень тарифа в пределах ценового коридора, размер которого устанавливается государством.


В настоящее время верхняя граница тарифного коридора определена в размере **+13,4%** к действующему уровню тарифа. На 2017 год верхняя граница решением Правительства Российской Федерации ограничена 10%.

Нижняя граница коридора имеет следующие значения:

**-25%** на перевозки грузов 1 класса с ограничением по дальности перевозки в размере 3 000 км;

**-25%** на перевозки грузов 2 и 3 тарифного класса без ограничения дальности перевозки.

С 2017 года нижняя граница решением ФАС России установлена на уровне **50%**

A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several passenger cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The passenger cars are dark with many windows. The train is on a track that curves to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **БАЗОВЫЕ УСЛОВИЯ РАЗРАБОТКИ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ПРЕЙСКУРАНТА**

## **ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ**

Прейскурант разрабатывался на основе себестоимости грузовых перевозок МПС России за 2001 год по Номенклатуре расходов, утвержденной в 1998 году.

Главным требованием к разрабатываемому Прейскуранту было обеспечение сходимости финансовых результатов основной деятельности естественной монополии.

**Новеллы** нового Прейскуранта.

Выделение вагонной составляющей в размере 15,4%.

Снижение тарифов на дальние расстояния.

Возможность таксировки на поясах дальности менее 50 км.

Введение гибкой системы дифференциации тарифов в зависимости от размера партии перевозимого груза.

Зависимость плат за пробег частных порожних вагонов от класса ранее перевозимого груза.

«Погружение» спецставок на перевозку каменного угля на экспорт в «тело» Прейскуранта.

## СОХРАНЕННЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ

В Прейскуранте сохранены следующие принципы и подходы:

Тариф формируется на основе среднесетевой себестоимости;

Расстояние перевозки определяется для целей тарификации по кратчайшему варианту;

Расчет плат за перевозку грузов ведется по весу «нетто»;

Расчет плат за пробеги порожних вагонов ведется за осе-километр;

Дифференциация по условиям тарификации грузов на три тарифных класса: первый, второй и третий, введенная в 1995 году;

Объединения расстояний в тарифные пояса дальности. На коротких расстояниях шаг пояса составляет 5 км, на дальних увеличивается до 300 км.

Также была сохранена система установления скидок и спецставок на перевозки грузов. Начиная с 2002 года данным правом обладала ФЭК России.

## ПАРАМЕТРИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ

В общем виде структура формирования тарифов на перевозки грузов выглядела следующим образом.

$$T=A+B*L, \quad (1)$$

где:

**A** – это стоимость начально-конечных операций;

**B** – это стоимость движенических операций;

**L** – тарифное расстояние перевозки.

В то же время, согласно новому Прейскуранту, появилась новая структура формирования тарифов:

$$T=И+В, \quad (2)$$

где:

**И** – это плата за пользование услугами инфраструктуры;

**В** – это плата за пользование вагонами при осуществлении перевозки.

Исходя из условий формирования тарифов по формуле (2), формулу (1) можно представить в следующем виде:

$$И=A+B*L. \quad (3)$$

# РАБОТЫ И УСЛУГИ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В НАЧАЛЬНО-КОНЕЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Начально-конечные операции состоят из работ и услуг, а также затрат.

Структура начально-конечных операций по набору работ и услуг выглядит следующим образом.

- Уведомление о прибытии груза и о подаче вагонов (груженых/порожних) на пути необщего пользования или фронты погрузки/выгрузки на местах общего пользования;
- Текущий ремонт порожних инвентарных вагонов при подготовке их под погрузку;
- Техническое обслуживание на железнодорожных станциях вагонов;
- Техническое обслуживание и текущий ремонт инвентарных контейнеров;
- Осмотр инвентарных вагонов в техническом и коммерческом отношении для подачи грузоотправителям под определенные грузы;
- Подготовка под налив цистерн, бункерных инвентарных полувагонов;
- Подгруппировка вагонов для подачи под погрузку (выгрузку) определенным грузоотправителям (грузополучателям) и подготовка их к подаче;
- Прием к отправлению (включая проверку правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе) и выдача грузов, а также оформление перевозочных документов железнодорожной станцией;
- Выполнение приемо-сдаточных операций (осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении);

## РАБОТЫ И УСЛУГИ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В НАЧАЛЬНО-КОНЕЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

- Маневровая работа по расформированию поездов различных категорий (маршрутных, передаточных, вывозных, сборных), прибывших на железнодорожные станции погрузки, выгрузки, по назначению вагонов и грузов, а также по формированию на железнодорожной станции отправления поездов различных категорий;
- маневровая работа по подаче/уборке порожних и груженых вагонов на (с) выставочные (приемо-сдаточные) пути, принадлежащие ОАО «РЖД» и расположенные в пределах железнодорожной станции;
- маневровая работа по подаче/уборке порожних и груженых вагонов в места общего пользования железнодорожных станций при осуществлении погрузки/выгрузки грузов средствами ОАО «РЖД»;
- технологические операции с контейнерами, не связанные с работой по приему и выдаче грузов, за исключением грузов, перевозимых под таможенным контролем (поднятие контейнера краном для осмотра с целью проверки сохранности и постановка его на место; перестановка контейнера на контейнерной площадке при перегруппировке по направлениям; поворот контейнера «дверями внутрь» для обеспечения сохранности груза (свертка); снятие контейнера с верхнего яруса (для изъятия контейнера из нижнего яруса и погрузки изъятых контейнера).

## **ЗАТРАТЫ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В НАЧАЛЬНО-КОНЕЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ**

Структура начально-конечных операций по затратам выглядит следующим образом.

- Затраты по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений, оборудования и инвентаря хозяйства грузовой и коммерческой работы и хозяйства перевозок;
- Затраты по содержанию технологических центров по обработке перевозочных документов;
- Затраты по амортизации, содержанию и ремонту станционных путей (без железнодорожных путей необщего пользования), устройств сигнализации и связи, вагонов, контейнеров общего парка при перевозке в них грузов, а также расходы по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях, работе поездных локомотивов, их амортизации, содержанию и капитальному ремонту.

Как видно структура начально-конечных операций требует пересмотра как по набору, так и по содержанию. Пересмотр этих параметров приведет к изменению стоимости начально-конечных операций, что должно быть отражено в Концепции нового Прейскуранта.



## ТРЕТИЙ РАЗДЕЛ ПРЕЙСКУРАНТА

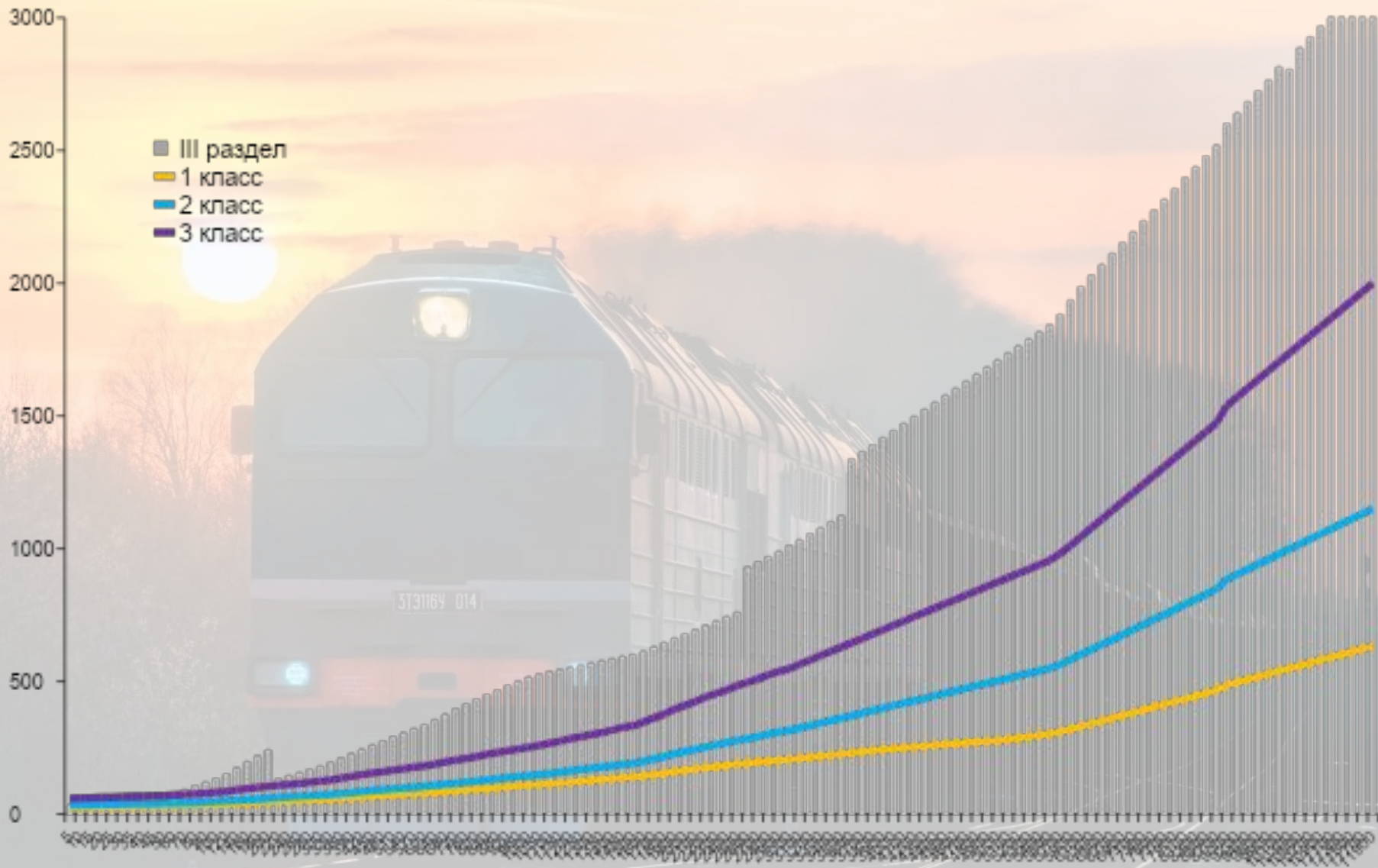
В целях сведения в один регулирующий документ всех тарифов на перевозки грузов, за исключения транзита, было принято решение о формировании специального третьего раздела, в соответствии с которым регулировались тарифы на перевозки грузов в экспортно-импортном сообщении через сухопутные погранпереходы.

Обязательное применение для экспортно-импортных перевозок валютного тарифа было определено в сентябре 1998 года руководством МПС России. Тариф рассчитывался по Тарифной Политике РЖД, которая была составной частью Тарифной политики СНГ, в основе которых был ставки МТТ и ЕТТ, ставки которых номинировались в швейцарских франках.

Ставки плат по данному разделу также были определены на основе ставок плат тарифа МТТ, переведенных в российские рубли в соответствии с курсом рубля к швейцарском франку на 31 декабря 2002 года.

Данный подход не соответствовал методологии построения тарифов второго раздела Прейскуранта, так как ставки плат тарифа МТТ построены на других принципах и значительно превышали ставки плат второго раздела.

# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ 1, 2, 3 КЛАССОВ И III РАЗДЕЛА



## СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ 1, 2, 3 КЛАССОВ И III РАЗДЕЛА НА КОРОТКИХ ПОЯСАХ ДАЛЬНОСТИ



## ТРЕТИЙ РАЗДЕЛ НА КОРОТКИХ ПОЯСАХ ДАЛЬНОСТИ

Как видно из представленных слайдов, тренд функции изменения тарифов от расстояния для второго раздела не зависит от тарифного класса.

Тренд функции изменения тарифов от расстояния для третьего раздела на коротких поясах дальности имеет разнонаправленный характер, что подтверждает вывод о сложной совместимости транзитного тарифа и классического. Хорошо видно, что транзитный тариф не стимулирует перевозки на короткие расстояния.

## СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ В ПРЕЙСКУРАНТАХ 1990 И 2003 ГОДОВ

Выше были рассмотрены новеллы Прейскуранта 2003 года. Для оценки различия преЙскурантов 1990 и 2003 года произведем сравнение тарифов на перевозку грузов 1, 2 и 3 классов по этим преЙскурантам.

Одним из посылов при разработке Прейскуранта 2003 года был стимулирование перевозок в собственном подвижном составе. Далее будет хорошо видно, что на перевозки грузов в собственном подвижном составе ставки тарифа ниже ставок тарифа Прейскуранта 1990 года.

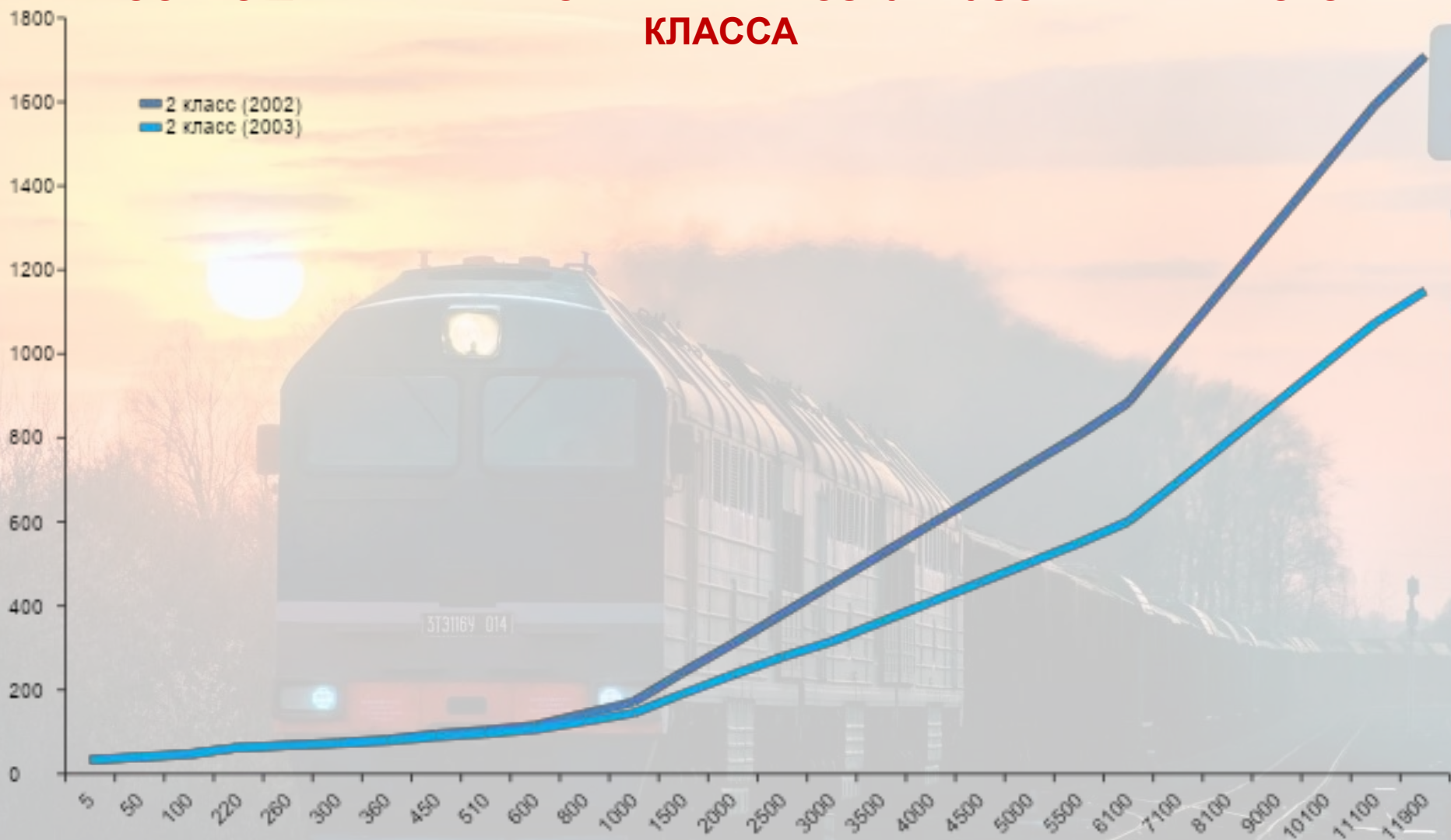
Это один из критических моментов, которые не анализировались в 2002–2003 годах при разработке Прейскуранта. Отказ от инвентарного парка при снижении доходной базы при перевозках грузов в собственном подвижном составе серьезно повлиял на структуру доходных поступлений естественной монополии.

На следующих слайдах представлены соотношения тарифов отдельно по каждому тарифном классу.

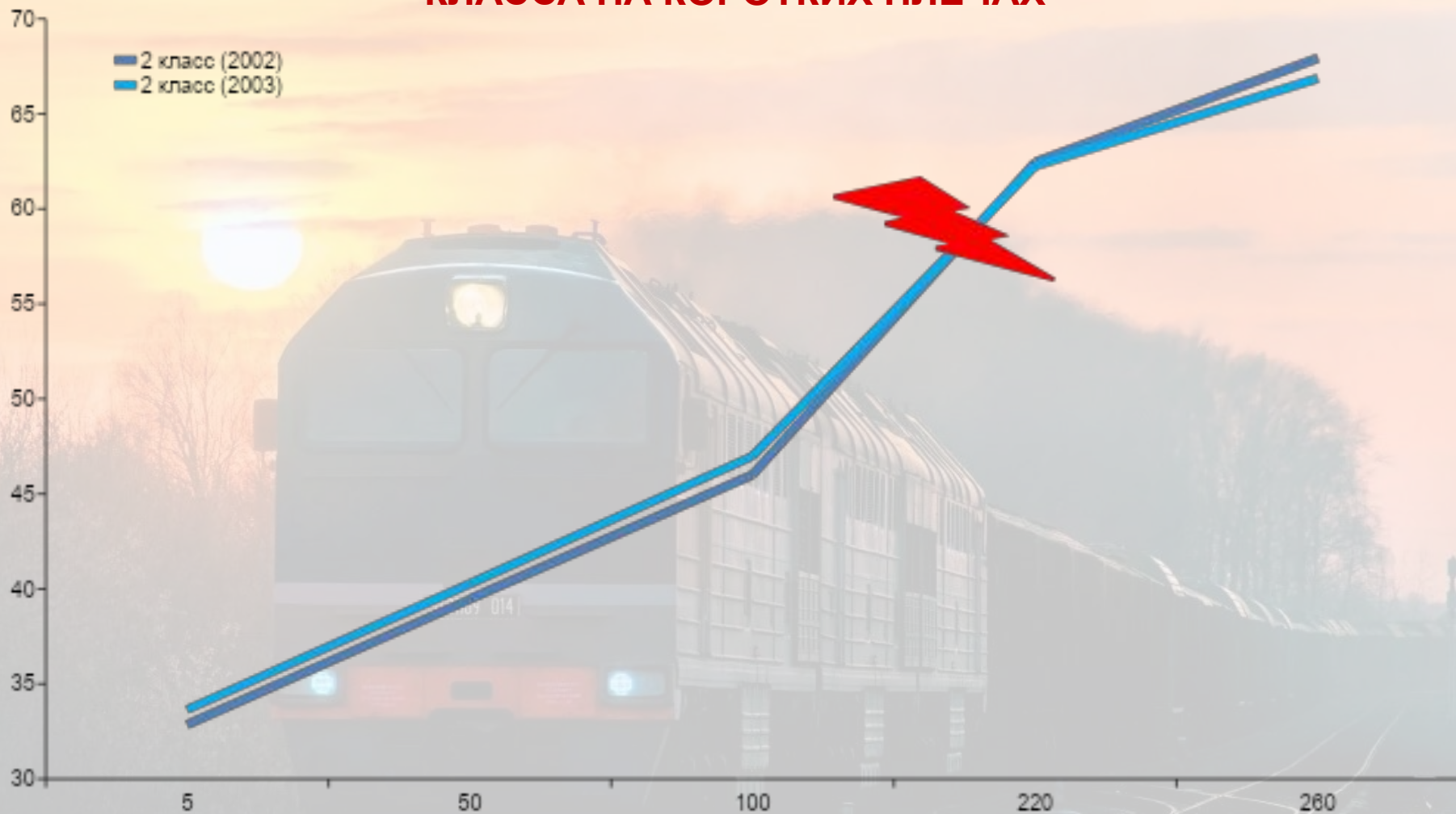
# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 1 ТАРИФНОГО КЛАССА



# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 2 ТАРИФНОГО КЛАССА



# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 2 ТАРИФНОГО КЛАССА НА КОРОТКИХ ПЛЕЧАХ

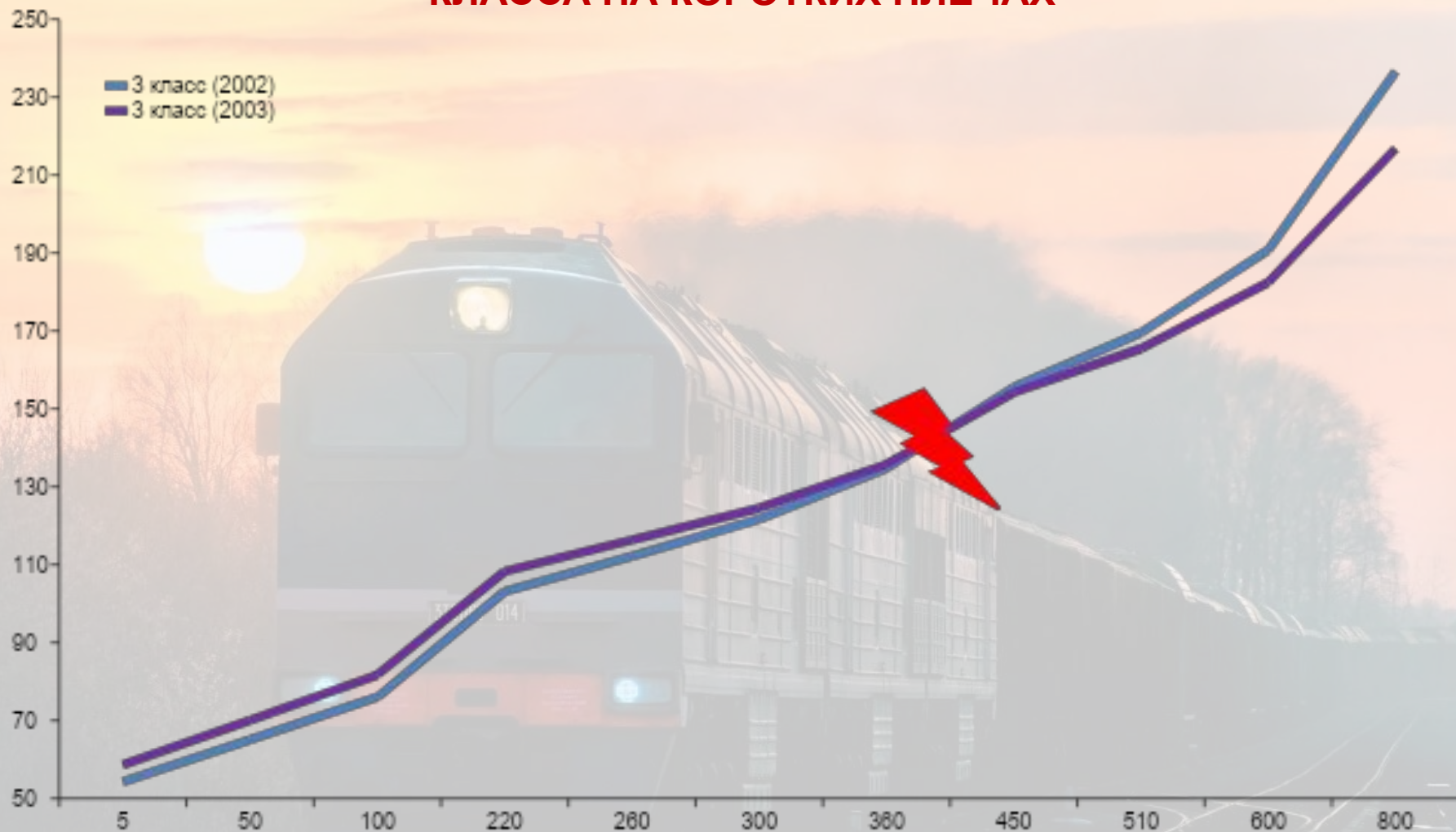




# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 3 ТАРИФНОГО КЛАССА



# СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 3 ТАРИФНОГО КЛАССА НА КОРОТКИХ ПЛЕЧАХ



## ГРУППНОСТЬ ОТПРАВОК

Прейскурантом предусмотрена возможность формирования отправки с различным количеством вагонов.

Минимальная отправка – 1 вагон.

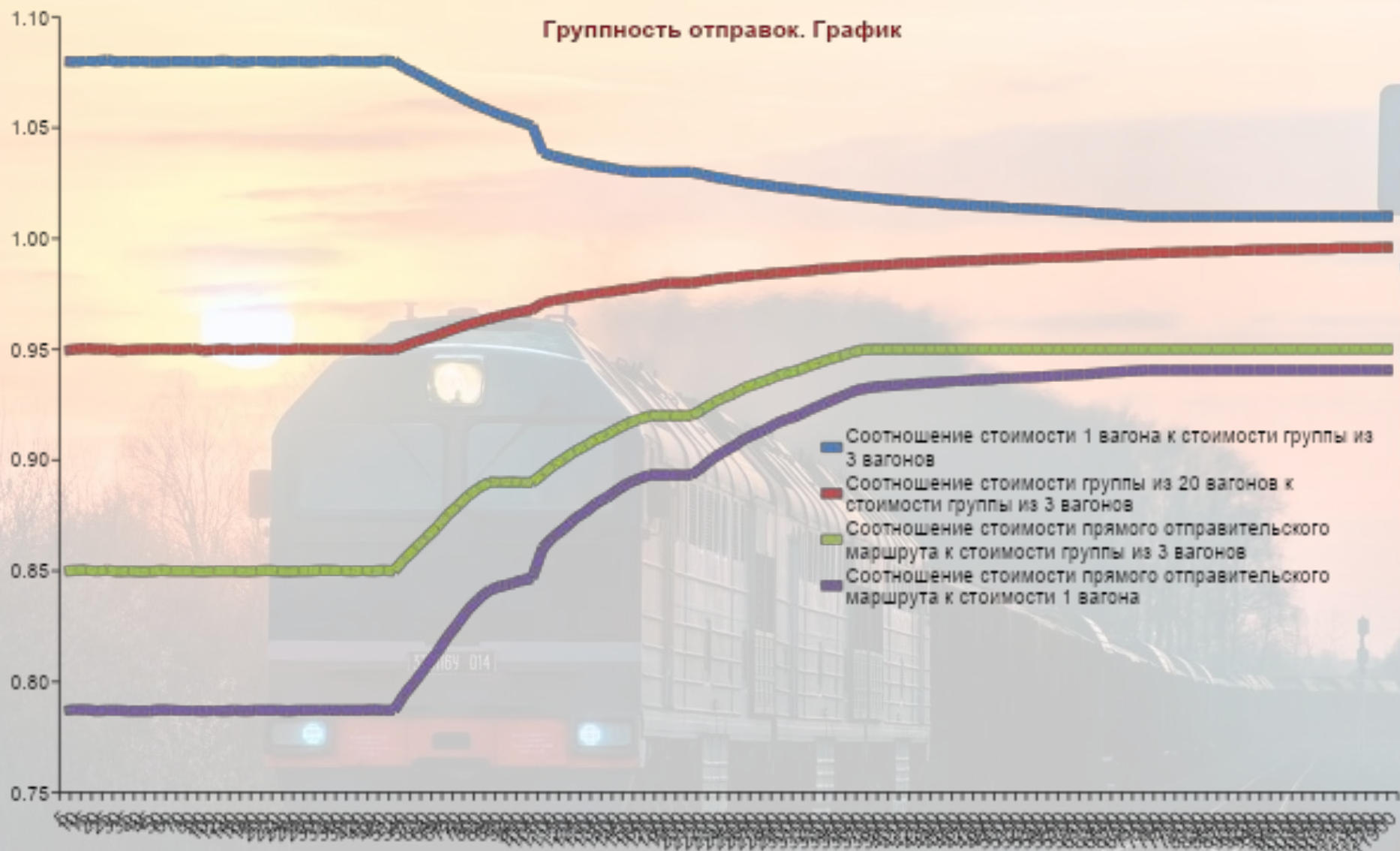
Максимальная отправка – маршрут.

Базовой отправкой для целей расчет стоимости тарифа является отправка в 3 вагона.

ваг \ км	До 510	510 – 1000	1001 – 2000	Свыше 2000
1	<b>1,08</b>	1,04	1,03	1,01
2	1,02	1,01	1,01	1,00
3-5	1,00	1,00	1,00	1,00
6-20	0,97	0,98	1,00	1,00
Свыше 20	0,95	0,97	0,98	1,00
ПОМ	<b>0,85</b>	0,89	0,92	0,95
ОМР	0,90	0,92	0,95	0,97

Эффект от укрупнения отправок ощутим на поясах дальности до 510 км, далее приобретает угасающий эффект и на поясах свыше 2 тыс. км. практически не ощутим.

## Группность отправок. График



# ЧАСТИ ПРЕЙСКУРАНТА

Прейскурант включает в себя две части.

Часть I. Правила применения тарифов с приложениями.

Часть II. Расчетные таблицы плат за перевозку грузов.

## ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Часть I в различное время состояла из **трех** либо **четырёх** разделов.

**Раздел 1.** Общие положения.

**Раздел 2.** Правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов в прямом железнодорожном сообщении, в прямом смешанном сообщении, в непрямом смешанном сообщении и экспортных и импортных грузов, следующих по российским железным дорогам в непрямом международном сообщении **через российские порты**, а также на услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами при указанных перевозках.

**Раздел 3.** Правила применения тарифов при определении плат за перевозку по российским железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении **через пограничные передаточные станции** Российской Федерации (за исключением транзита), а также на услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами при указанных перевозках.

**Раздел 4.** Правила применения платы за услуги по использованию инфраструктуры РЖД. (включен с 2011 года).

В 2012 году после окончания унификации второго и третьего раздела Прейскуранта, второй раздел получил следующие название:

**Раздел 2.** Правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов **во всех видах сообщения** (за исключением транзита, если иное не предусмотрено международными договорами).

**Раздел 3** части I был исключен.

## ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Часть II также в различное время состояла из **двух** либо **трех** пунктов.

**Пункт 1.** Расчетные таблицы плат за перевозки по российским железным дорогам грузов в прямом железнодорожном сообщении, в прямом смешанном сообщении, в непрямом смешанном сообщении, экспортных и импортных грузов, следующих по российским железным дорогам в прямом международном сообщении с участием железнодорожно-паромных комплексов **через российские порты**, в непрямом международном сообщении через российские порты.

**Пункт 2.** Расчетные таблицы плат за перевозки по российским железным дорогам экспортных и импортных грузов (за исключением транзита) в прямом международном сообщении (за исключением перевозок по российским железным дорогам в прямом международном сообщении с участием железнодорожно-паромных комплексов через российские порты), в непрямом международном сообщении **через пограничные передаточные станции** Российской Федерации, а также за услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами при указанных перевозках.

**Пункт 3.** Расчетные таблицы платы за услуги по использованию инфраструктуры РЖД. (включен с 2011 года).

2012 году после окончания унификации второго и третьего раздела Прейскуранта, пункт 1 получил следующее название.

**Пункт 1.** Расчетные таблицы плат за перевозки по российским железным дорогам грузов **во всех видах сообщения** (за исключением транзита, если иное не предусмотрено международными договорами).

**Пункт 2** части II был исключен.

A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several passenger cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The passenger cars are white with blue accents. The train is on a track that curves to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# ИЗМЕНЕНИЯ В ПРЕЙСКУРАНТЕ



В период с августа 2003 года по декабрь 2020 года в Прейскурант было внесено более 120 изменений.

Основные крупные изменения.

- Увеличение вагонной составляющей для частных полувагонов.
- Унификация второго и третьего раздела.
- Введение четвертого раздела.
- Тарифная реформа 2012 года.

## СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ 2004 ГОДА

Уже начиная с 2004 года в сложную, но сбалансированную систему Прейскуранта начали вносить изменения путем применения специальных условий, так называемых кодов исключительного тарифа (КИТ). Через эти коды реализовывались персонализированные скидки со ставок, рассчитанных в соответствии с Прейскурантом. Таким образом значительно понижалась доходная база ОАО «РЖД».

Решением Правления ФСТ России от 30 декабря 2003 года № 112-т/3 «Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 2004 год» было принято **180 исключительных тарифов**. В том числе по некоторым установлены понижающие коэффициенты, а по некоторым установлены фиксированные ставки в рублях за тонну перевозимого груза без привязки к тарифам Прейскуранта.

Данное решение было одним из самых масштабных по введению КИТов, и первым, которое привело к разрушению сбалансированной системы Прейскуранта.

## **ИСКУССТВЕННОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ УРОВНЯ ВАГОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ НА ПОЛУВАГОНЫ**

Приказом Федеральной службы по тарифам от 9 декабря **2006 года** № 353-т/4 «Об индексации тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки» был установлен общий коэффициент индексации ставок тарифов по разделу 2 Прейскуранта в размере **1,661** к уровню 2003 г, в том числе ставок тарифов на перевозки грузов в **инвентарных полувагонах**.

В то же время коэффициент индексации ставок тарифов раздела 2 Прейскуранта на перевозки грузов в **частных полувагонах** установлен в зависимости от класса грузов в **диапазоне от 1,553 до 1,624**.

Таким образом используя механизм дифференцированной индексации ФСТ России искусственным образом создала **конкурентное преимущество** для **частных полувагонов** по сравнению с инвентарными.

Доля частного парка на тот момент составляла 34% от общероссийского парка или 322,4 тыс. вагонов всех типов.

## УНИФИКАЦИЯ ВТОРОГО И ТРЕТЬЕГО РАЗДЕЛА

Унификация тарифов, рассчитанных в соответствии со 2 и 3 разделами началось с 2005 года.

Унификация осуществлялась двумя приемами.

**Первый** – различные коэффициенты индексации разделов. Так, начиная с 2005 по 2008 год индексировался только 2 раздел. Начиная с 2009 года разделы индексировались разными темпами.

**Второй** – перевод грузов из 3 раздела во 2.

В декабре 2010 г. ФСТ России выпустила решение в соответствии с которым 78 номенклатурных позиций, включая уголь, кокс, руды, прокат черных металлов, цемент и другие грузы стали тарифицироваться по 2 разделу в экспортно-импортном сообщении через сухопутные погранпереходы.

Окончательно унификация разделов была завершена к 2013 году.

# УНИФИКАЦИЯ ВТОРОГО И ТРЕТЬЕГО РАЗДЕЛА. ГРАФИК ИНДЕКСАЦИИ



## ТАРИФНАЯ РЕФОРМА 2012 ГОДА

С 2012 года в Прейскурант были внесены значительные изменения, которые затронули в том числе и порядок расчета базовых ставок. По многим тарифным позициям были изменены коэффициенты А и В.

Завершение унификации второго и третьего раздела Прейскуранта привело к исключению третьего раздела из первой части и второго пункта из второй части Прейскуранта.

Уничтожена возможность расчета тарифа для инвентарного полувагона и платформы с применением схемы И+В, которую заменили на приватные схемы 8+25 с поправочными коэффициентами.

Сильно изменились тарифные схемы на перевозки грузов в контейнерах.

В практическом плане реформа Прейскуранта 2012 года создала новый документ, расчеты по которому стали не менее простыми, но менее прозрачными.

В материалах к заседанию Правления ФСТ России, на котором принималась эта реформа отсутствовало экономическое обоснование и оценка регулирующего воздействия. Основным мотивирующим пунктом было улучшение технологии естественной монополии.

В отличии от 2003 года, когда велся мониторинг последствий введения введения нового Прейскуранта, в 2012 году, несмотря на серьезные изменения, такой мониторинг организован не был.

## ТАКСИРОВКА ПЕРЕВОЗКИ ПО ПРАВИЛАМ НЕТТО И БРУТТО

ОАО «РЖД» периодически поднимает вопрос о таксировке перевозок по весу брутто.

Проведем анализ изменения тарифной нагрузки на грузовладельцев при переходе на таксировку брутто с нетто.

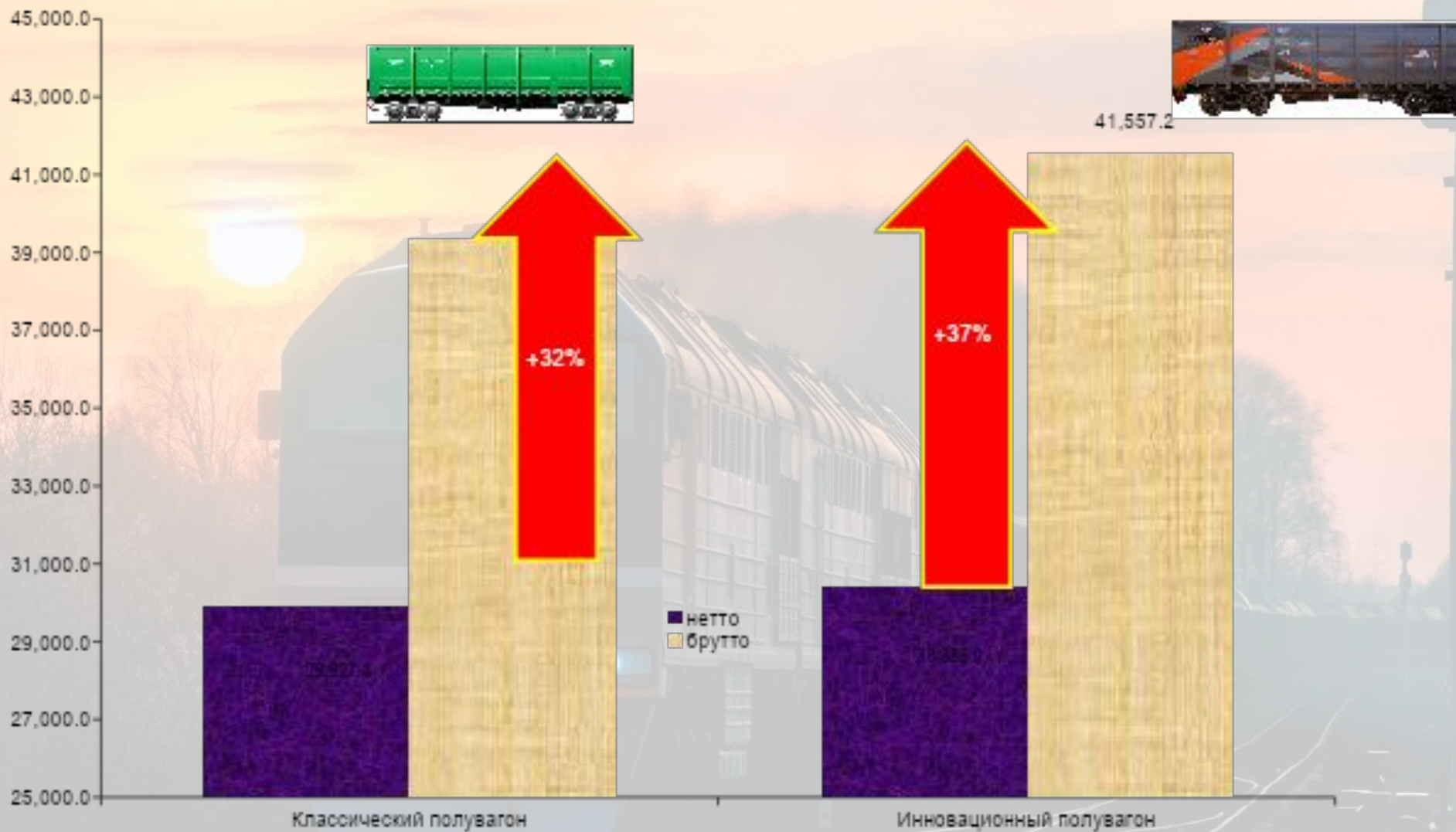
Исходными данными для анализа являются ставки за груженный и порожний вагон при загрузке 69 и 75 тонн при общем весе 69, 75, 92, 100 тн.

Так, при использовании обычного полувагона рост ставки составит 32% к текущему уровню.

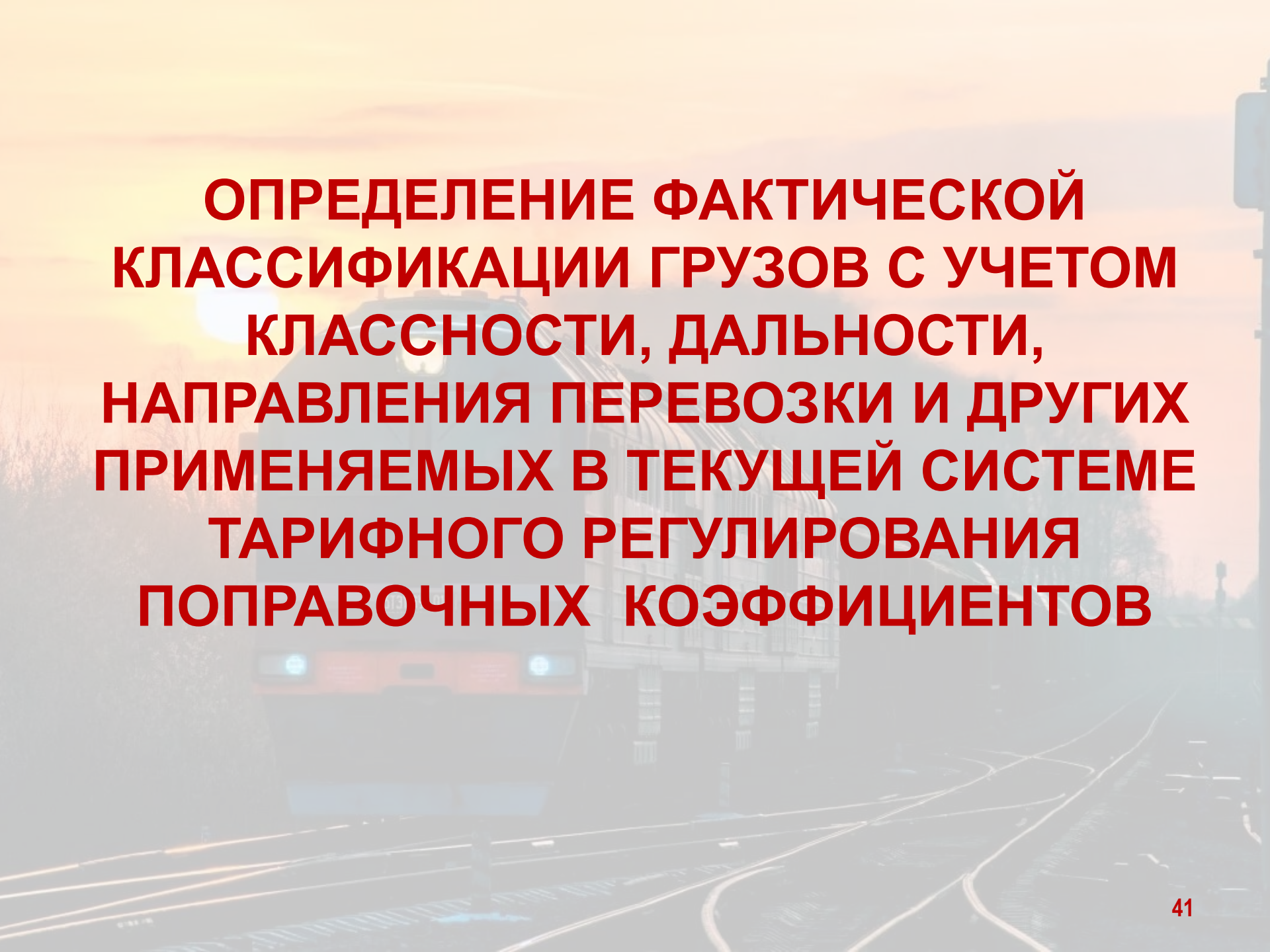
При использовании инновационного полувагона рост ставки составит уже 37% к текущему уровню.

На следующем слайде отображены результаты анализа уровней ставок при тарификации по брутто и нетто для обычного и инновационного полувагона.

# ТАКСИРОВКА ПЕРЕВОЗКИ ПО ПРАВИЛАМ НЕТТО И БРУТТО







**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФАКТИЧЕСКОЙ  
КЛАССИФИКАЦИИ ГРУЗОВ С УЧЕТОМ  
КЛАССНОСТИ, ДАЛЬНОСТИ,  
НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ И ДРУГИХ  
ПРИМЕНЯЕМЫХ В ТЕКУЩЕЙ СИСТЕМЕ  
ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ  
ПОПРАВОЧНЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ**

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РАСЧЕТА СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ

Согласно Прейскуранта исходными данными для расчета стоимости перевозки являются:

- наименование груза;
- род подвижного состава;
- вид собственности подвижного состава;
- классность груза;
- направление перевозки;
- дальность перевозки;
- количество вагонов в отправке.

## НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА

Наименование груза для целей таксировки и заполнения перевозочных документов определяется в соответствии с Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов (ЕТСНГ). Дополнительно к ЕТСНГ при использовании железнодорожной накладной СМГС применяется Гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ).

Согласно ЕТСНГ можно определить наименование груза, его код, класс, минимальную весовую норму.

Код груза по ЕТСНГ состоит из 6 цифр:

Первые две – номер группы;

Третья – номер позиции внутри группы;

Четвертая и пятая – номер груза в позиции;

Шестая – контрольная.

ЕТСНГ содержит **XII** разделов, **75** групп, **4954** позиций, из них 570 позиций **1** тарифного класса (**11,5%**); 1160 позиций **2** тарифного класса (**23,4%**) и 3224 позиций **3** тарифного класса (**65,1%**).

## КЛАССНОСТЬ ГРУЗОВ

Классификация грузов определена в соответствии с ЕТСНГ.

Для второго раздела Прейскуранта грузы дифференцированы на **ТРИ** класса. Разделение грузов на три тарифных класса было произведено в августе 1995 года.

К **первому** классу относятся грузы сырьевого характера;

Ко **второму** классу относятся товары народного потребления;

К **третьему** классу относится готовая продукция.

**Базовым** является **второй** тарифный класс

К первому тарифному классу применяется понижающий коэффициент **0,75**.

К третьему тарифному классу применяется повышающий коэффициент **1,74**.

С 2005 года повышающий коэффициент для третьего тарифного класса был дифференцирован. Для 55 позиций был оставлен повышающий коэффициент 1,74 (в эту группы попали все черные и цветные металлы). На остальные 111 позиций был установлен повышающий коэффициент 1,54.

На следующем слайде видно, что коэффициенты второго и третьего класса линейны и не зависят от дальности перевозки.

Коэффициент для 1 класса имеет дополнительный перелом в части увеличения скидки с 0,75 до 0,55 на поясах дальности с 1151 по 4900 км.

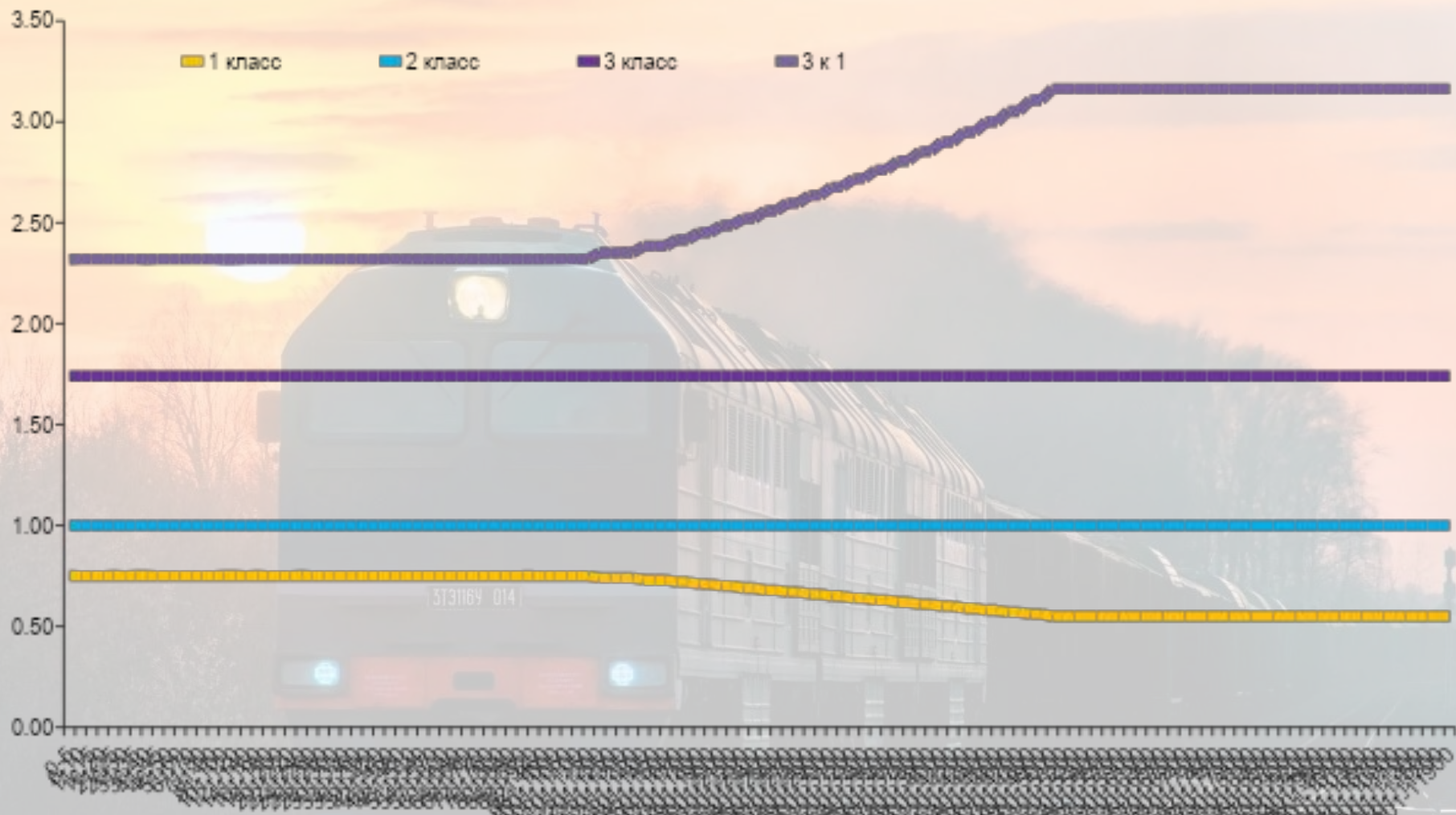
Таким образом очень хорошо видно, что грузы первого класса помимо понижающего коэффициента на класс имеют дополнительный коэффициент на дальность перевозки.

# ГРАФИК СООТНОШЕНИЯ ТАРИФОВ 1, 2 И 3 КЛАССОВ.

1 класс      2 класс      3 класс



# ГРАФИК СООТНОШЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТОВ КЛАССНОСТИ



## ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

Ряд грузов имеет особенности тарификации, и тем самым выделяются на общем фоне расчета тарифов.

Для целей данной работы выделены следующие тарифные позиции:

Уголь энергетический;

Уголь коксующийся;

Железорудное сырье;

Кокс;

Глинозем;

Огнеупоры;

Чугун;

Прокат черных металлов;

Лом черных металлов;

Прокат черных металлов на Дальний Восток.

A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several freight cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The freight cars are covered in a dark material, likely coal. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ**



## ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

Уголь относится к разделу IV «Продукция топливно-энергетической промышленности», 161 группе и включает 25 позиций.

Уголь всегда являлся грузом, на который распространялись исключительные условия. Особенность расположения угольных бассейнов по отношению к основным логистическим центрам и пограничным переходам не позволяет отечественному углю быть высокомаржинальным экспортным продуктом.

С целью сокращения количества исключительных тарифов и унификации тарифной политики в 2003 году было принято решение о «погружении» исключительных тарифов на перевозку угля в «тело» Прейскуранта.

Это решение выразилось в появлении тарифного перелома на расстоянии свыше 3,5 тыс. км. Начиная с этой отметки вводится дополнительный коэффициент. Таким образом диапазон понижающих коэффициентов 0,62 – 0,55 на поясах дальности свыше 3,5 тыс. км. для грузов 1 класса превращается в понижающий коэффициент 0,3 для угля.

При этом, дальнейшие изменения Прейскуранта привели к тому, что текущий уровень тарифа на перевозки угля ниже базового значения 2003 года.

## КЛАССИФИКАЦИЯ УГЛЕЙ

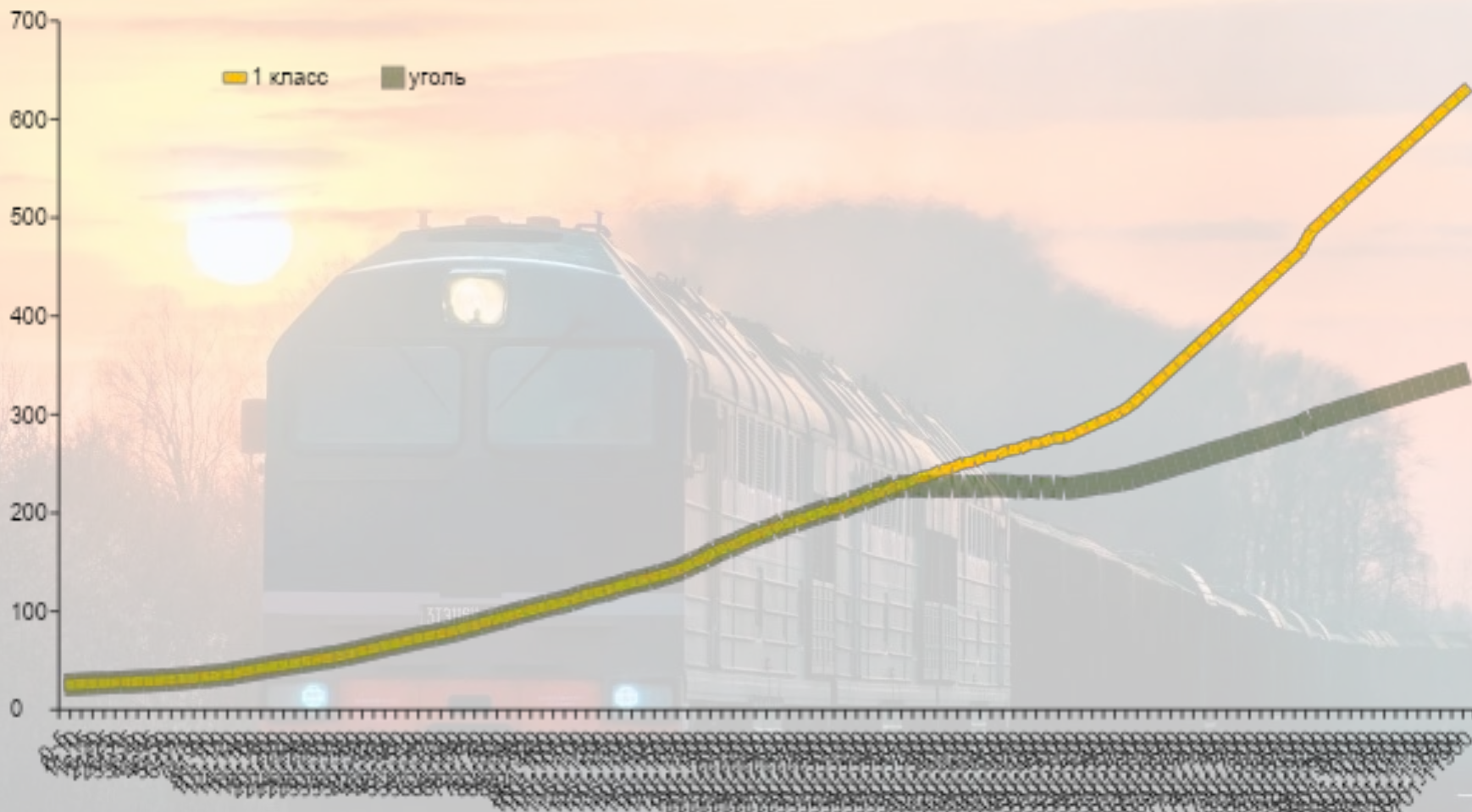
Угли классифицируются по видам и маркам на энергетические и коксующиеся. «Дешевым», то есть, к которому применяется самый большой понижающий коэффициент, являются энергетические угли.

Первоначально из 25 позиций, включенных в ЕТСНГ, 16 позиций относятся к энергетическим углям, а 9 позиций к коксующимся углям.

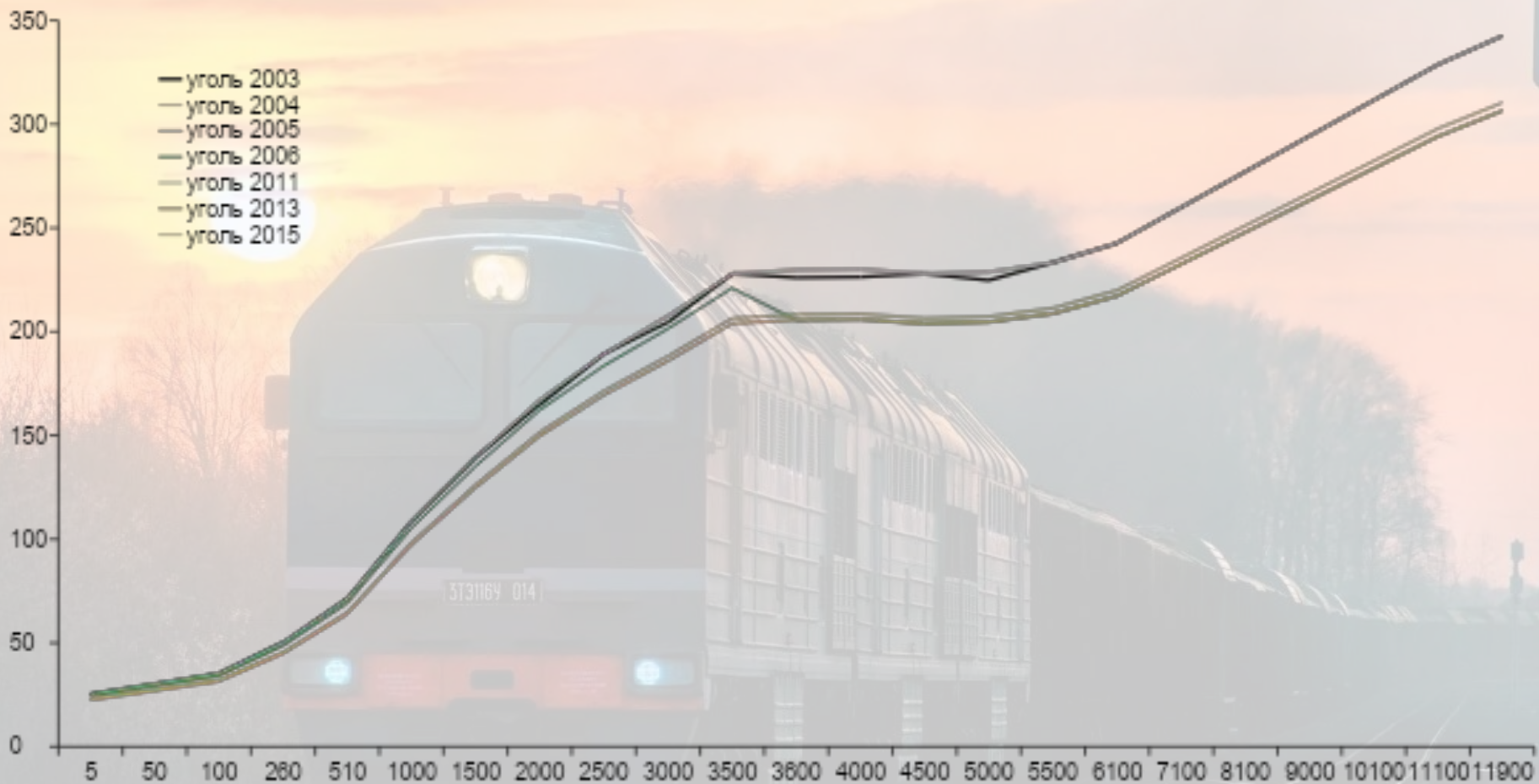
С 2012 года соотношение изменилось. Позиции 161113, 161128, 161170, 161185 были переведены из дорогих коксующихся углей в дешевые энергетические. Таким образом стало 20 позиций энергетических и 5 позиций коксующихся углей.

Необходимо учитывать, что основной объем перевозок углей приходится на экспортные перевозки энергетических углей.

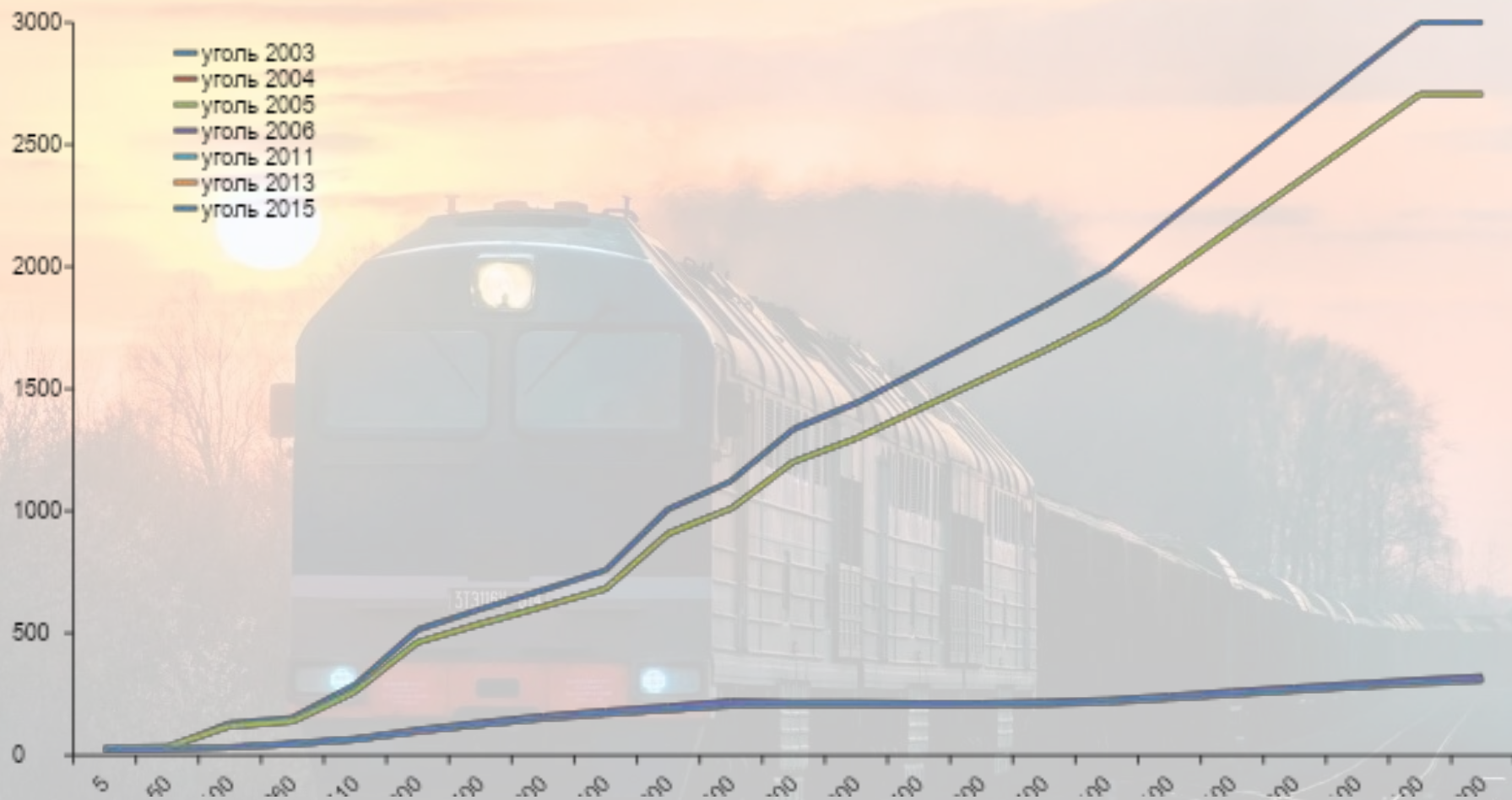
# ОСОБЕННОСТИ ТАРИФОБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ. ГРАФИК



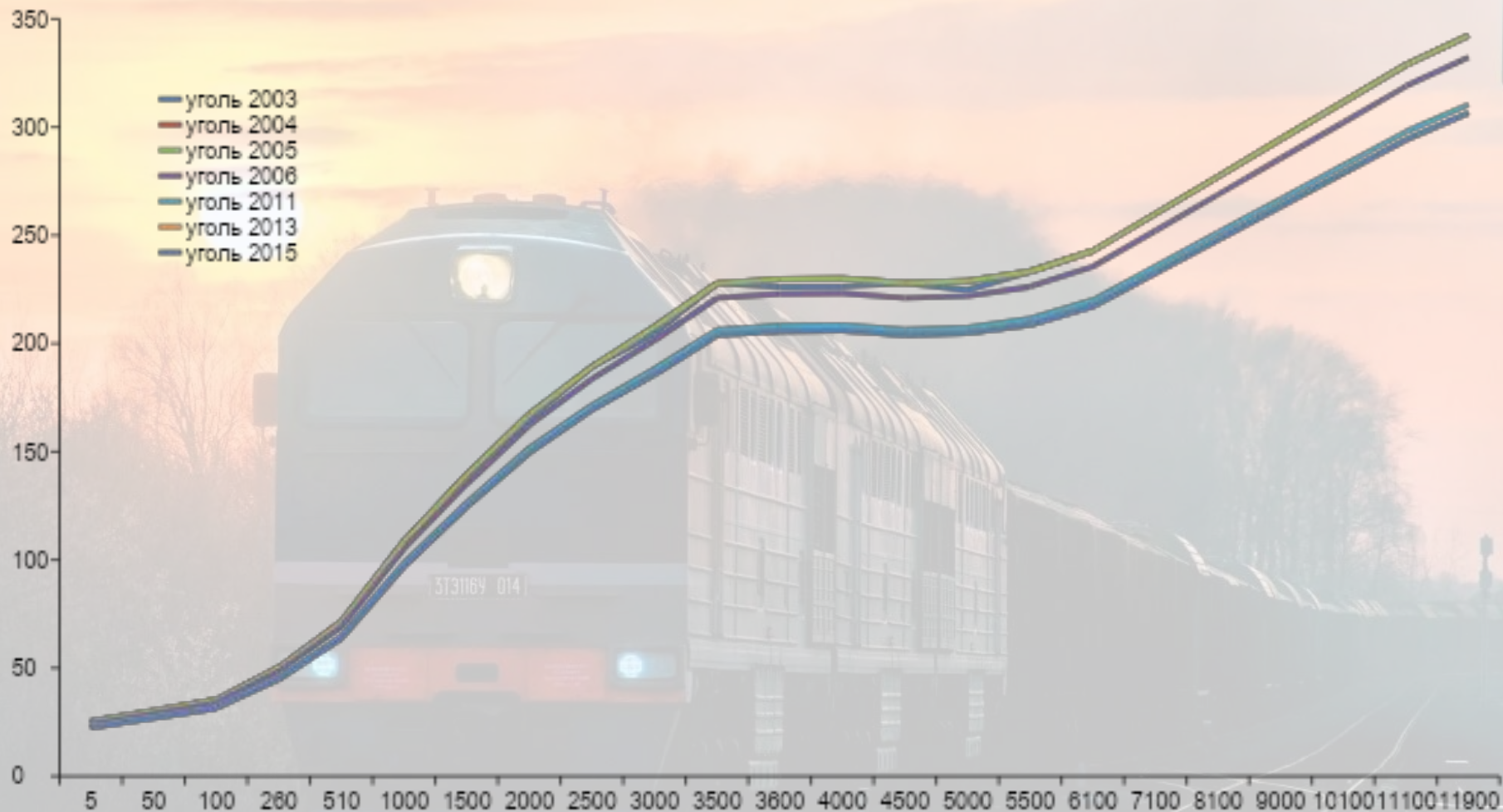
# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕЙ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОРТЫ



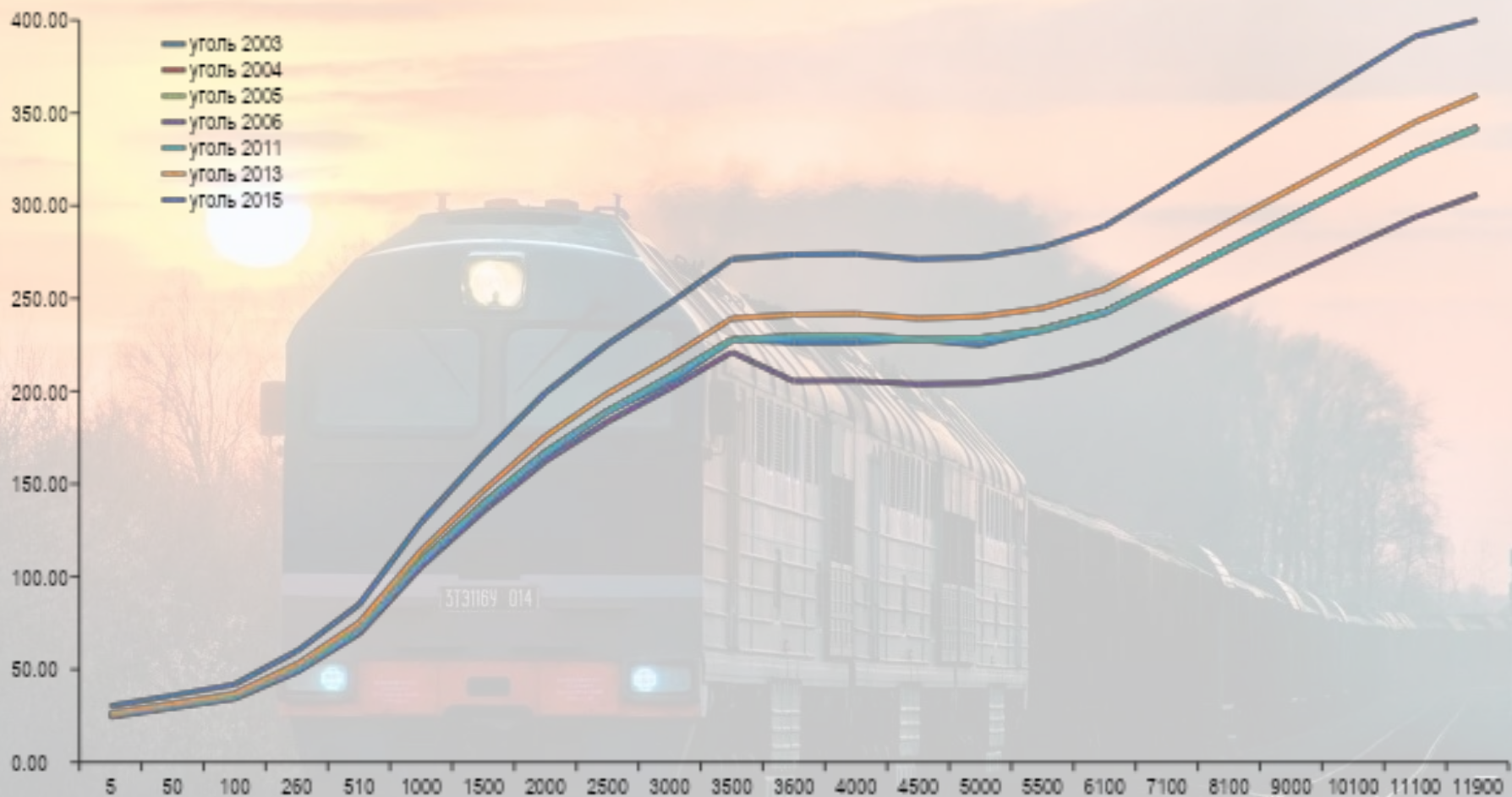
## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕЙ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ



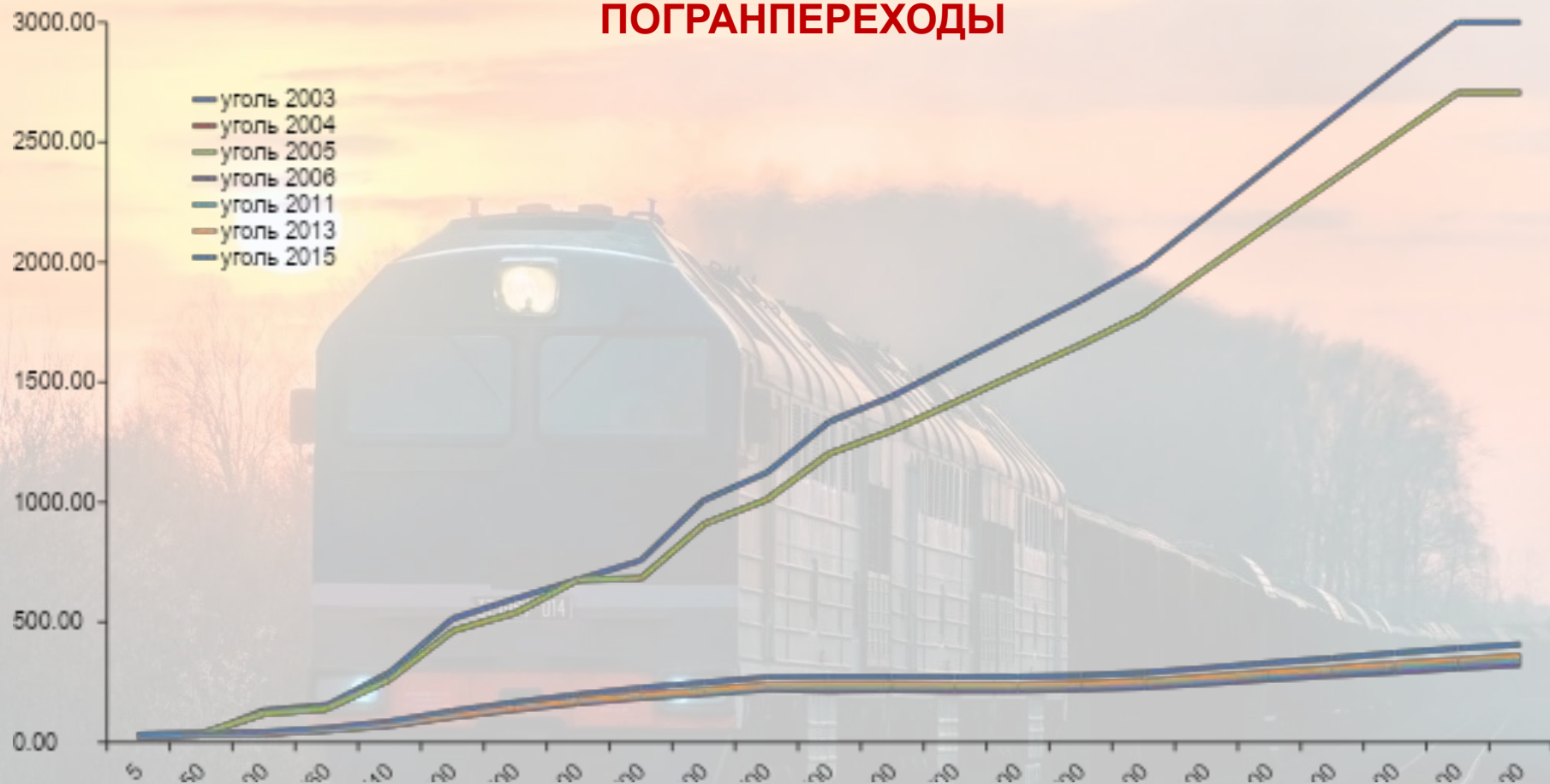
# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕЙ ВНУТРИ РОССИИ



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОРТЫ

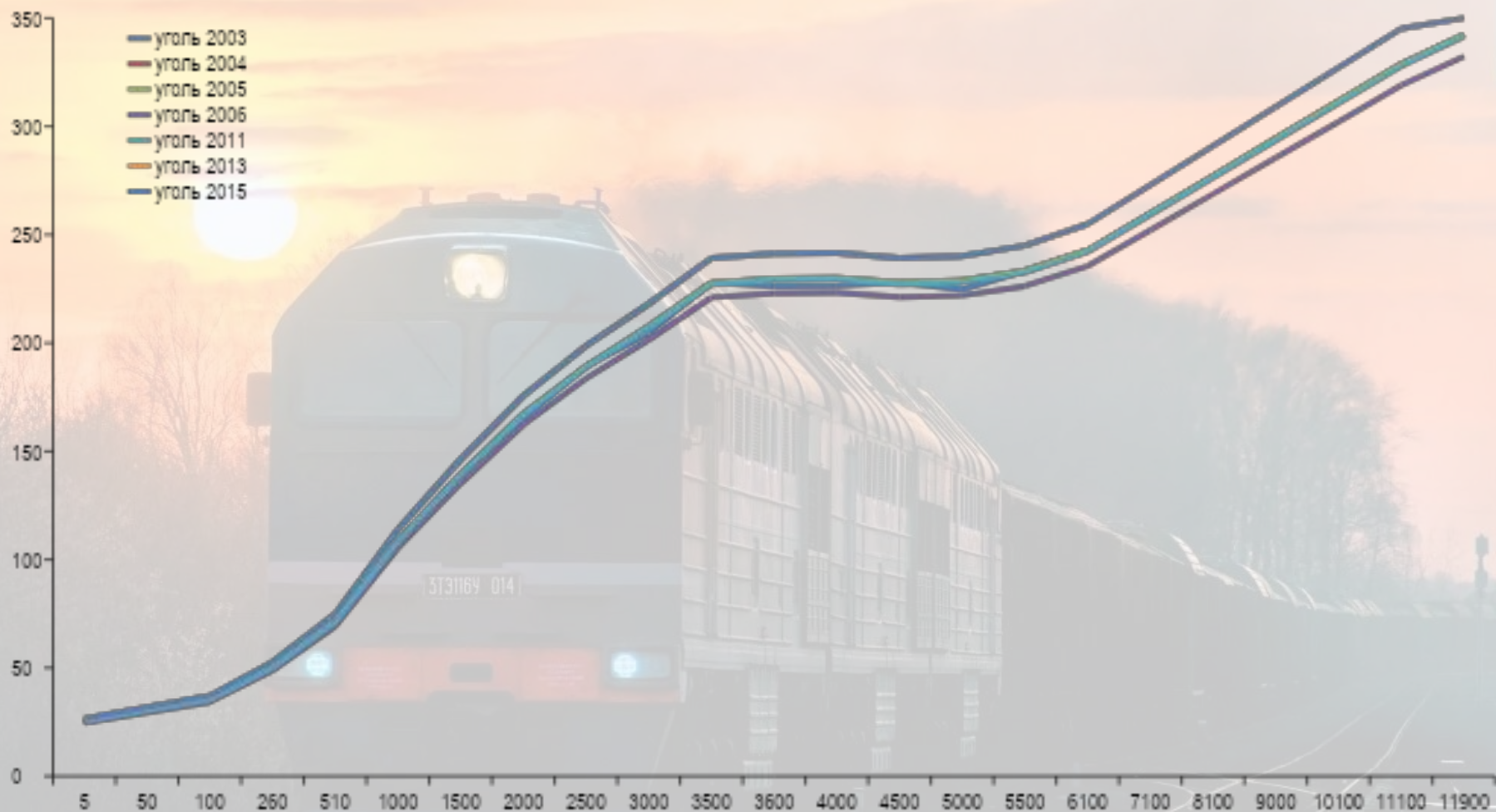


# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ

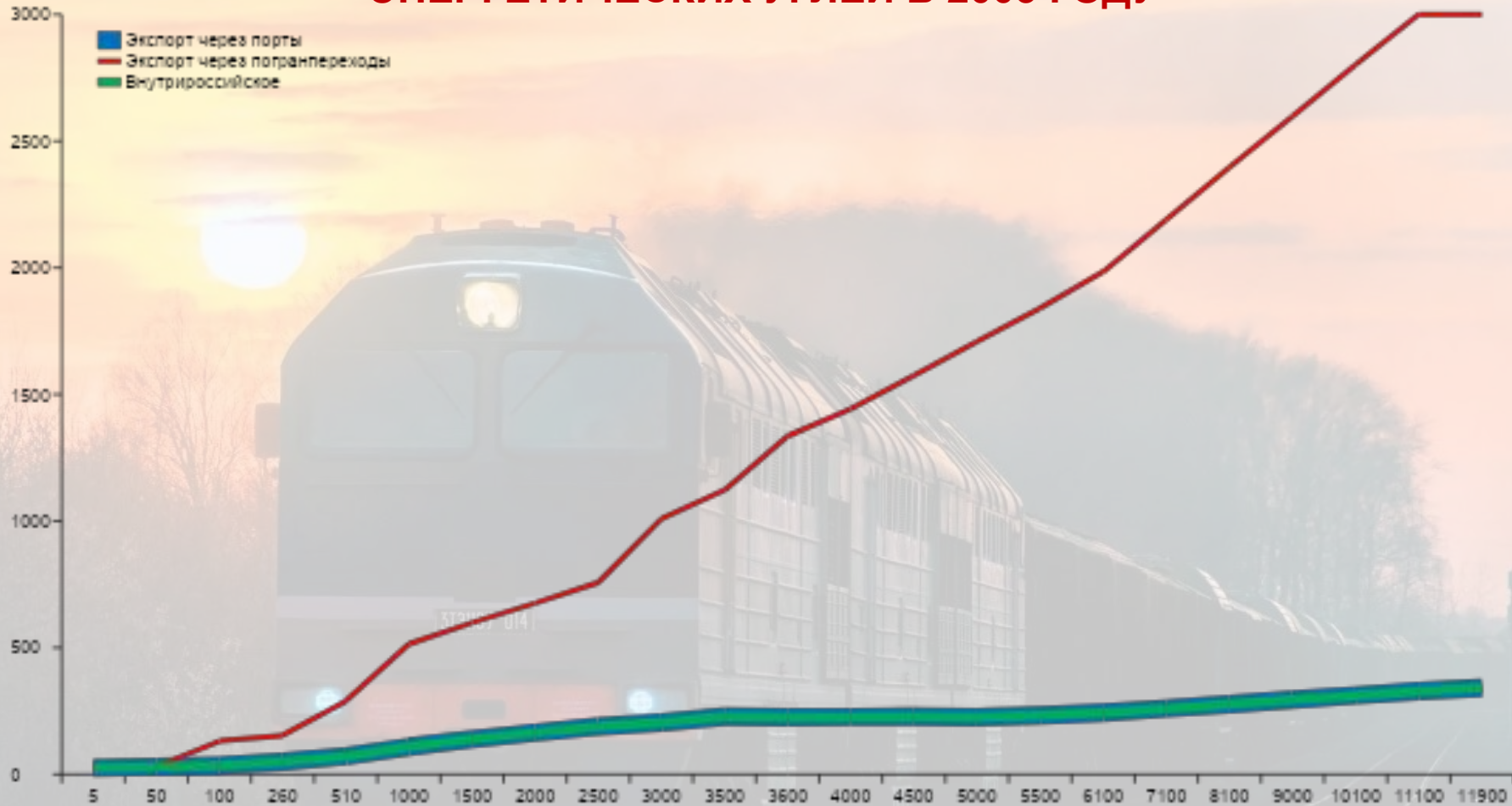




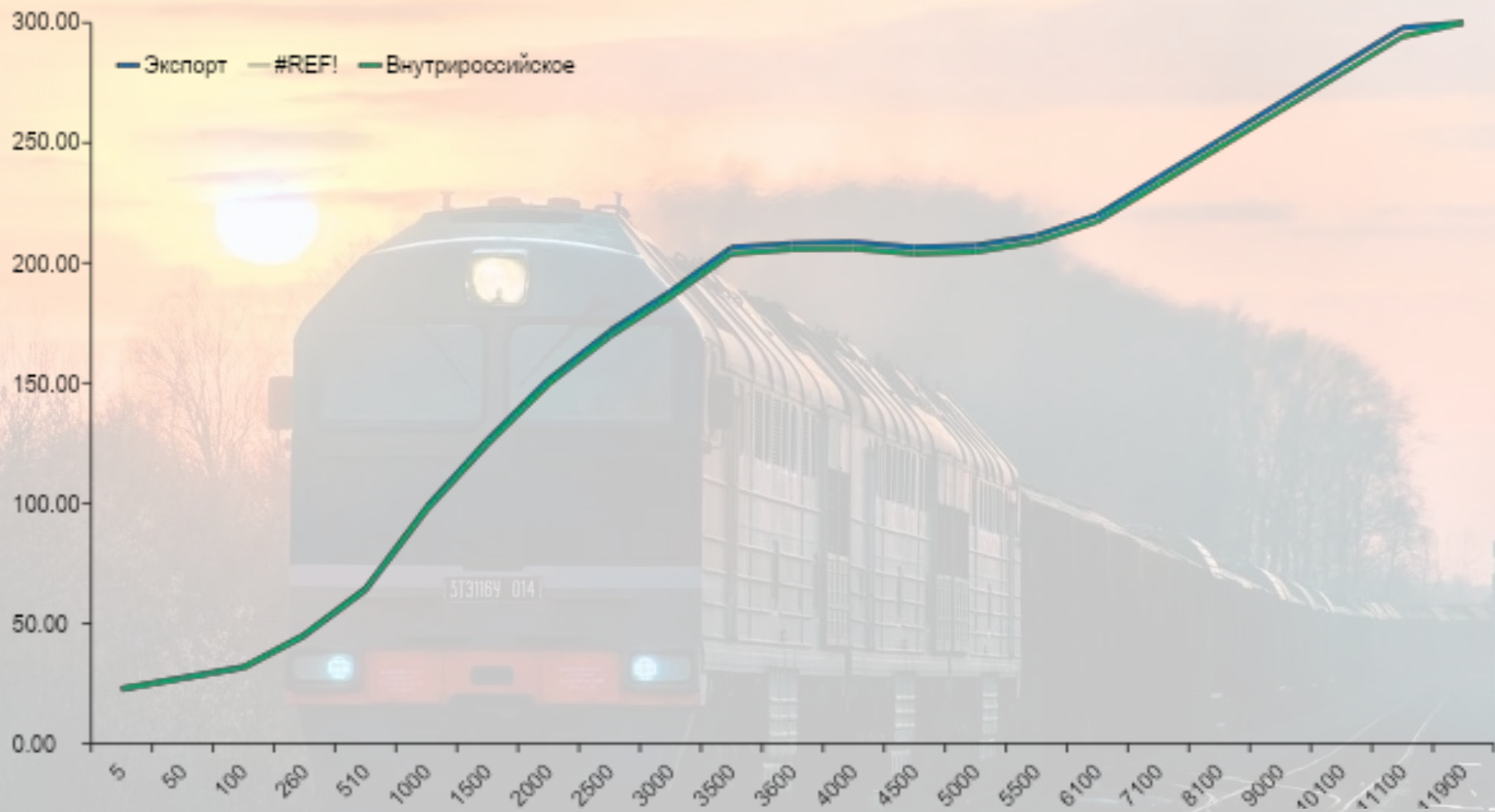
# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ ВНУТРИ РОССИИ



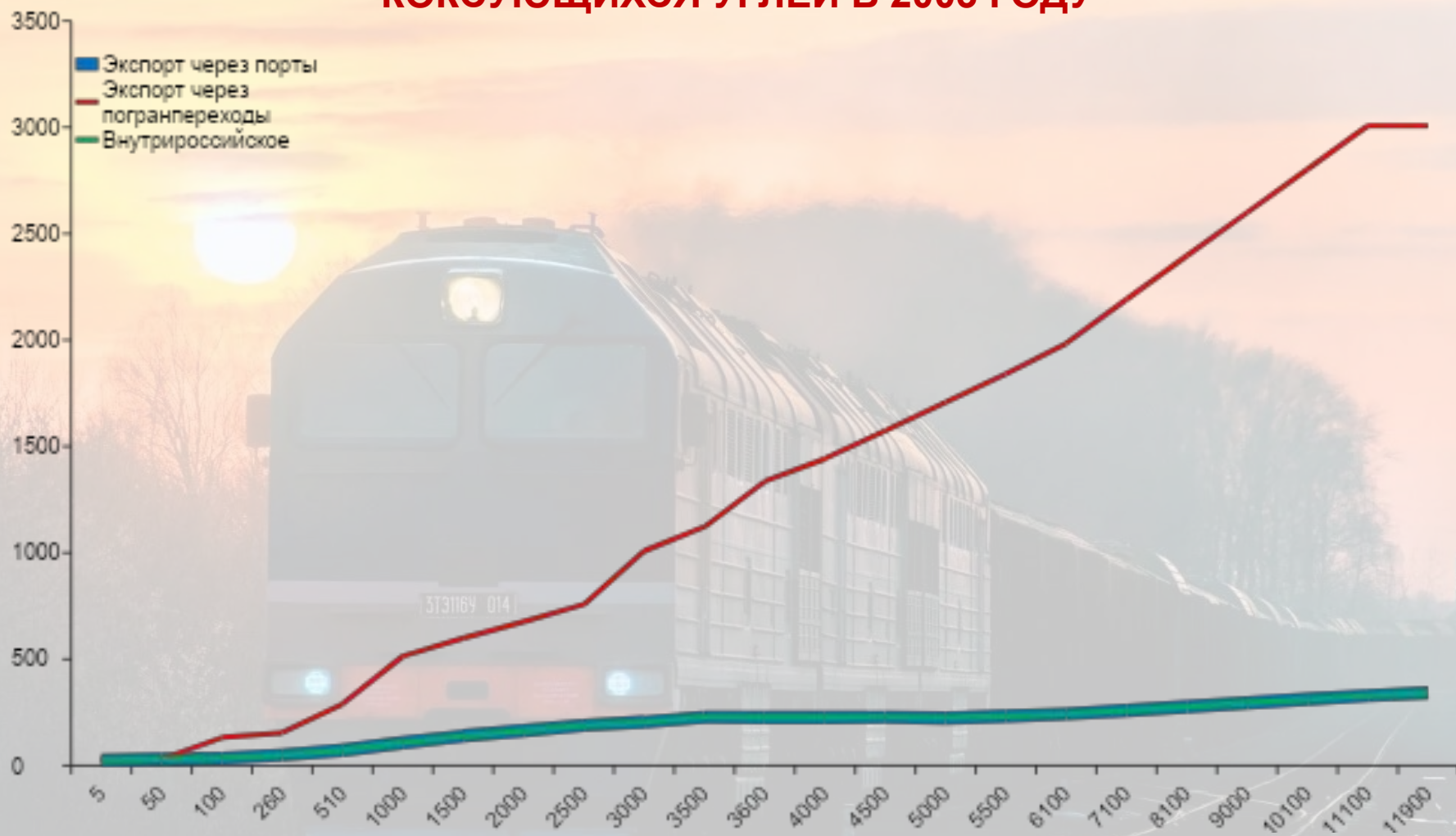
# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕЙ В 2003 ГОДУ



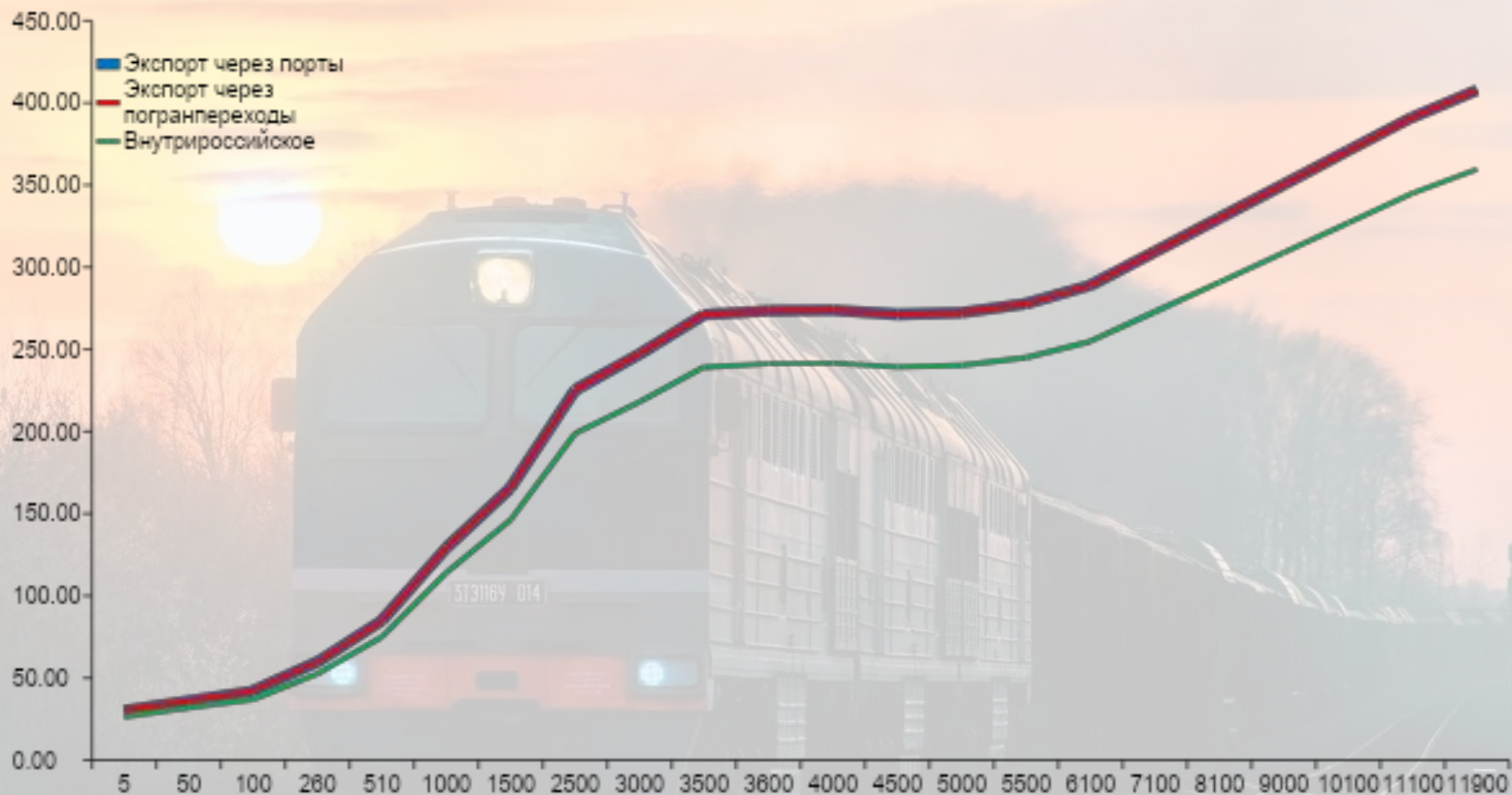
# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕЙ В 2015 ГОДУ



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ В 2003 ГОДУ



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ В 2015 ГОДУ



A photograph of a freight train moving through a hazy, sunset landscape. The train is the central focus, with its engine and several freight cars visible. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The text is overlaid in the center of the image.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗОРУДНОГО СЫРЬЯ**

## ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

Железорудное сырье относится к разделу III «Руды металлические», 141 группе и включает 20 позиций.

На перевозки железорудного сырья предусмотрены дополнительные понижающие коэффициенты. Данные коэффициенты сделали данную номенклатурную позицию для ОАО «РЖД» на некоторых поясах дальности более дешевой, чем уголь.

Особенностью перевозок железорудного сырья является их сбалансированность по объемам перевозок как на внутреннее потребление металлургам, так и экспорт, как готовой продукции.

За время действия Прейскуранта в отношении данной номенклатурной позиции принимались разные, но интересные решения.

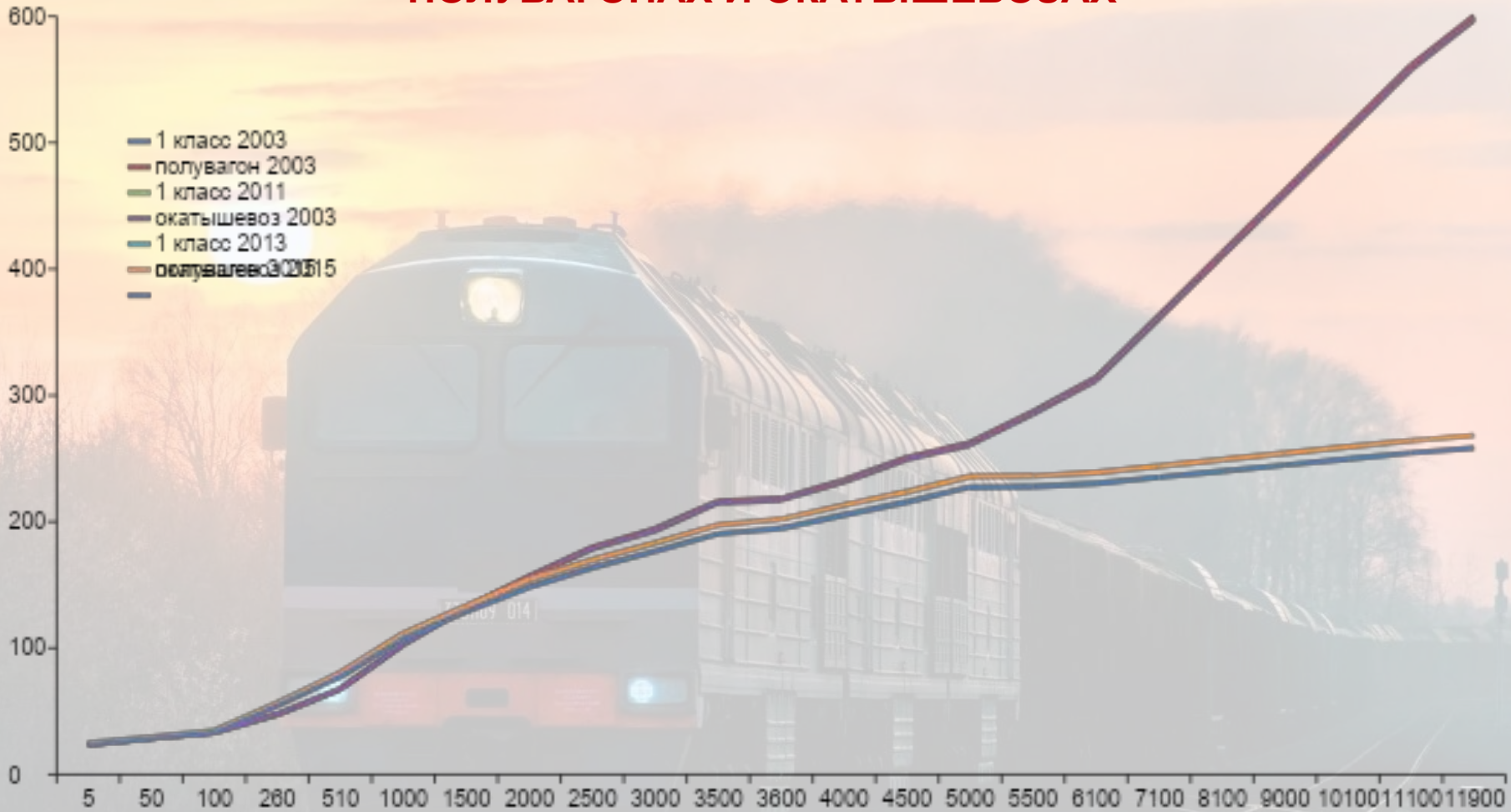
Особенности тарифообразования на железорудное сырье продемонстрированы на следующем слайде, где представлены три графика, отражающие тарифные решения 2003, 2011 и 2012 годов.

## ЖЕЛЕЗОРУДНОЕ СЫРЬЕ. ГРАФИК

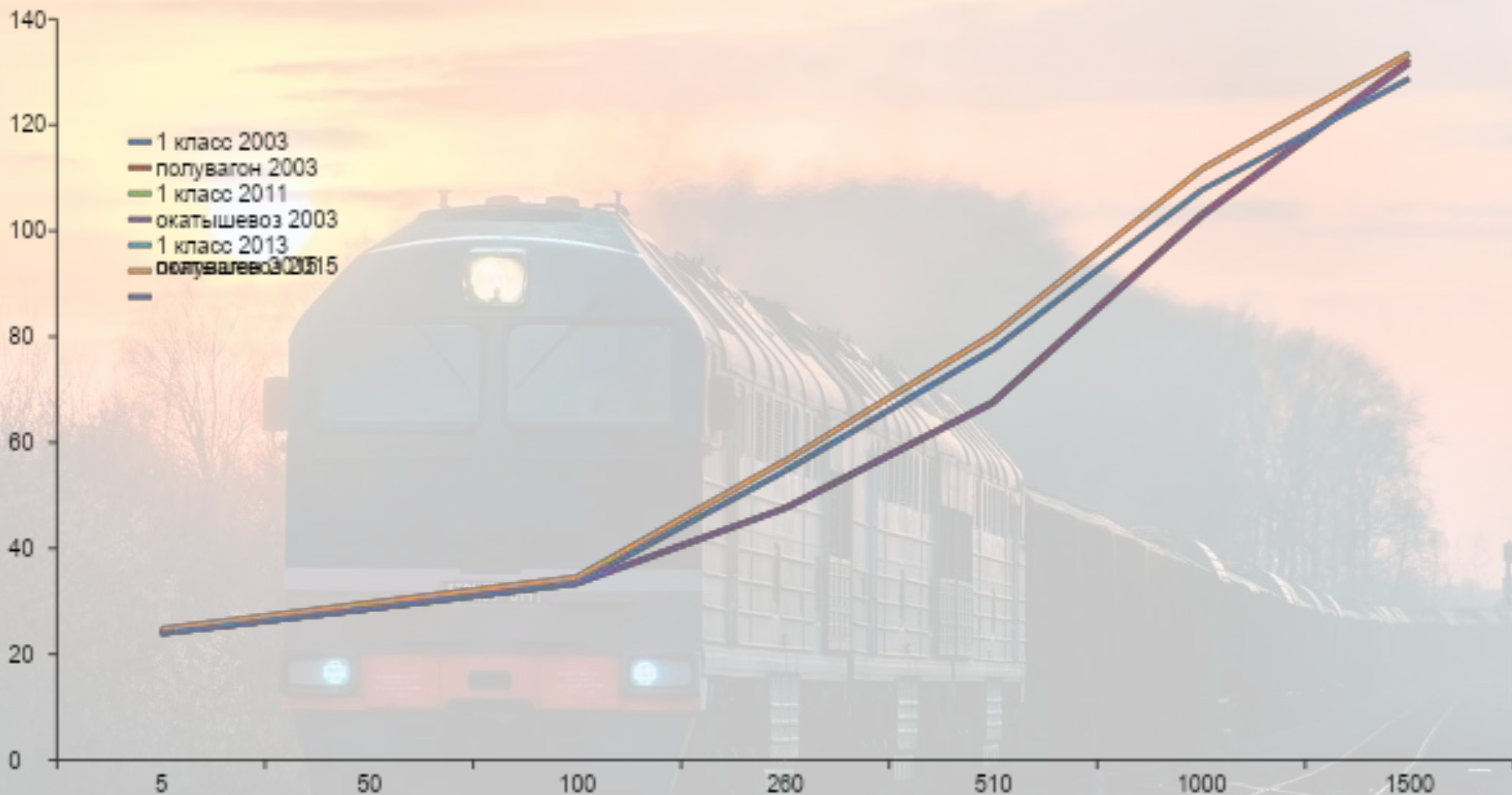




# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ОКАТЫШЕЙ В ПОЛУВАГОНАХ И ОКАТЫШЕВОЗАХ



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ОКАТЫШЕЙ В ПОЛУВАГОНАХ И ОКАТЫШЕВОЗАХ НА КОРОТКИХ ПЛЕЧАХ



# СОТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗОРУДНОГО СЫРЬЯ И УГЛЯ (ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ) (2003 ГОД)



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several passenger cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The passenger cars are dark with many windows. The train is on a track that curves to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ ОГНЕУПОРОВ**

## ОГНЕУПОРЫ

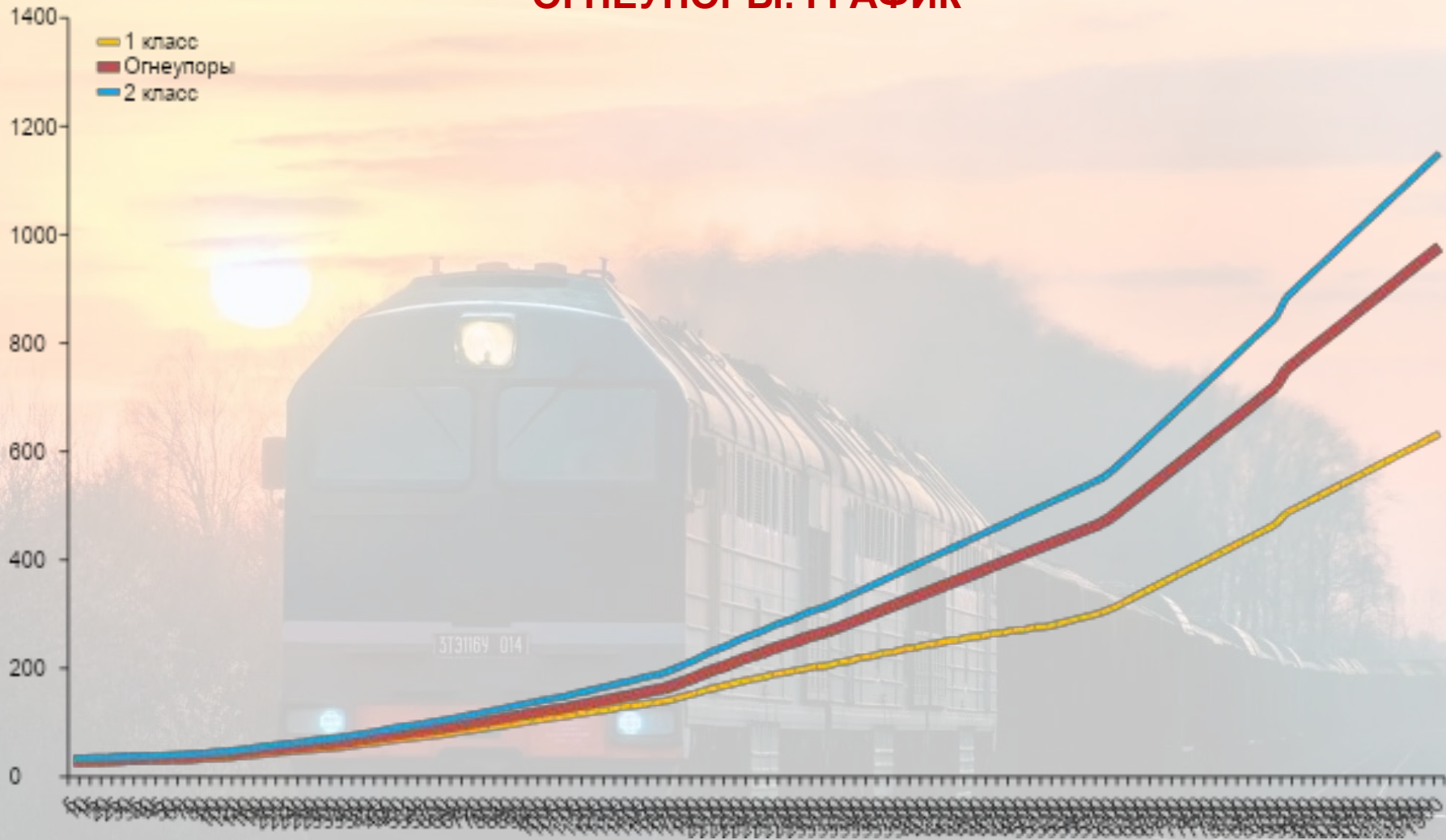
Огнеупоры относятся к разделу V «Минеральное сырье, минерально-строительные материалы и изделия. Абразивы» 302 и 303 группам и включают 43 позиции. Это позиция второго класса. К данной номенклатурной позиции применялся понижающий коэффициент 0,85. В настоящее время понижающий коэффициент равен 0,876.

Таким образом Огнеупоры позиционируются между первым и вторым тарифными классами.

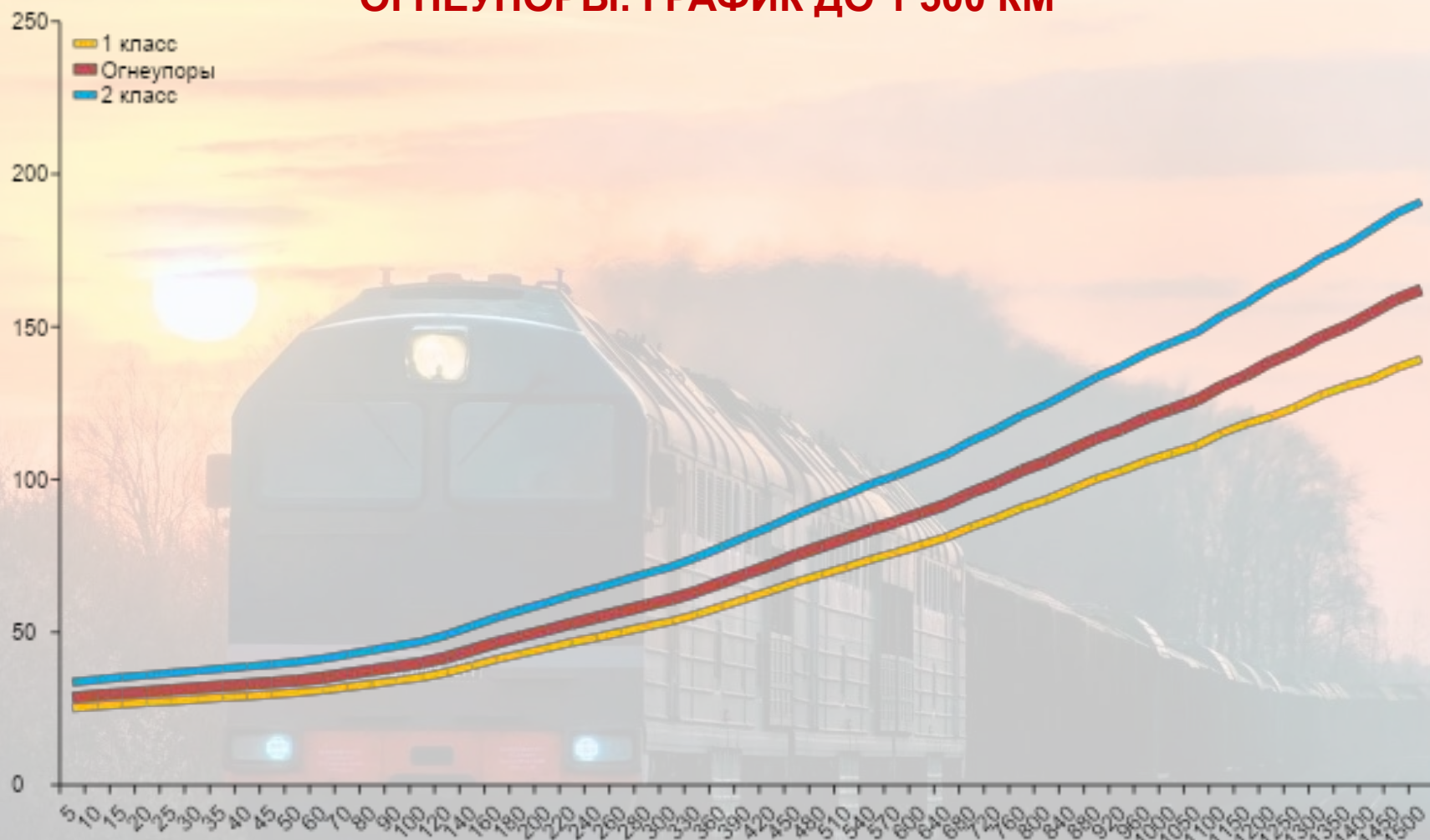
На расстоянии до 1,5 тыс. км. график тарифа ближе к первому классу, а свыше этого расстояния ближе ко второму.

При разработке нового Прейскуранта по данным позициям необходимо принять изменить понижающий коэффициент.

# ОГНЕУПОРЫ. ГРАФИК



## ОГНЕУПОРЫ. ГРАФИК ДО 1 500 КМ



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several freight cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The freight cars are covered in a dark material, likely coal or coke. The train is on a set of tracks that curve to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ КОКСА**



## КОКС

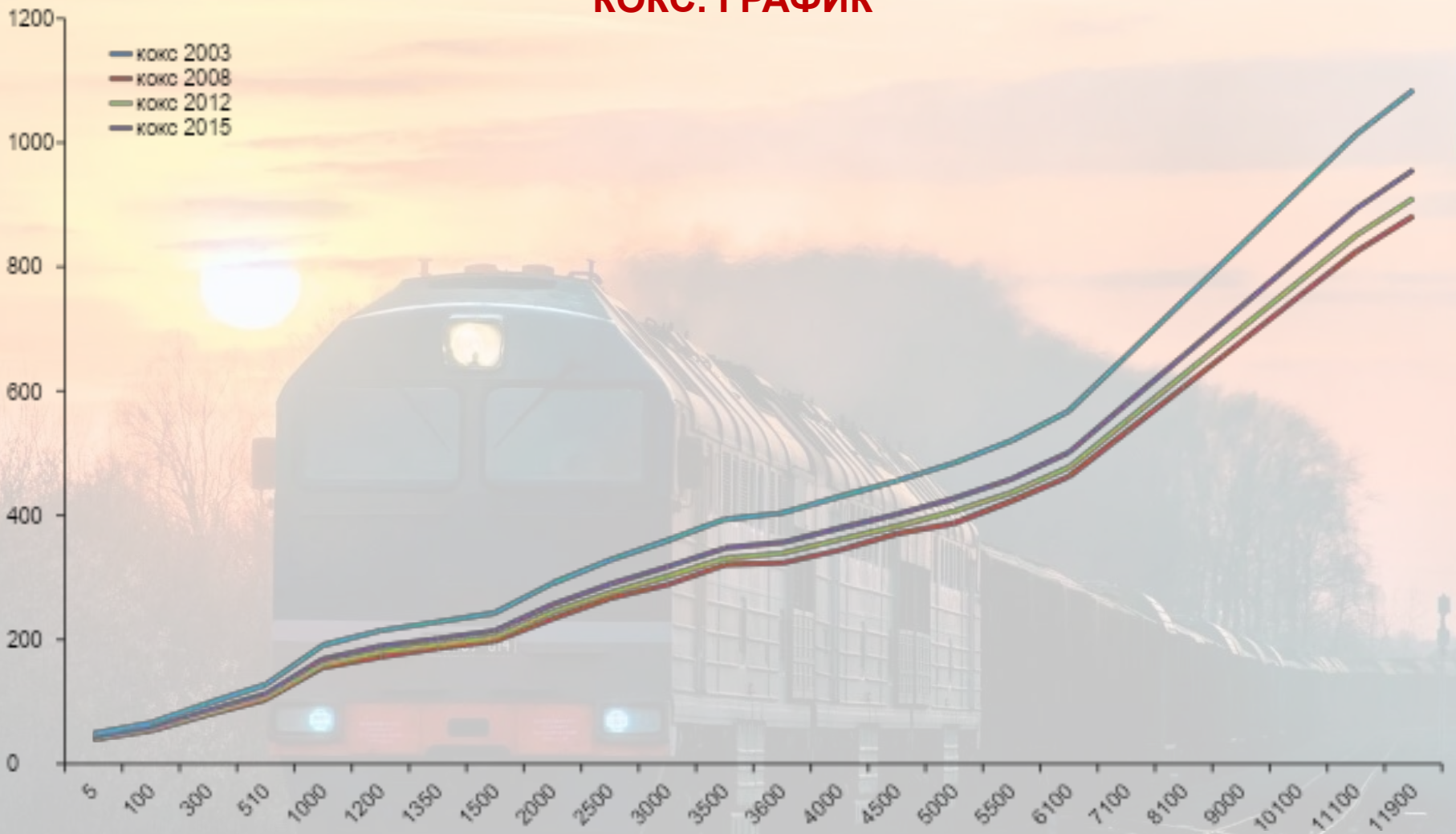
Кокс относится к разделу IV «Продукция топливно-энергетической промышленности», 171 группе и включает 15 позиций.

На перевозки кокса в разные периоды действовали различные повышающие коэффициенты.

Тариф на перевозку данной группы груза всегда был выше базовой позиции первого тарифного класса.

На следующих слайдах приведены графики изменения тарифов на перевозку кокса в зависимости от расстояния.

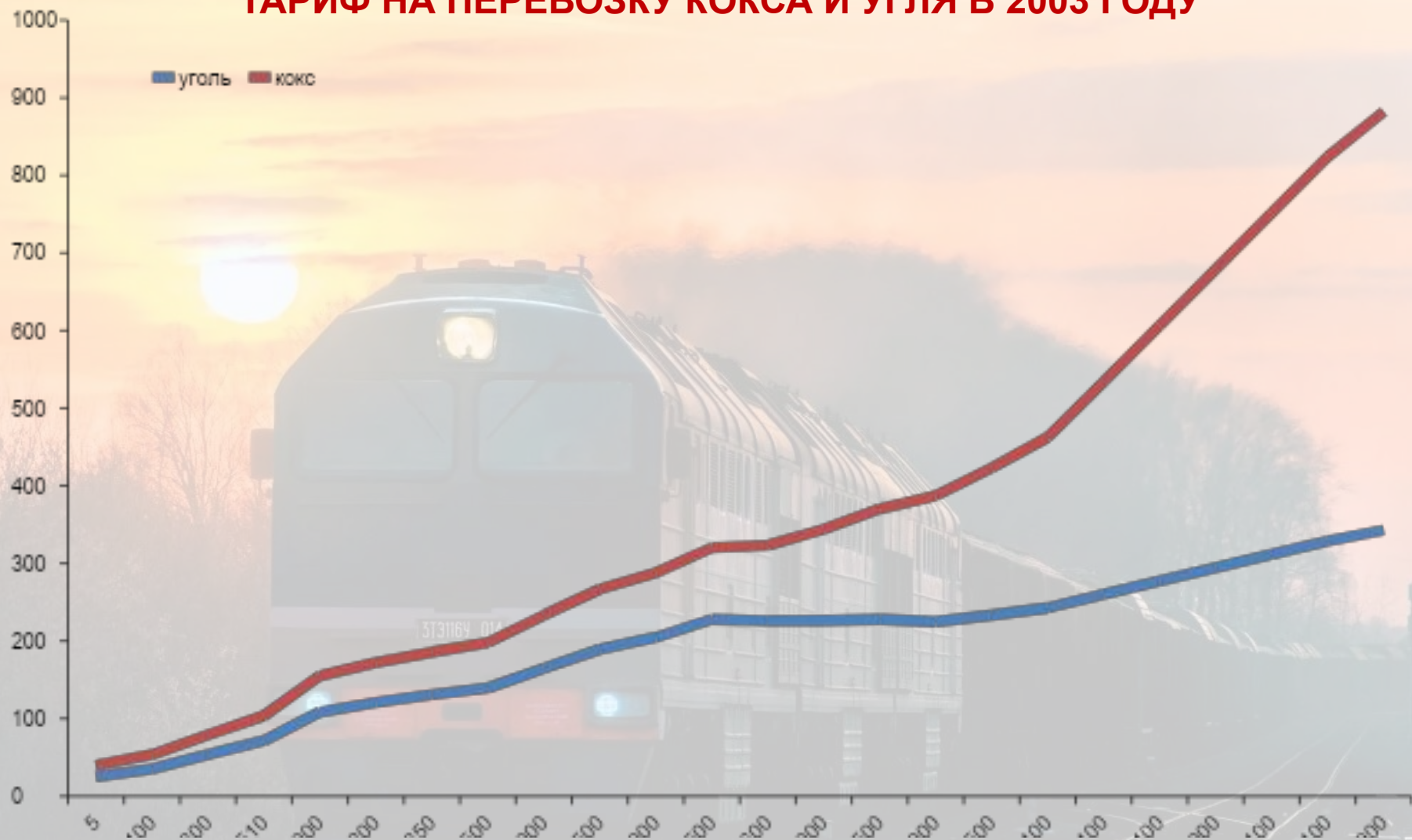
# КОКС. ГРАФИК



# КОКС. ГРАФИК. КОРОТКИЕ ПЛЕЧИ



## ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ КОКСА И УГЛЯ В 2003 ГОДУ



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several freight cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The freight cars are covered with a dark material, possibly plastic or a tarp. The train is on a set of tracks that curve to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ ЛОМА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ**

## ЛОМ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ

Лом черных металлов относится к разделу VI «Продукция металлургической промышленности», группе 316 и включает 18 позиций.

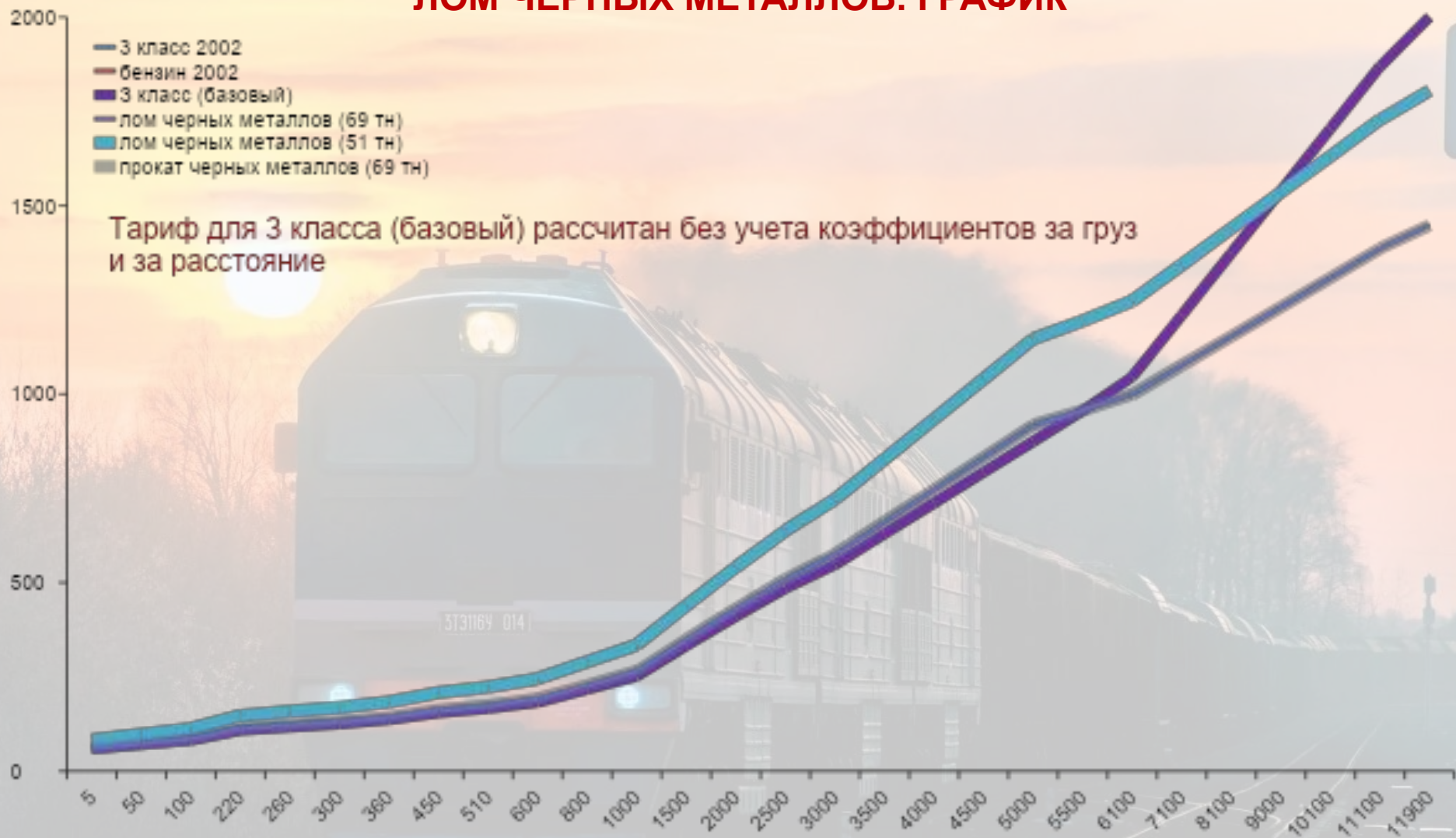
На перевозки лома черных металлов применяется повышающий коэффициент за груз в размере 1,05, при этом на данную тарифную группу применяется дополнительный понижающий коэффициент при перевозке на расстояние свыше 5 тыс. км.

При перевозках лома черных металлов действует минимальная весовая норма в размере 51 тн.

В соответствии с пп.25 п.2 статьи 149 части 2 Налогового Кодекса Российской Федерации «Не подлежит налогообложению (освобождается от налогообложения) реализация (а также передача, выполнение, оказание для собственных нужд) на территории Российской Федерации лом и отходы черных и цветных металлов».

На следующем слайде приведен график изменения тарифов на перевозку лома черных металлов в зависимости от расстояния в сравнении с тарифами на перевозку грузов третьего тарифного класса.

## ЛОМ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ. ГРАФИК



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several freight cars. The locomotive has the number '3731164 014' on its front. The freight cars are covered with a dark material, possibly a tarp. The train is on a set of tracks that curve to the right. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

# **ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ ПРОКАТА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ**



## ПРОКАТ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ

Прокат черных металлов относится к разделу VI «Продукция металлургической промышленности», группам 321 – 324 и включает 51 позицию.

На перевозки проката черных металлов в различное время применялись повышающие коэффициенты за груз, в том числе повышающий коэффициент 1,05, действующий в настоящее время.

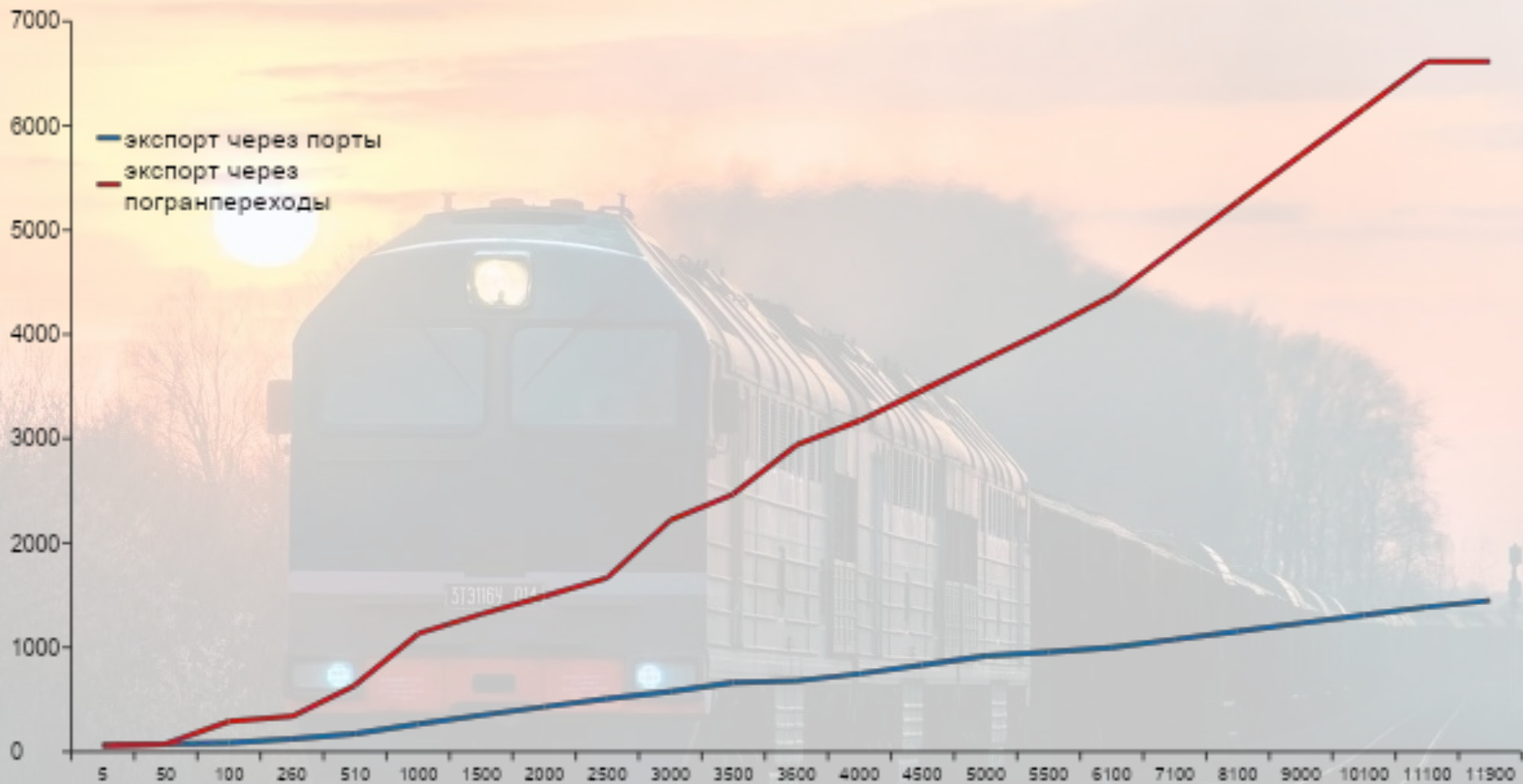
С 2015 года на данные тарифные группы введен повышающий коэффициент 1,134, который применяется на экспортные перевозки.

На следующих слайдах приведены графики изменения тарифов на перевозку проката черных металлов в зависимости от расстояния в сравнении с тарифами на перевозку грузов третьего тарифного класса и ломом черных металлов.

# ПРОКАТ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ (ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ). ГРАФИК



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОКАТА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ И ПОГРАНПЕРЕХОДЫ



# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОКАТА И ЛОМА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ И ЧУГУНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ (2015)



## ЧУГУН

Чугун относится к разделу VI «Продукция металлургической промышленности», группе 311 и включает 8 позиций.

На перевозки чугуна применяется повышающий коэффициент в размере 1,39, а также понижающий коэффициент 0,49 при перевозках на расстояние свыше 5000 км при проследовании участка Уссурийск – Барановский и Комсомольск-сорт – Ландыши.

С 2015 года на данную тарифную группу введен повышающий коэффициент 1,134, который применяется на экспортные перевозки.

На следующем слайде приведены графики изменения тарифов на перевозку чугуна, второго (базового) и третьего (базового) тарифных классов, а также проката и лома черных металлов (последние два графика совпадают).

Из представленных графиков хорошо видно, что при введении Прейскуранта в 2003 году для чугуна тарифная схема был индивидуализирована. Однако при унификации тарифов с 2010 на 2011 год тарифная схема была выравнена с тарифной схемой на прокат и лом черных металлов. Разница сохранилась только в коэффициенте за груз.

# СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧУГУНА (2015)



# ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧУГУНА 2002–2015 В УСЛОВИЯХ 2003 ГОДА





**ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ  
НА ПЕРЕВОЗКИ  
ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ  
В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**



## ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В Прейскуранте примечанием 3 к таблице 4 приложения 3 раздела 2 части 1 на перевозки черных металлов (поз. 312–316 и 321–324) были установлены следующие понижающие коэффициенты:

0,45 – на перевозки, превышающие 5 тыс. км.

0,49 – на перевозки, превышающие 5.5 тыс. км. с проследованием участков Уссурийск – Барановский или Комсомольск сорт – Ландыши.

С 1 сентября 2003 года на перевозки черных металлов в направлении портов Дальнего Востока вместо примечания 3, применялись следующие понижающие коэффициенты:

0,71 – на перевозки, превышающие расстояние 5001 км;

0,57 – на перевозки, превышающие расстояние 6900 км.

Данные понижающие коэффициенты применялись к перевозкам черных металлов, включая номенклатурные позиции ЕТСНГ 311–315 и 322–324.

Действие вышеуказанных коэффициентов было продлено до 31 декабря 2004 года.

Как видно, позиции 316 и 321 под действие данных коэффициентов не попали. На них распространялось действие примечания 3 к таблице 4 приложения 3 раздела 2 части 1 Прейскуранта.

## **ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

В 2005 году были установлены следующие понижающие коэффициенты:

0,046 – на расстояние от 3401 до 6100 км, включительно, за расстояние превышающее 3400 км.;

0,01 – на расстояние свыше 6100 км, за расстояние превышающее 6100 км., при этом тариф на расстоянии до 6100 км, определяется с коэффициентом 0,046, за расстояние превышающее 3400 км.

В 2006 году на данные перевозки были установлены следующие понижающие коэффициенты:

0,052 – на расстояние от 2901 до 6100 км, включительно, за расстояние превышающее 2900 км.;

0,01 – на расстояние свыше 6100 км, при этом тариф на расстоянии до 6100 км, определяется с коэффициентом 0,052, за расстояние превышающее 2900 км.

В 2006 году было введено ограничение по дальности – понижающие коэффициенты «включались» при превышении дальности перевозки свыше 5.5 тыс. км.

В 2007 году были установлены следующие понижающие коэффициенты:

0,045 – на расстояние от 2601 до 6100 км, включительно, за расстояние превышающее 2600 км;

0,01 – на расстояние свыше 6100 км, при этом тариф на расстоянии до 6100 км, определяется с коэффициентом 0,045, за расстояние превышающее 2600 км.

## **ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

В отношении чугуна применяется вместо коэффициента 0,045 применялся коэффициент 0,065.

**С 2007 года изменился порядок применения понижающих коэффициентов на перевозку черных металлов в направлении Дальнего Востока.**

**Это изменение было продиктовано тем, что в 2006 «включение» скидки происходило с расстояния перевозки, превышающее 2601 км, а не с 5501 км, как планировалось изначально. Соответственно, начиная с 2007 года скидка «включалась» с 5,5 тыс. км, но с учетом пройденного расстояния свыше 2900 км.**

В 2008 году действие понижающего коэффициента снова было изменено. За расстояние свыше 2300 км применялся коэффициент 0,01 для перевозок черных металлов позиции 312–315 и 321–324, и коэффициент 0,025 за расстояние, превышающее 2300 км для перевозок чугуна.

В 2010 году были установлен понижающий коэффициент 0,043 – за расстояние, превышающее 2400 км.

**В 2010 году схема применения понижающего коэффициента вернулась к схеме 2006 года и прекратилась индивидуализация чугуна, в виде отдельных понижающих коэффициентов.**

## ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В 2013 году изменилась база на 4%, что привело к увеличению ставок в направлении Дальнего Востока с применением понижающих коэффициентов.

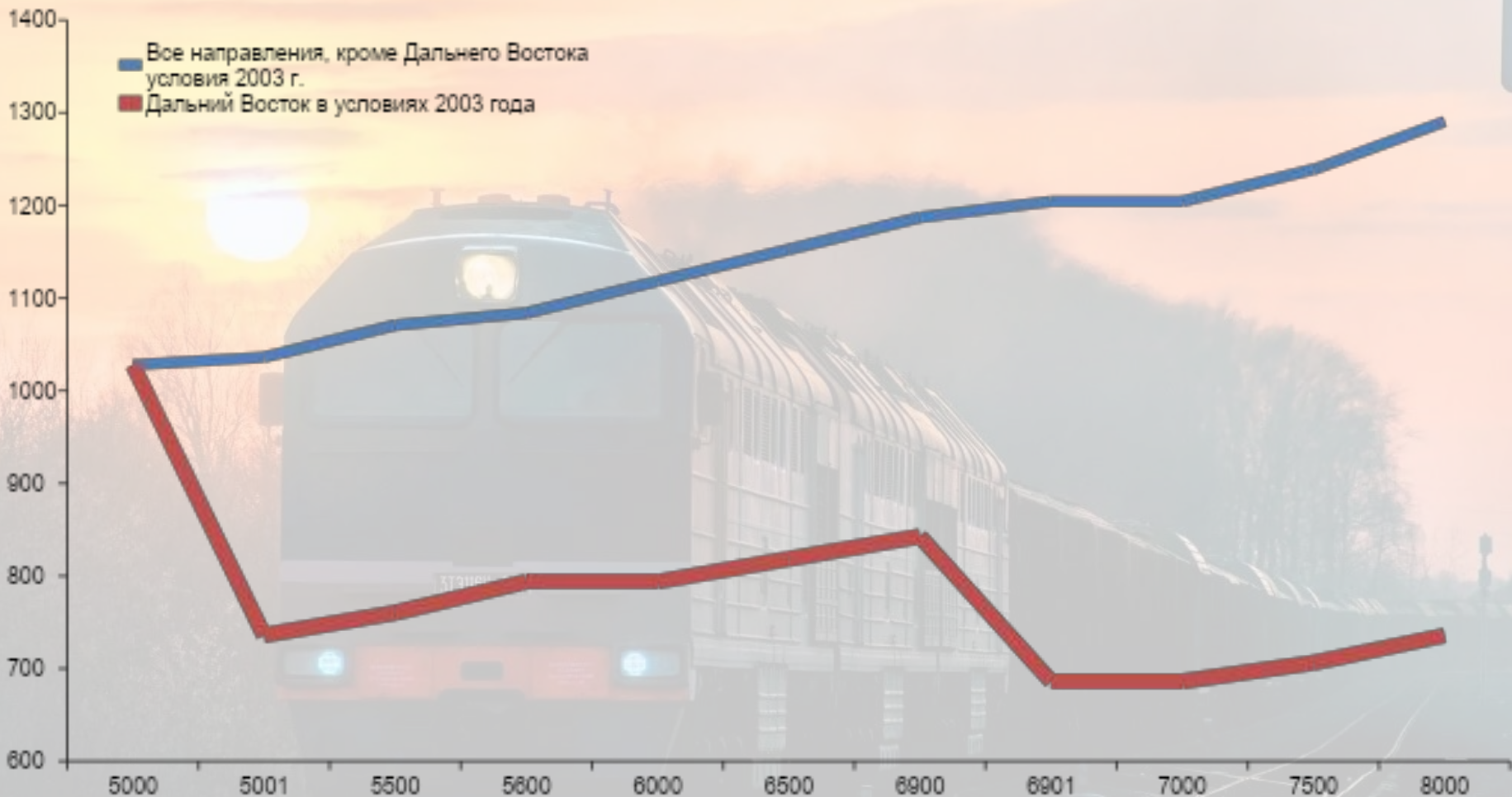
В 2014 году при сохранении увеличенной базовой ставки ставка в направлении Дальнего Востока с применением понижающего коэффициента уменьшилась на 5,2%.

В 2014 году естественная монополия вновь вернулась к схеме применения понижающего коэффициента образца 2007 года. То есть скидка аккумулировалась после расстояния 5,5 тыс. км.

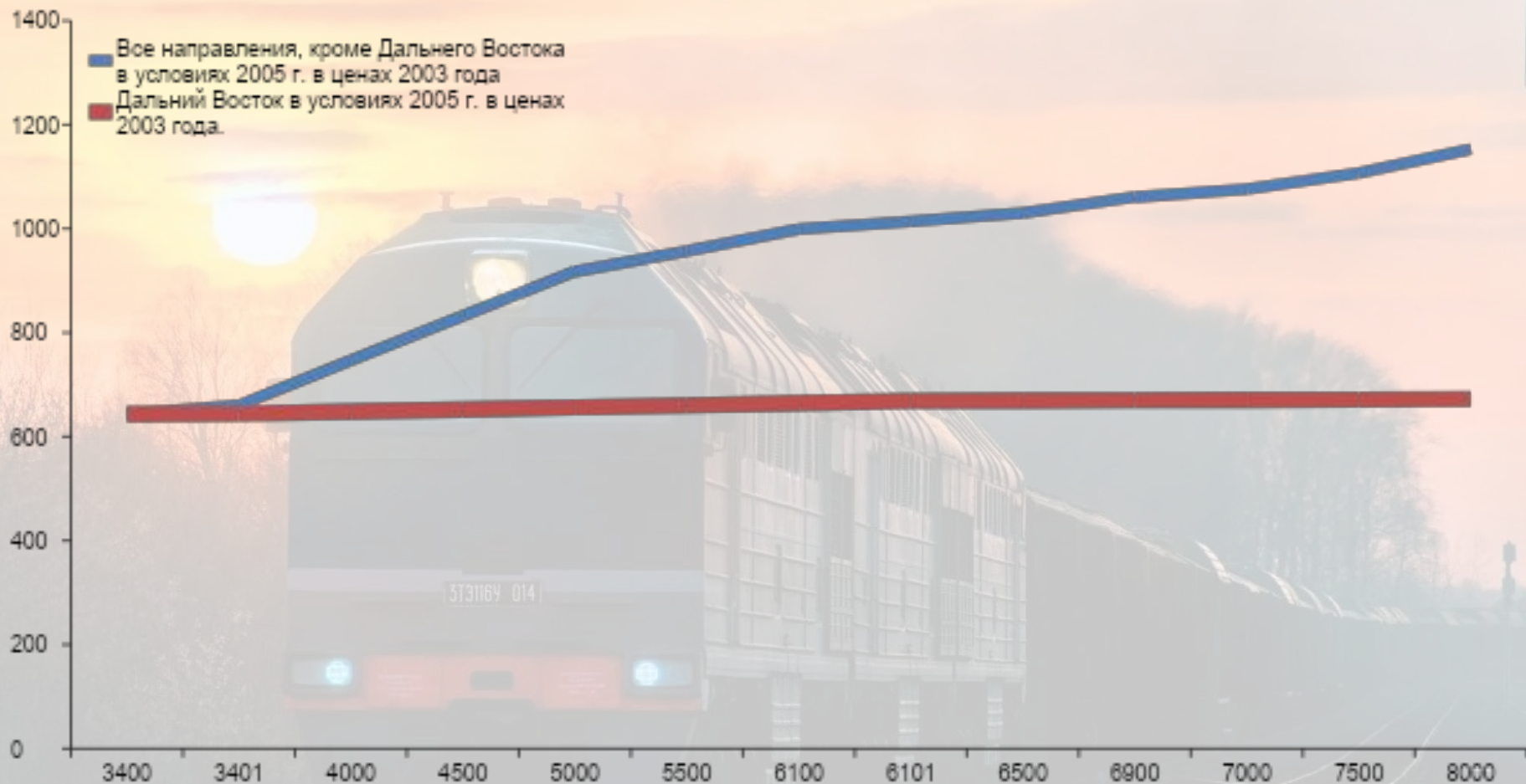
## ИЗМЕНЕНИЕ КАРТЫ ГРУЗОПОТОКОВ

Тезис о том, что Прейскурант сегодня не учитывает изменение географии перевозок хорошо иллюстрирует не включение позиции 321 (рельсы) в действие понижающих коэффициентов. Вопрос необходимости уменьшения тарифов на перевозки проката черных металлов в направлении портов Дальнего Востока был инициирован еще в середине 90-х годов и из спецставок «перекочевал» в 2003 году в Прейскурант. Тогда вопрос об экспорте рельсов не обсуждался. МПС России закупало рельсы у единственного производителя, а недостающий объем импортировало из Японии. В настоящее время количество производителей рельсов удвоилось и появилась потребность в экспорте данной продукции. Таким образом, товары одной товарной группы (прокат черных металлов) имеют внутригрупповую дискриминацию по тарифам, что с одной стороны противоречит антимонопольному законодательству, с другой противоречит действиям естественной монополии, которая решением своего правления от 16 декабря 2015 года № 47 при определении позиций ЕТСНГ для перевозок черных металлов на экспорт включила позицию 321 как экспортноориентированную. В связи с этим у производителей рельсовой продукции имеются все основания при установлении на тарифов на следующий период регулирования распространить действие понижающих коэффициентов на позицию 321 и при разработке Концепции нового Прейскуранта отразить это отдельным пунктом.

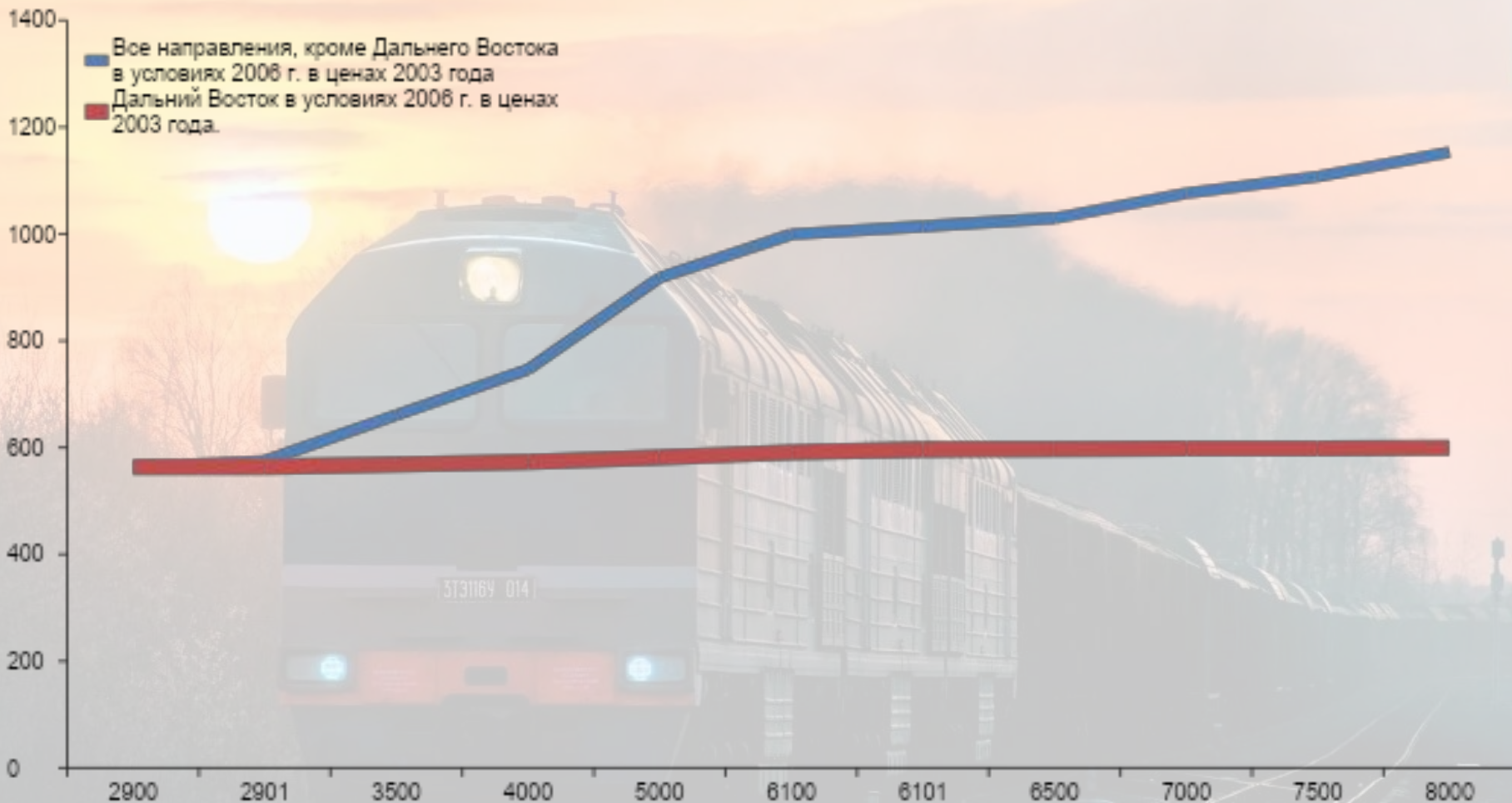
## ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА В 2003 – 2004 ГОДАХ



# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2005 ГОДУ

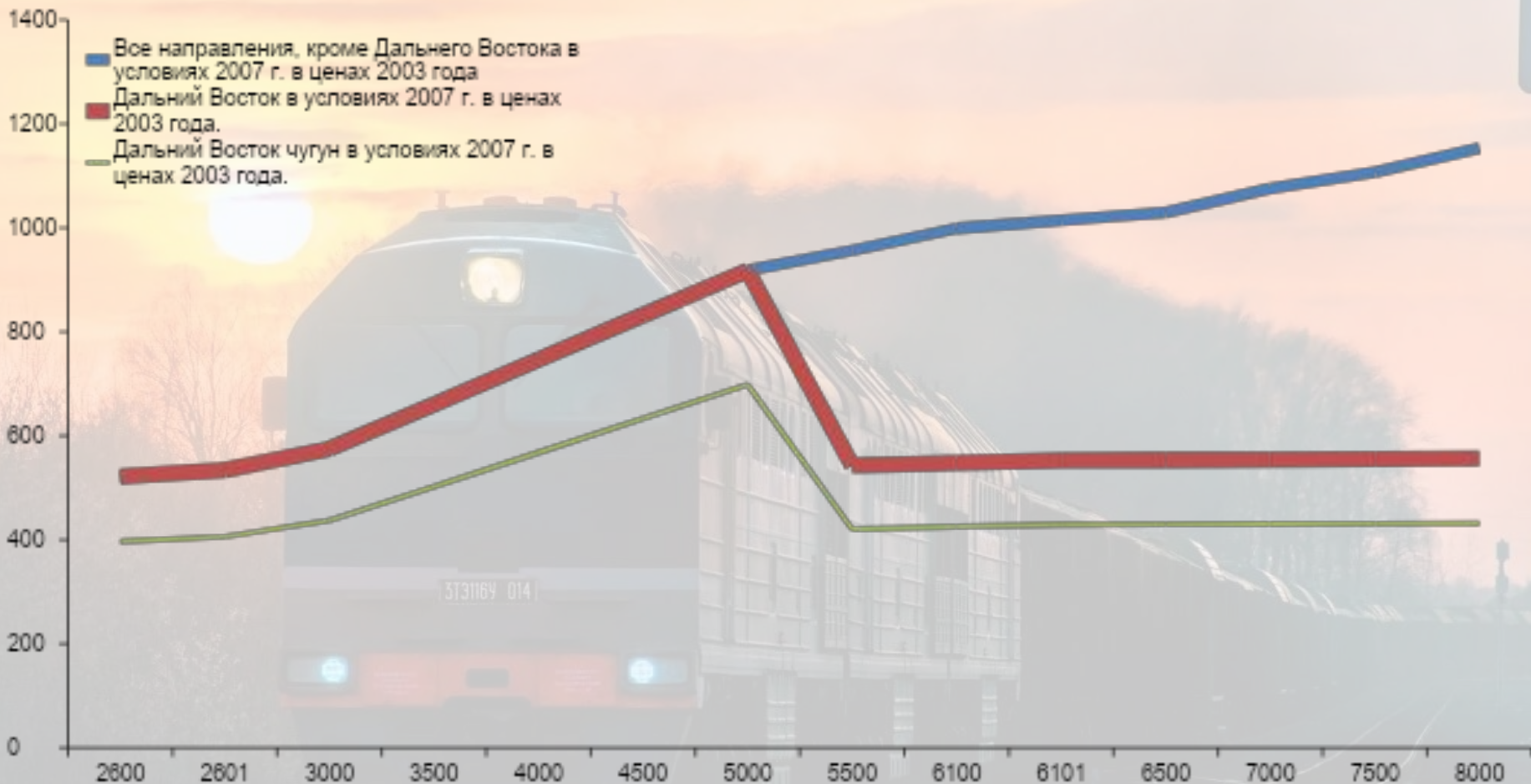


# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2006 ГОДУ

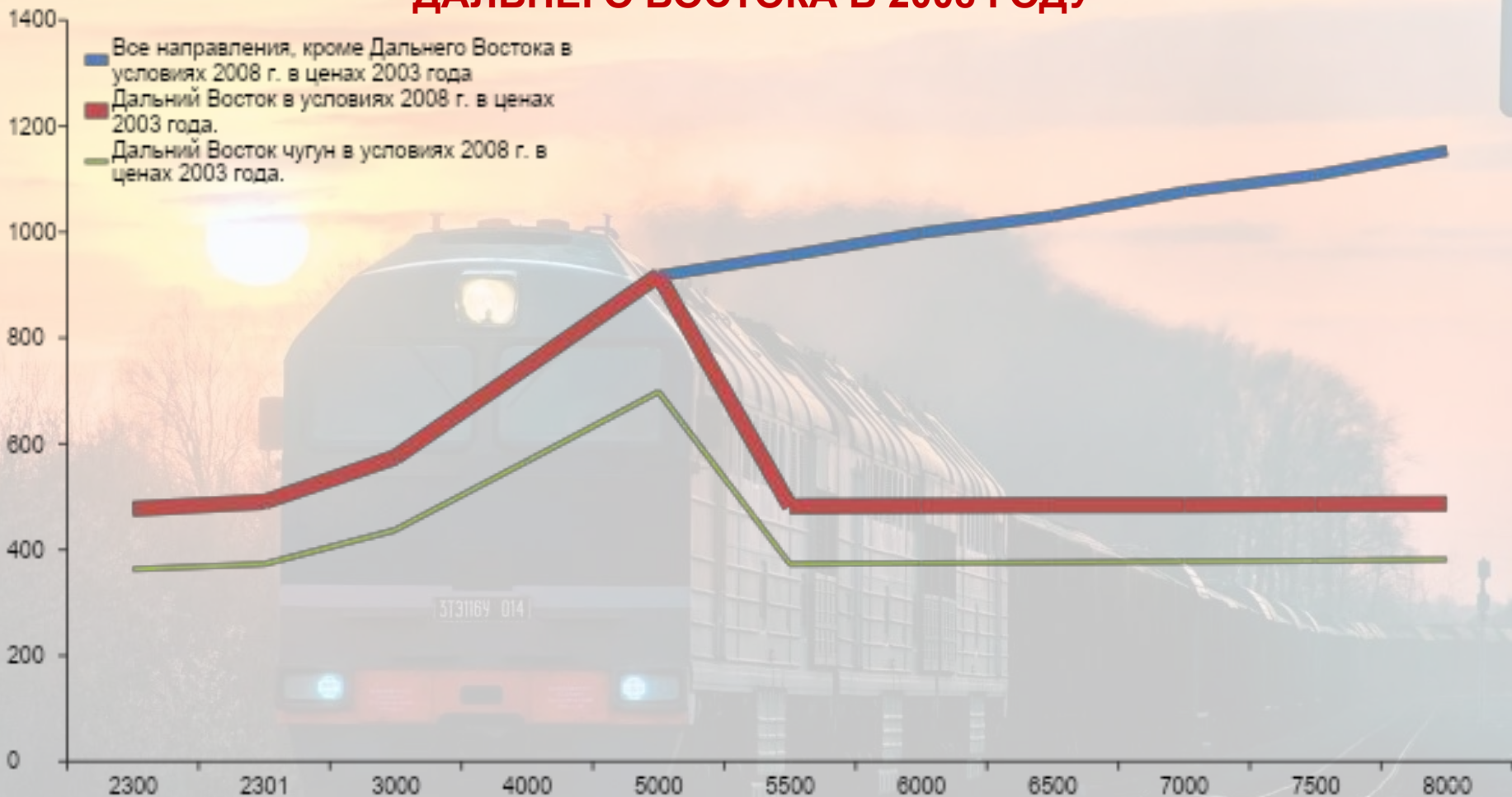




# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2007 ГОДУ



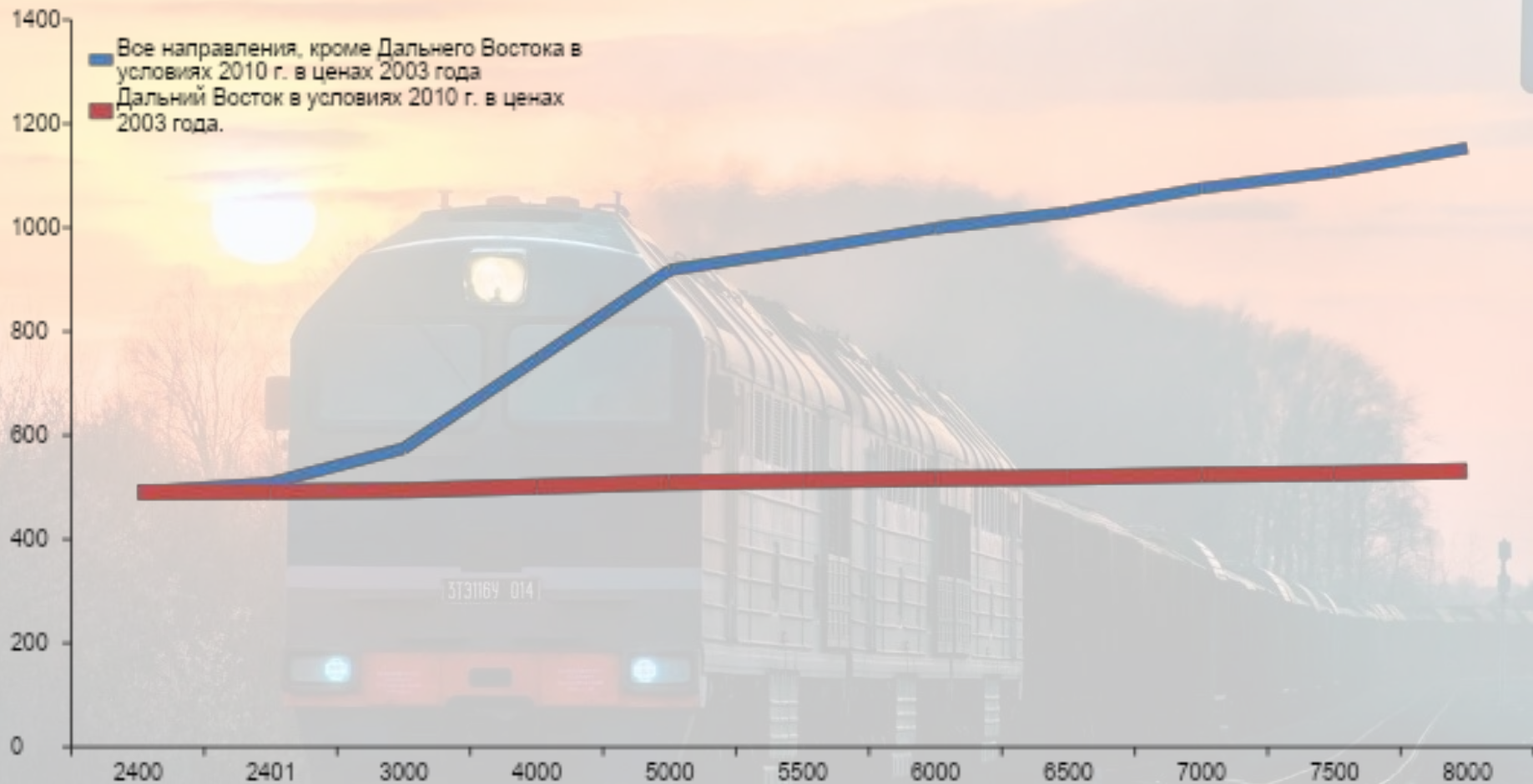
# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2008 ГОДУ



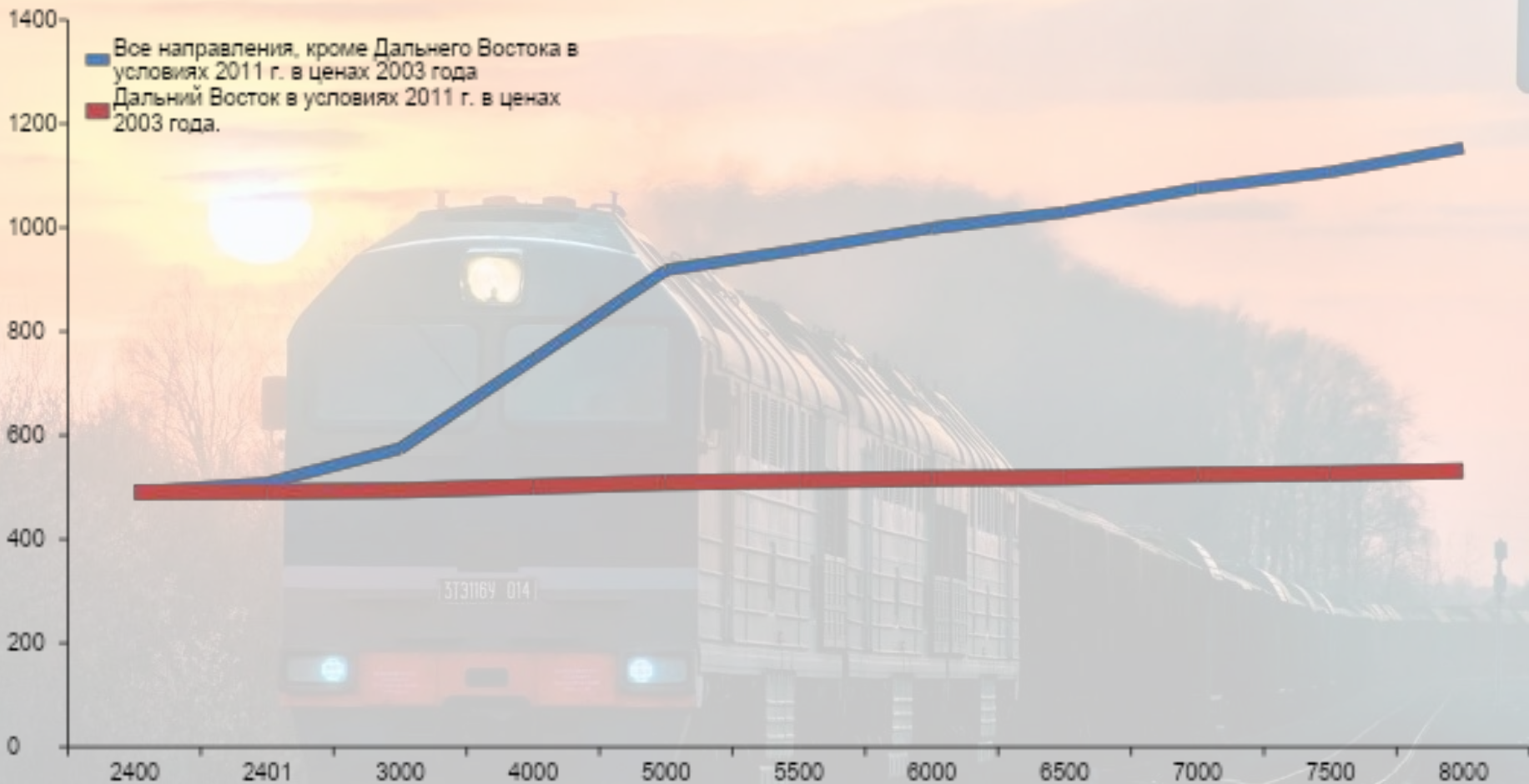
# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2009 ГОДУ



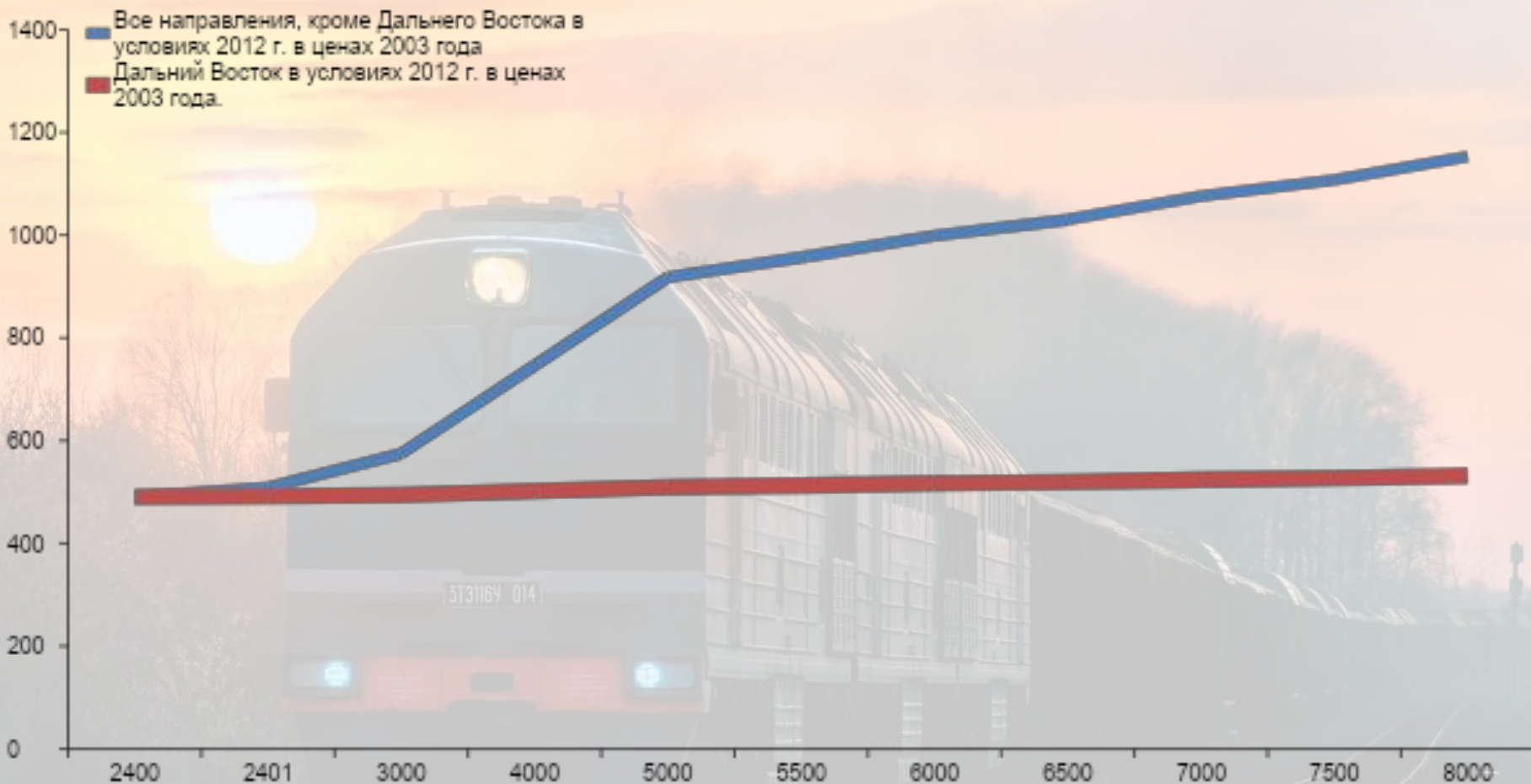
# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2010 ГОДУ



# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2011 ГОДУ



# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2012 ГОДУ



# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2013 ГОДУ

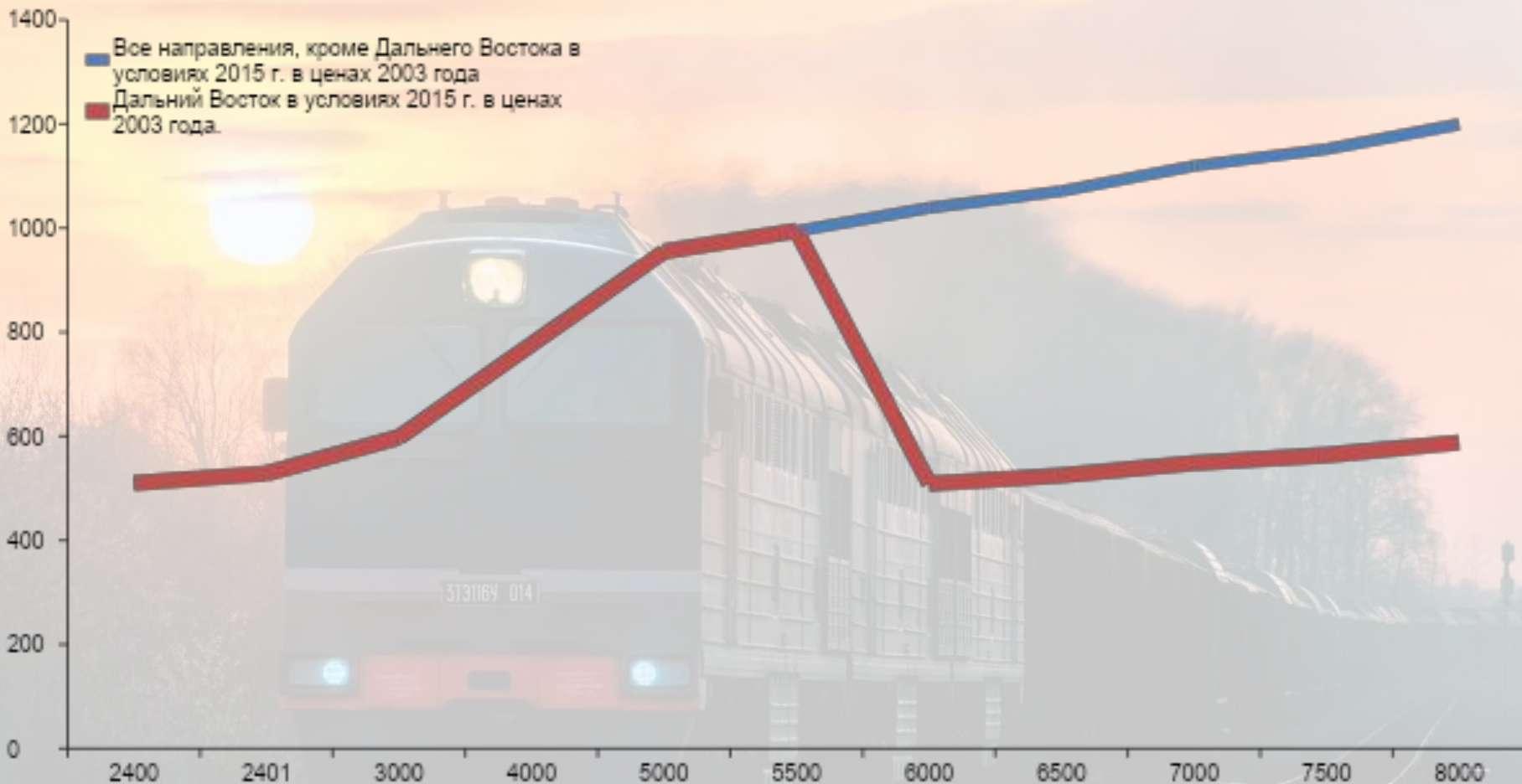


# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2014 ГОДУ

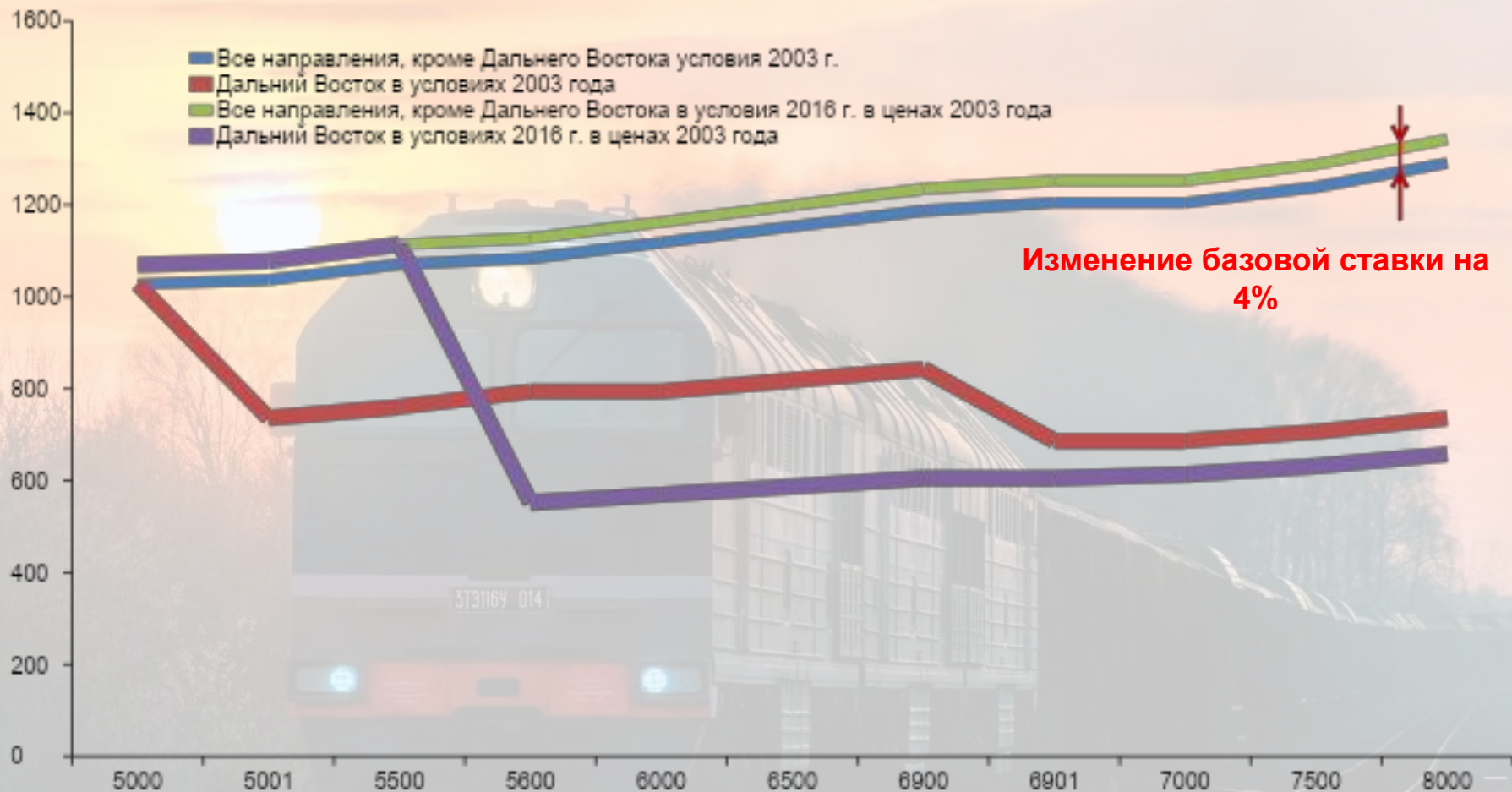




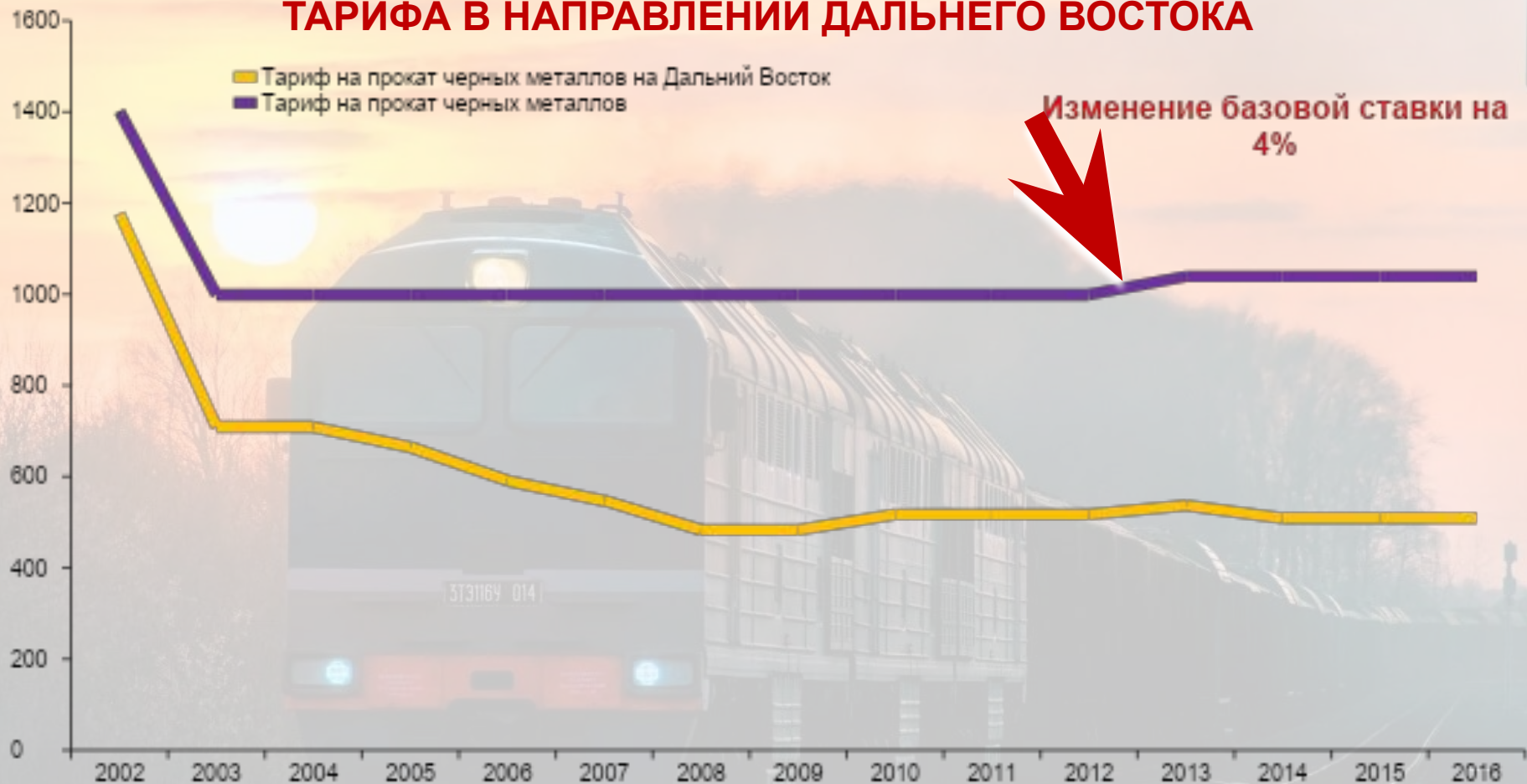
# ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В 2015 ГОДУ (БЕЗ ЭКСПОРТНОЙ НАДБАВКИ)



# ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



# ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОКАТА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ПОЯСЕ ДАЛЬНОСТИ 5960 КМ С УЧЕТОМ И БЕЗ УЧЕТА КОДА ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ТАРИФА В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The train consists of a locomotive and several passenger cars. The locomotive has the number '5731164 014' on its front. The passenger cars are dark with many windows. The background shows a hazy landscape with trees and hills.

**Финансово-экономические показатели  
ОАО «РЖД» от грузовых перевозок в  
разрезе основных направлений**



## Грузы первого тарифного класса

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 1 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
161	Уголь каменный	403 154 902	5 704 842	233 311 499	287 991 678	176 696 940	-54 680 179	-23,4%	24,3%
081	Лесоматериалы	25 000 321	428 037	12 257 605	14 892 319	9 565 398	-2 634 714	-21,5%	22,0%
082	Лесоматериалы крепежные	40 405	703	28 195	47 898	29 340	-19 703	-69,9%	-4,1%
091	Пиломатериалы	11 037 687	172 692	12 652 951	11 000 007	6 914 220	1 652 944	13,1%	45,4%
101	Дрова	310 965	7 774	124 880	188 442	121 192	-63 562	-50,9%	3,0%
102	Древесина	743 093	13 205	297 838	425 630	282 869	-127 792	-42,9%	5,0%
103	Древесина измельченная	2 112 167	40 255	1 523 712	1 500 209	875 179	23 503	1,5%	42,6%
141	Руды и концентраты железные	129 902 094	1 857 214	40 122 050	39 357 174	23 252 037	764 875	1,9%	42,0%
142	Руды и концентраты марганцевые	1 214 807	17 469	856 251	1 000 459	592 169	-144 208	-16,8%	30,8%
151	Руды и концентраты цветных металлов	25 406 571	377 698	17 810 209	13 464 161	8 384 799	4 346 048	24,4%	52,9%
152	Колчедан серный	42 478	625	36 014	43 786	27 406	-7 772	-21,6%	23,9%
171	Кокс каменноугольный	10 913 195	211 086	9 906 757	7 671 152	4 680 078	2 235 605	22,6%	52,8%
181	Торф топливный	27 998	511	9 006	6 999	5 212	2 006	22,3%	42,1%
182	Торф для сельского хозяйства	45 528	761	45 048	44 963	27 448	85	0,2%	39,1%
191	Сланцы горючие	5 606	87	3 929	2 848	1 805	1 081	27,5%	54,1%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 1 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТЧГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
226, кроме 22602, 22606, 22610	Газы энергетические	16 788 681	468 222	38 975 578	13 768 589	8 098 125	25 206 989	64,7%	79,2%
231	Земля, песок, глина строительные	5 280 942	80 243	1 169 926	2 704 610	1 507 213	-1 534 684	-131,2%	-28,8%
232	Камни природные, строительные	93 247 904	1 375 314	23 540 730	38 836 972	23 421 630	-15 296 242	-65,0%	0,5%
233	Гипс, известь, мел	4 815 105	72 742	1 899 663	2 792 928	1 719 920	-893 265	-47,0%	9,5%
234	Заполнители пористые	443 428	7 549	280 603	468 041	291 126	-187 439	-66,8%	-3,8%
235	Зола, шлаки	3 448 699	50 994	813 473	1 342 319	840 799	-528 847	-65,0%	-3,4%
236	Балласт для железных дорог	16 585 511	251 053	4 541 029	6 479 016	4 183 001	-1 937 987	-42,7%	7,9%
241	Земля	21 708 162	318 235	5 372 580	8 499 379	5 133 617	-3 126 798	-58,2%	4,4%
242	Руды неметаллические	15 146 819	233 534	3 883 715	5 238 765	3 160 401	-1 355 050	-34,9%	18,6%
245	Клинкер цементный	714 123	10 407	246 638	495 573	297 619	-248 935	-100,9%	-20,7%
246	Силикат	238 604	3 515	114 694	147 102	91 254	-32 407	-28,3%	20,4%
253	Кирпич строительный	793 788	11 970	550 448	651 191	402 903	-100 743	-18,3%	26,8%
264	Прочие материалы	2 057 483	31 665	1 568 927	1 657 817	1 021 636	-88 890	-5,7%	34,9%
271	Шлаки гранулированные	3 019 844	44 280	879 987	1 191 026	735 346	-311 039	-35,3%	16,4%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 1 тарифного класса за 2019 год

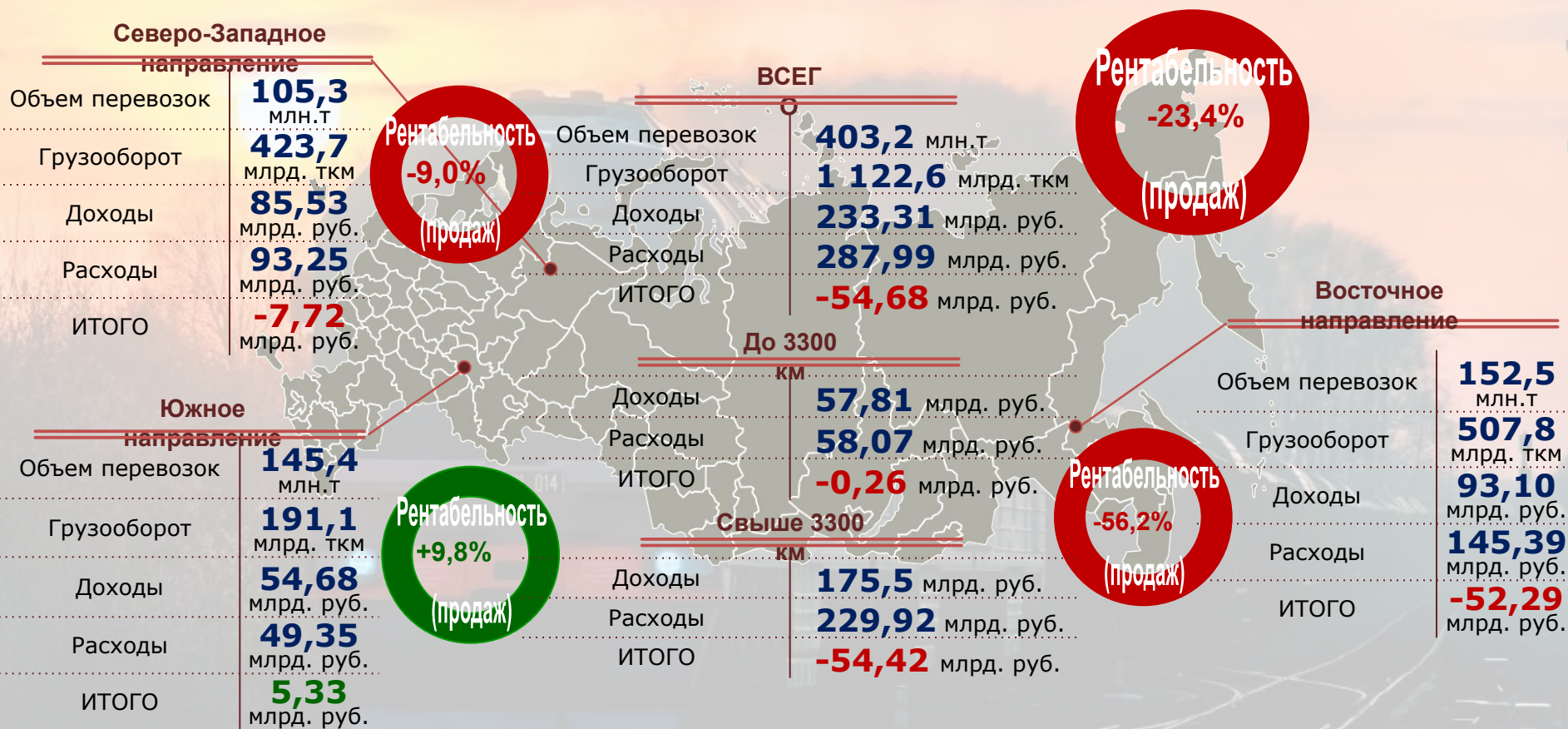
Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
281	Цемент	27 142 842	393 535	10 895 857	12 293 733	7 558 803	-1 397 876	-12,8%	30,6%
291	Известняк	9 740 044	141 778	2 303 621	2 996 807	1 867 148	-693 185	-30,1%	18,9%
292	Гипс, известь и мел для флюсования	69 799	1 026	24 656	63 576	43 962	-38 920	-157,9%	-78,3%
301	Сырье огнеупорное и кислотоупорное	4 319 607	63 406	1 557 231	1 808 643	1 136 126	-251 412	-16,1%	27,0%
304	Асбест и слюда	846 142	13 157	669 236	929 702	580 638	-260 467	-38,9%	13,2%
341	Шлаки	728 059	11 257	311 723	462 190	284 039	-150 467	-48,3%	8,9%
431	Сырье горнохимическое для производства удобрений	16 783 111	239 372	10 802 794	9 908 033	5 553 881	894 760	8,3%	48,6%
487	Металлы щелочные, щелочно-земельные и неметаллы	9 074 487	134 737	8 146 339	6 632 933	4 042 214	1 513 405	18,6%	50,4%
	<b>ИТОГО</b>	<b>862 951 000</b>	<b>12 790 950</b>	<b>447 535 392</b>	<b>497 006 672</b>	<b>303 427 494</b>	<b>-49 471 281</b>	<b>-11,1%</b>	<b>32,2%</b>



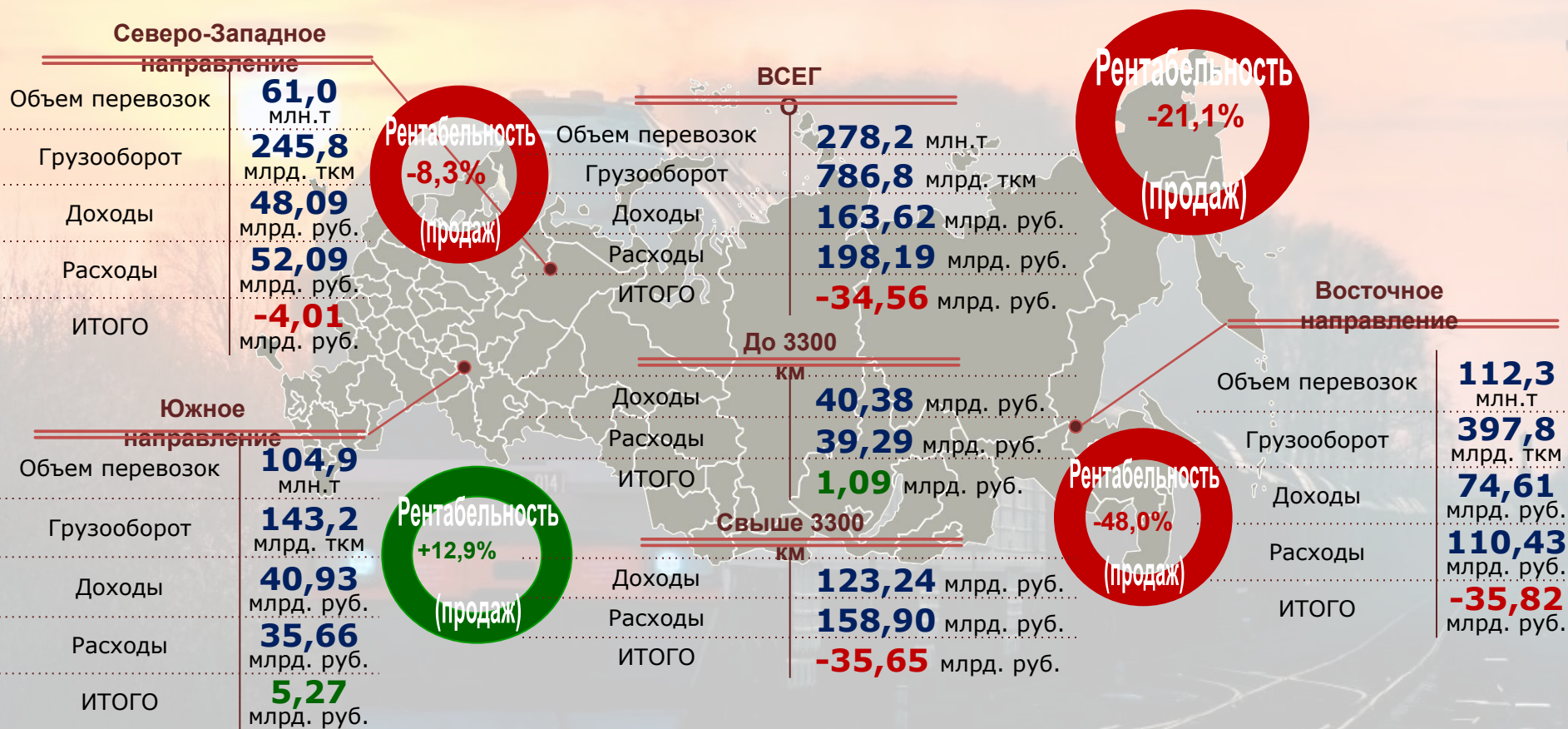


## Уголь каменный

## Экономическая эффективность перевозок угля по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



Экономическая эффективность угля по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 9 месяцев 2020 года

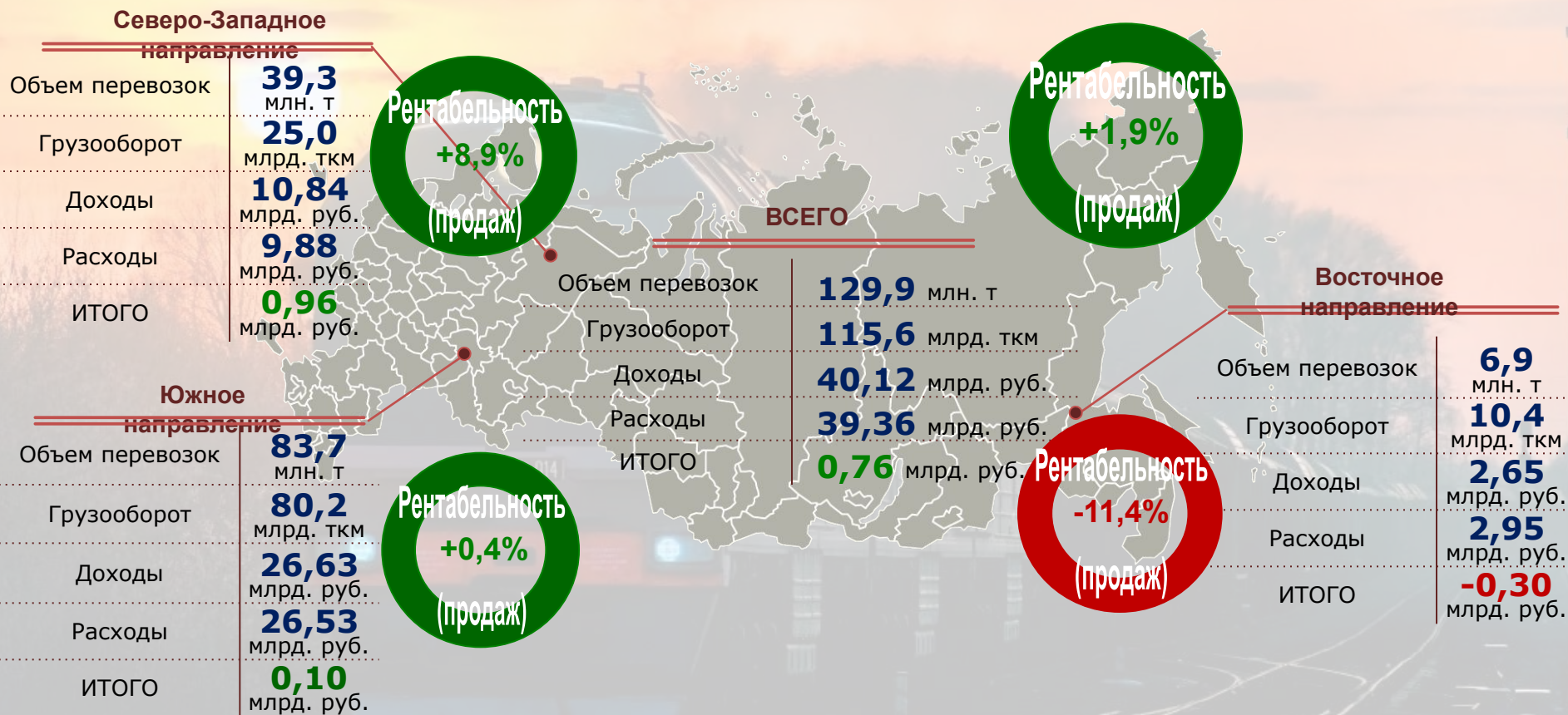




## Руда железная

3731164 014

## Экономическая эффективность перевозок руды железной по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



## Экономическая эффективность руды железной по направлениям перевозок за 9 месяцев 2020 года (на базе КАСУДР)

### Северо-Западное направление

Объем перевозок	<b>31,0</b> млн. т
Грузооборот	<b>20,4</b> млрд. ткм
Доходы	<b>9,07</b> млрд. руб.
Расходы	<b>8,18</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>0,89</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**+9,9%**  
(продаж)

### ВСЕГО

Объем перевозок	<b>96,3</b> млн. т
Грузооборот	<b>87,8</b> млрд. ткм
Доходы	<b>31,43</b> млрд. руб.
Расходы	<b>29,51</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>1,92</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**+6,1%**  
(продаж)

### Восточное направление

Объем перевозок	<b>6,8</b> млн. т
Грузооборот	<b>10,4</b> млрд. ткм
Доходы	<b>2,79</b> млрд. руб.
Расходы	<b>2,86</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,09</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-3,4%**  
(продаж)

### Южное направление

Объем перевозок	<b>58,4</b> млн. т
Грузооборот	<b>57,0</b> млрд. ткм
Доходы	<b>19,57</b> млрд. руб.
Расходы	<b>18,44</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>1,13</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**+5,8%**  
(продаж)



## Строительные грузы, в том числе цемент

Экономическая эффективность перевозок строительных грузов  
(в том числе щебня) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год

**Северо-Западное  
направление**

Объем перевозок	<b>35,5</b> млн. т
Грузооборот	<b>30,4</b> млрд. ткм
Доходы	<b>9,61</b> млрд. руб.
Расходы	<b>17,36</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-7,75</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-80,7%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-65,0%**  
(продаж)

**ВСЕГО**

Объем перевозок	<b>93,2</b> млн. т
Грузооборот	<b>74,1</b> млрд. ткм
Доходы	<b>23,54</b> млрд. руб.
Расходы	<b>38,84</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-15,30</b> млрд. руб.

**Восточное  
направление**

Объем перевозок	<b>1,4</b> млн. т
Грузооборот	<b>1,4</b> млрд. ткм
Доходы	<b>0,41</b> млрд. руб.
Расходы	<b>0,67</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,26</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-63,6%**  
(продаж)

**Южное  
направление**

Объем перевозок	<b>56,3</b> млн. т
Грузооборот	<b>42,4</b> млрд. ткм
Доходы	<b>13,53</b> млрд. руб.
Расходы	<b>20,81</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-7,28</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-53,8%**  
(продаж)



Экономическая эффективность строительных грузов  
(в том числе щебня) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 9 месяцев 2020 года

**Северо-Западное  
направление**

Объем перевозок	<b>27,98</b> млн. т
Грузооборот	<b>25,99</b> млрд. ткм
Доходы	<b>8,14</b> млрд. руб.
Расходы	<b>15,12</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-6,98</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-85,6%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-66,5%**  
(продаж)

**ВСЕГО**

Объем перевозок	<b>77,68</b> млн. т
Грузооборот	<b>65,15</b> млрд. ткм
Доходы	<b>20,74</b> млрд. руб.
Расходы	<b>34,52</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-13,78</b> млрд. руб.

**Восточное  
направление**

Объем перевозок	<b>0,95</b> млн. т
Грузооборот	<b>0,94</b> млрд. ткм
Доходы	<b>0,26</b> млрд. руб.
Расходы	<b>0,61</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,35</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-134,1%**  
(продаж)

**Южное  
направление**

Объем перевозок	<b>48,75</b> млн. т
Грузооборот	<b>38,22</b> млрд. ткм
Доходы	<b>12,34</b> млрд. руб.
Расходы	<b>18,79</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-6,45</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-52,3%**  
(продаж)

Экономическая эффективность перевозок земли по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 2019 год

Северо-Западное  
направление

Объем перевозок	<b>5,5</b> млн. т
Грузооборот	<b>4,9</b> млрд. ткм
Доходы	<b>1,49</b> млрд. руб.
Расходы	<b>2,82</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-1,33</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-88,7%**  
(продаж)

Рентабельность  
**-58,2%**  
(продаж)

ВСЕГО

Объем перевозок	<b>21,7</b> млн. т
Грузооборот	<b>17,5</b> млрд. ткм
Доходы	<b>5,37</b> млрд. руб.
Расходы	<b>8,50</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-3,13</b> млрд. руб.

Восточное  
направление

Объем перевозок	<b>1,3</b> млн. т
Грузооборот	<b>1,5</b> млрд. ткм
Доходы	<b>0,39</b> млрд. руб.
Расходы	<b>0,49</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,10</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-24,8%**  
(продаж)

Южное  
направление

Объем перевозок	<b>14,9</b> млн. т
Грузооборот	<b>11,1</b> млрд. ткм
Доходы	<b>3,49</b> млрд. руб.
Расходы	<b>5,20</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-1,70</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-48,9%**  
(продаж)

Экономическая эффективность земли по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 9 месяцев 2020 года

**Северо-Западное  
направление**

Объем перевозок	<b>3,83</b> млн. т
Грузооборот	<b>3,36</b> млрд. ткм
Доходы	<b>1,06</b> млрд. руб.
Расходы	<b>2,0</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,94</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-88,9%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-57,1%**  
(продаж)

**ВСЕГО**

Объем перевозок	<b>15,99</b> млн. т
Грузооборот	<b>12,51</b> млрд. ткм
Доходы	<b>3,97</b> млрд. руб.
Расходы	<b>6,23</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-2,26</b> млрд. руб.

**Восточное  
направление**

Объем перевозок	<b>0,96</b> млн. т
Грузооборот	<b>1,12</b> млрд. ткм
Доходы	<b>0,3</b> млрд. руб.
Расходы	<b>0,37</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,07</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-22,5%**  
(продаж)

**Южное  
направление**

Объем перевозок	<b>11,2</b> млн. т
Грузооборот	<b>8,03</b> млрд. ткм
Доходы	<b>2,61</b> млрд. руб.
Расходы	<b>3,86</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-1,25</b> млрд. руб.

**Рентабельность**  
**-48,1%**  
(продаж)

Экономическая эффективность перевозок цемента по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 2019 год

Северо-Западное  
направление

Объем перевозок	<b>8,4</b> млн. т
Грузооборот	<b>8,2</b> млрд. ткм
Доходы	<b>3,68</b> млрд. руб.
Расходы	<b>4,45</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,77</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-20,9%**  
(продаж)

Рентабельность  
**-12,8%**  
(продаж)

ВСЕГО

Объем перевозок	<b>27,1</b> млн. т
Грузооборот	<b>23,3</b> млрд. ткм
Доходы	<b>10,90</b> млрд. руб.
Расходы	<b>12,29</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-1,40</b> млрд. руб.

Восточное  
направление

Объем перевозок	<b>2,4</b> млн. т
Грузооборот	<b>2,5</b> млрд. ткм
Доходы	<b>1,01</b> млрд. руб.
Расходы	<b>1,09</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,09</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-8,6%**  
(продаж)

Южное  
направление

Объем перевозок	<b>16,3</b> млн. т
Грузооборот	<b>12,7</b> млрд. ткм
Доходы	<b>6,21</b> млрд. руб.
Расходы	<b>6,75</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,54</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-8,7%**  
(продаж)

Экономическая эффективность цемента по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 9 месяцев 2020 года

Северо-Западное  
направление

Объем перевозок	<b>6,2</b> млн. т
Грузооборот	<b>5,7</b> млрд. ткм
Доходы	<b>2,66</b> млрд. руб.
Расходы	<b>3,28</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,62</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-23,1%**  
(продаж)

Рентабельность  
**-15,2%**  
(продаж)

ВСЕГО

Объем перевозок	<b>19,85</b> млн. т
Грузооборот	<b>16,5</b> млрд. ткм
Доходы	<b>7,97</b> млрд. руб.
Расходы	<b>9,19</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-1,22</b> млрд. руб.

Восточное  
направление

Объем перевозок	<b>1,95</b> млн. т
Грузооборот	<b>1,9</b> млрд. ткм
Доходы	<b>0,83</b> млрд. руб.
Расходы	<b>0,95</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,12</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-14,7%**  
(продаж)

Южное  
направление

Объем перевозок	<b>11,7</b> млн. т
Грузооборот	<b>8,9</b> млрд. ткм
Доходы	<b>4,48</b> млрд. руб.
Расходы	<b>4,96</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-0,48</b> млрд. руб.

Рентабельность  
**-10,6%**  
(продаж)



## Грузы второго тарифного класса

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 2 тарифного класса за 2019 год

Груз	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. рублей	Расходы, тыс. рублей	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. рублей	Финансовый результат, тыс. рублей	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
011	Пшеница	15 422 904	216 845	10 515 683	9 608 975	5 928 249	906 708	8,6%	43,6%
012	Рожь	287 324	4 086	233 249	196 531	124 084	36 717	15,7%	46,8%
013	Овес	185 598	2 928	225 135	177 458	112 340	47 677	21,2%	50,1%
014	Ячмень	2 535 611	36 797	1 809 468	1 700 765	1 057 182	108 703	6,0%	41,6%
015	Зерно кукурузы	950 529	13 446	668 646	748 274	447 831	-79 628	-11,9%	33,0%
021	Семена	1 922 982	30 124	2 593 534	1 789 226	1 096 854	804 307	31,0%	57,7%
024	Семена прочие	1 477	30	4 493	2 673	1 621	1 821	40,5%	63,9%
031	Хлопок-сырец	47 988	793	88 427	41 150	25 888	47 277	53,5%	70,7%
041	Овощи свежие	161 297	2 647	228 677	131 780	84 903	96 896	42,4%	62,9%
042	Бахчевые культуры	25 892	395	36 753	20 075	12 979	16 678	45,4%	64,7%
043	Картофель свежий	130 186	1 975	93 094	53 386	34 164	39 709	42,7%	63,3%
044	Свекла сахарная	57 660	981	12 343	9 884	5 921	2 458	19,9%	52,0%
051	Фрукты	67 923	1 428	32 815	23 066	14 731	9 748	29,7%	55,1%
052	Яблоки	16 095	301	6 734	2 313	1 580	4 421	65,6%	76,5%
053	Цитрусовые	2 449	54	5 120	3 888	2 215	1 232	24,1%	56,7%
054	Орехи	9 129	173	24 379	10 047	6 118	14 332	58,8%	74,9%
061	Крупный и мелкий рогатый скот	34	9	68	278	191	-210	-310,7%	-182,3%
071	Сено, солома и корма раст.	3 292	100	3 510	3 738	2 532	-228	-6,5%	27,9%
074	Сырье лекарственное раст.	298	8	1 139	425	262	713	62,6%	77,0%
078	Удобрения органические	465	7	409	103	66	306	74,8%	83,9%
111	Прочая продукции лес. пром-сти	160 952	2 749	151 093	107 027	70 781	44 065	29,2%	53,2%
126	Спички	3 450	111	11 944	5 205	3 261	6 739	56,4%	72,7%
201	Нефть сырая	19 976 553	319 650	17 215 182	7 658 632	4 703 806	9 556 550	55,5%	72,7%
211	Бензин	32 909 944	573 937	34 806 263	16 142 382	9 955 691	18 663 881	53,6%	71,4%
212	Керосин	9 219 959	151 651	11 084 130	4 688 698	2 881 470	6 395 432	57,7%	74,0%
213	Масла	2 881 668	48 058	4 074 782	1 713 056	1 037 996	2 361 726	58,0%	74,5%
214	Топливо дизельное	41 924 697	677 355	52 627 845	22 308 971	13 716 013	30 318 873	57,6%	73,9%
215	Прочие нефтепродукты светлые	11 143 476	186 997	10 086 040	4 578 791	2 683 773	5 507 248	54,6%	73,4%
221	Мазут нефтяной и каменноугол.	57 775 900	911 050	73 460 077	29 816 112	16 893 271	43 643 965	59,4%	77,0%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 2 тарифного класса за 2019 год

Груз	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. рублей	Расходы, тыс. рублей	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. рублей	Финансовый результат, тыс. рублей	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
222	Битум	4 105 678	64 156	4 325 452	2 584 672	1 580 412	1 740 780	40,2%	63,5%
223	Асфальт, битум и гудрон природные	1 535	24	2 662	1 571	901	1 091	41,0%	66,2%
224	Озокерит	210 259	3 877	257 774	98 550	57 466	159 224	61,8%	77,7%
225	Прочие нефтепродукты темные	603 828	10 383	1 203 515	484 238	297 623	719 277	59,8%	75,3%
22602, 22606, 22610	Бензин стаб. газовый, дистилляты газового конденсата, конденсат газовый	39 803 141	686 388	54 490 235	32 643 010	19 199 293	21 847 225	40,1%	64,8%
243	Материалы абразивные	51 681	823	79 243	54 475	34 274	24 768	31,3%	56,7%
251	Материалы стеновые	2 076 987	32 451	2 071 659	1 596 606	974 226	475 053	22,9%	53,0%
254	Конструкции (сборные)	5 098 784	81 824	4 092 041	3 469 960	2 154 363	622 081	15,2%	47,4%
303	Материалы и изделия	1 427 987	23 515	1 490 217	1 126 095	636 056	364 122	24,4%	57,3%
311	Чугун	5 641 813	81 202	6 301 788	3 652 108	2 195 496	2 649 679	42,0%	65,2%
361	Машины сельскохозяйств. и их части	64 042	4 538	519 463	185 840	116 460	333 623	64,2%	77,6%
362	Тракторы и их части	59 276	2 262	242 290	115 706	71 370	126 584	52,2%	70,5%
391	Средства трансп-ния и их части, кроме автомобилей	70 000	4 170	501 396	233 843	152 317	267 553	53,4%	69,6%
432	Аммиак водный (вода аммиачная)	108 130	1 853	126 953	60 815	36 835	66 138	52,1%	71,0%
433	Удобрения азотные	21 021 269	314 805	16 070 186	11 291 280	6 605 870	4 778 906	29,7%	58,9%
434	Удобрения калийные	10 296 811	146 529	11 192 028	6 439 697	3 766 697	4 752 331	42,5%	66,3%
435	Удобрения фосфорные (фосфатные)	41 161	601	23 425	19 948	13 170	3 477	14,8%	43,8%
436	Удобрения минеральные прочие	13 430 736	192 986	8 349 128	5 992 126	3 511 457	2 357 002	28,2%	57,9%
441	Медикаменты,	26 209	652	43 361	30 412	18 730	12 949	29,9%	56,8%
443	Мыло	29 699	467	27 936	20 506	12 989	7 430	26,6%	53,5%
474	Уголь древесный	17 883	444	34 905	20 602	13 494	14 302	41,0%	61,3%
482	Основания и содопродукты	3 467 387	54 462	3 849 070	2 248 975	1 367 940	1 600 095	41,6%	64,5%
501	Мука пшеничная	1 109 414	16 509	1 144 756	1 060 930	672 018	83 826	7,3%	41,3%
502	Мука ржаная	77 011	1 148	73 418	68 245	43 703	5 173	7,0%	40,5%
503	Крупа	697 274	10 658	903 954	768 457	474 124	135 497	15,0%	47,5%
504	Прочие продукты перемола	71 116	1 083	111 301	112 301	68 234	-1 000	-0,9%	38,7%
505	Отруби	574 530	8 864	551 227	399 503	252 323	151 724	27,5%	54,2%
511	Хлеб и изделия хлебобулочные	291	27	3 408	1 660	1 058	1 747	51,3%	69,0%
512	Изделия макаронные	135 589	4 098	400 523	228 565	146 862	171 958	42,9%	63,3%
513	Изделия кондитерские мучные	11 503	402	33 600	17 916	11 437	15 684	46,7%	66,0%
514	Изделия кондитер. сахар., кр. мучных	55 661	1 212	114 518	84 484	52 970	30 034	26,2%	53,7%



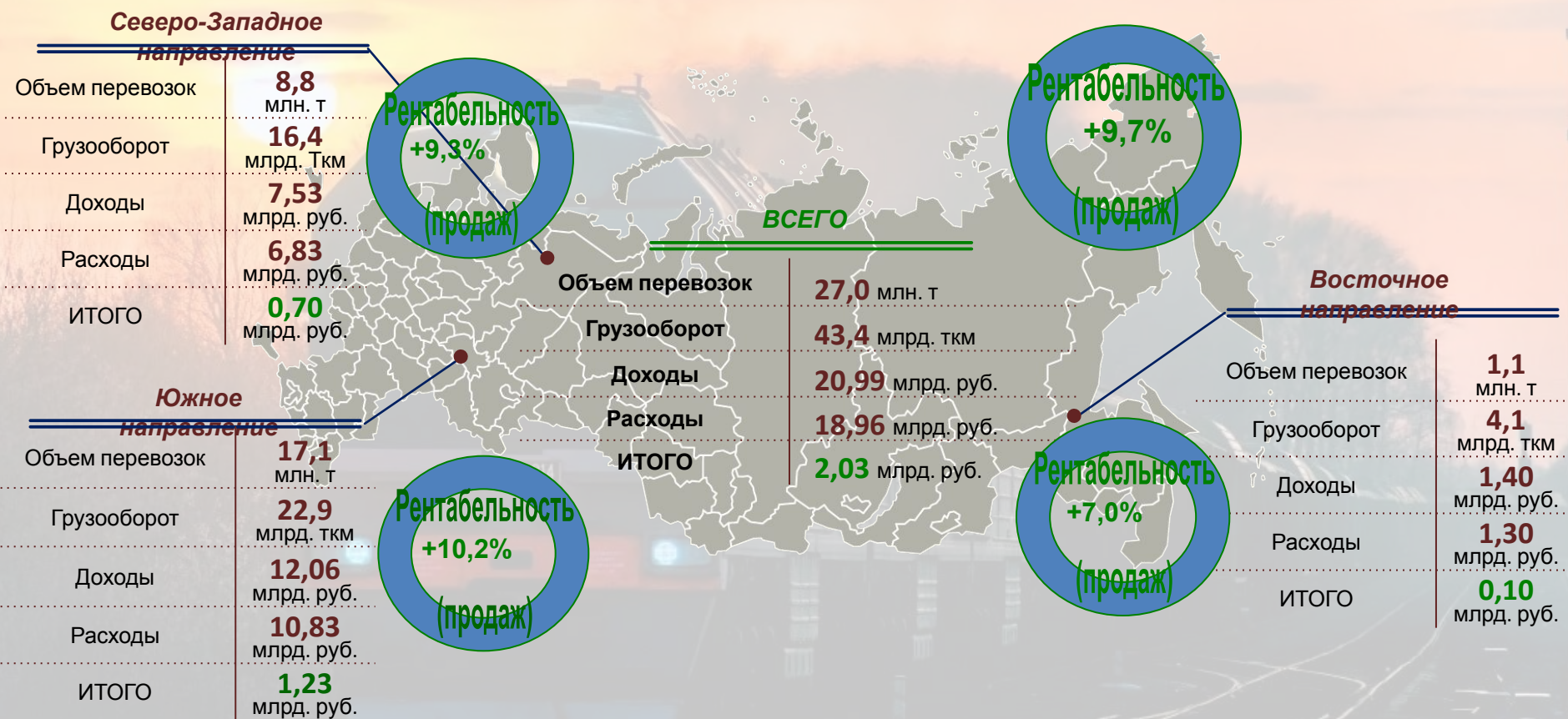
## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 2 тарифного класса за 2019 год

Груз	Наименование груза	Вес груза (нетто), тонны	Количество вагонов	Выручка, тыс. рублей	Расходы, тыс. рублей	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. рублей	Финансовый результат, тыс. рублей	Рентабельность продаж, %	Маржинальная доходность, %
516	Концентраты пищевые	190 810	3 982	423 101	243 951	150 455	179 150	42,3%	64,4%
521	Сахар	3 124 897	46 993	3 765 874	2 445 216	1 480 025	1 320 658	35,1%	60,7%
531	Соль поваренная	1 336 323	20 258	1 109 613	868 026	532 273	241 587	21,8%	52,0%
541	Комбикорма	963 733	15 030	1 006 592	793 753	501 072	212 840	21,1%	50,2%
542	Жмыхи и шроты, мука корм., отходы	5 715 772	86 940	5 302 626	4 519 564	2 718 393	783 062	14,8%	48,7%
551	Молоко	142 229	3 293	81 265	54 122	36 418	27 142	33,4%	55,2%
552	Молочные продукты	7 247	144	16 152	14 772	9 307	1 380	8,5%	42,4%
553	Масло животное, сыр	11 969	269	32 183	43 214	27 576	-11 031	-34,3%	14,3%
554	Продукция маргариновая и саломас	349 825	5 471	413 999	312 087	186 100	101 912	24,6%	55,0%
556	Масло растительное и его фракции	2 787 421	43 839	3 163 889	1 750 794	1 092 935	1 413 094	44,7%	65,5%
561	Мясо и субпродукты	118 809	2 167	364 877	348 646	219 338	16 230	4,4%	39,9%
562	Изделия колбасные, копчености	7 244	155	30 587	24 014	15 597	6 573	21,5%	49,0%
572	Рыба	206 607	3 849	776 726	681 114	414 355	95 612	12,3%	46,7%
573	Рыбопродукты	622	12	2 947	1 943	1 175	1 004	34,1%	60,1%
581	Консервы всякие	286 206	5 036	452 991	337 039	199 081	115 951	25,6%	56,1%
582	Фрукты и ягоды сушеные	4 448	71	8 532	4 868	3 152	3 664	42,9%	63,1%
583	Овощи, картофель и грибы суш.	8 131	231	21 660	10 756	6 724	10 904	50,3%	69,0%
584	Соки	195 851	3 749	293 760	288 618	181 229	5 142	1,8%	38,3%
595	Напитки	573 114	10 523	775 790	764 527	478 186	11 262	1,5%	38,4%
662	Тара стеклянная	147 399	5 069	329 654	191 274	123 777	138 380	42,0%	62,5%
671	Книги, брошюры, газеты,	634	12	883	625	385	257	29,1%	56,4%
684	Принадлежности школьно-письм.	6 652	118	10 430	5 387	3 359	5 042	48,3%	67,8%
691	Грузы для личных, дом. и иных нужд	47	9	193	276	176	-83	-42,9%	8,9%
693	Грузы, не вход. ни в одну групп	4 443 026	182 864	13 544 425	7 227 068	4 537 586	6 317 358	46,6%	66,5%
694	Твердые коммунальные отходы	100	2	124	105	64	19	15,4%	48,2%
	<b>Общий итог</b>	<b>328 841 533</b>	<b>5 377 184</b>	<b>370 661 330</b>	<b>197 587 768</b>	<b>118 364 676</b>	<b>173 073 562</b>	<b>46,7%</b>	<b>68,1%</b>



## Зерновые грузы

Экономическая эффективность перевозок зерновых грузов, продукции мукомольно-крупяной промышленности, шрота и жмыха по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



Экономическая эффективность перевозок зерновых грузов по направлениям перевозок за 9 месяцев 2020 г. (на базе КАСУДР)

**Северо-Западное направление**

Объем перевозок	<b>3,48</b> млн. т
Грузооборот	<b>5,85</b> млрд. ткм
Доходы	<b>2,64</b> млрд. руб.
Расходы	<b>2,68</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>-36,93</b> млн. руб.

**Рентабельность -1,4%**  
(продаж)

**ВСЕГО**

Объем перевозок	<b>17,36</b> млн. т
Грузооборот	<b>23,79</b> млрд. ткм
Доходы	<b>12,26</b> млрд. руб.
Расходы	<b>11,43</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>838,08</b> млн. руб.

**Рентабельность +6,8%**  
(продаж)

**Восточное направление**

Объем перевозок	<b>726,0</b> тыс. т
Грузооборот	<b>2,09</b> млрд. ткм
Доходы	<b>822,58</b> млн. руб.
Расходы	<b>763,98</b> млн. руб.
ИТОГО	<b>58,6</b> млн. руб.

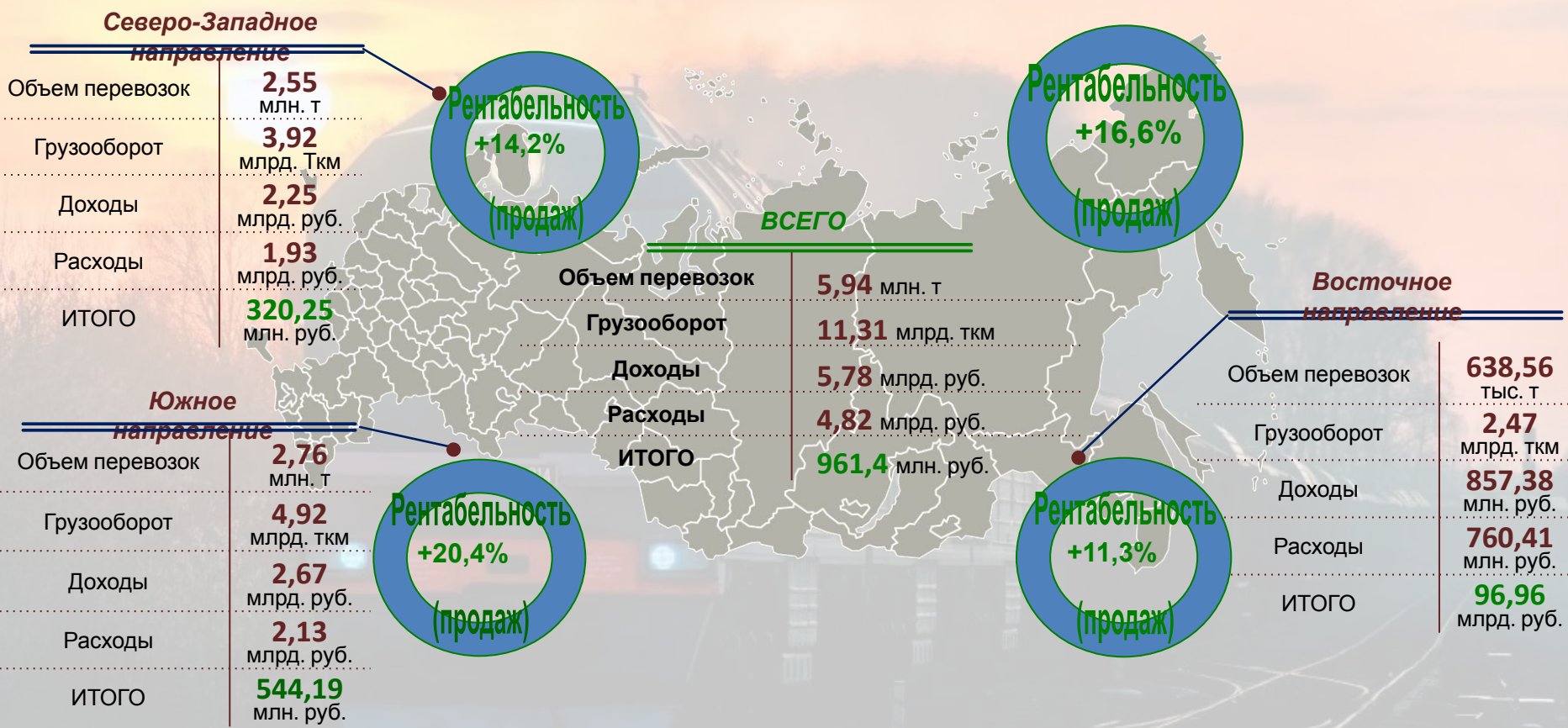
**Рентабельность +7,1%**  
(продаж)

**Южное направление**

Объем перевозок	<b>13,16</b> млн. т
Грузооборот	<b>15,85</b> млрд. ткм
Доходы	<b>8,8</b> млрд. руб.
Расходы	<b>7,98</b> млрд. руб.
ИТОГО	<b>816,41</b> млн. руб.

**Рентабельность +9,3%**  
(продаж)

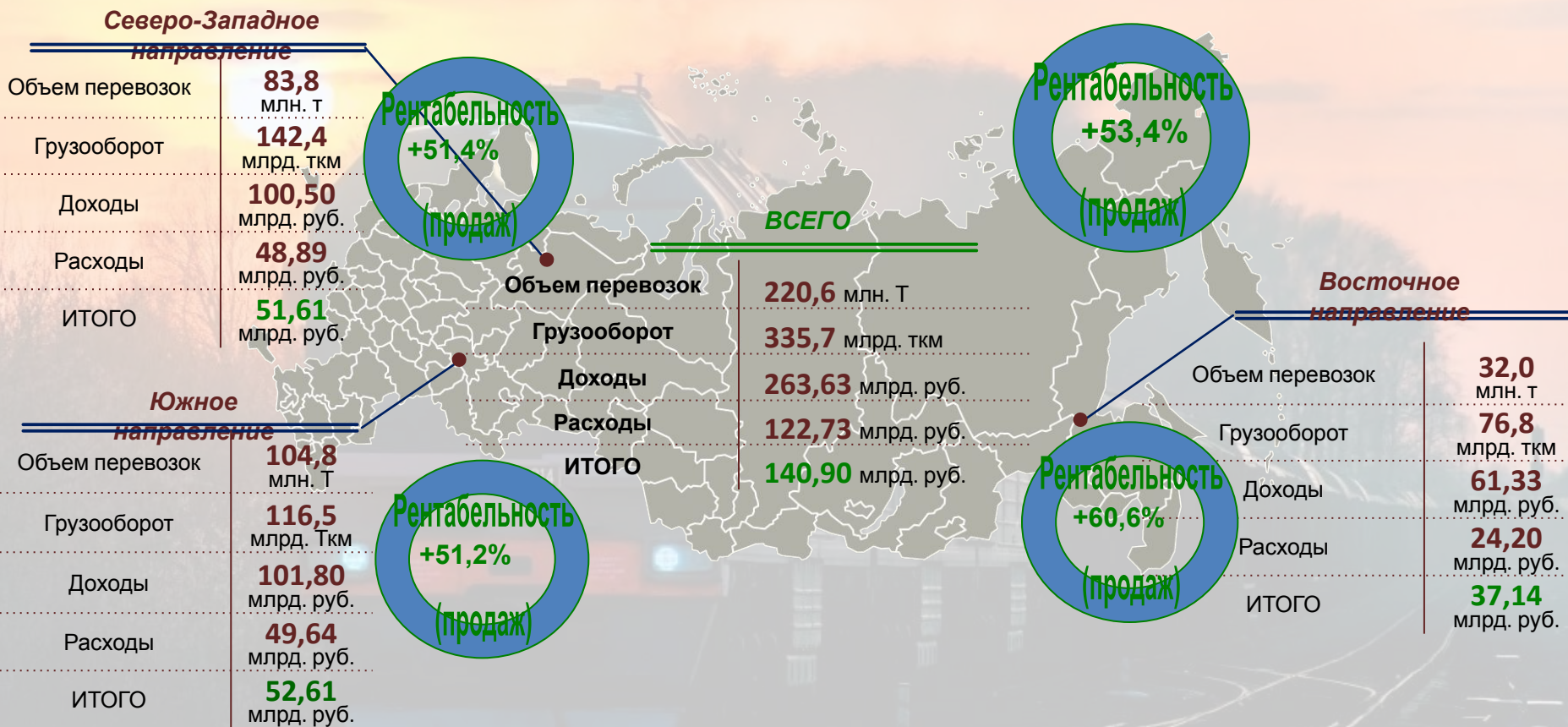
Экономическая эффективность перевозок продукции мукомольно-крупяной промышленности, шрота и жмыха по направлениям перевозок за 9 месяцев 2020 г. (на базе КАСУДР)



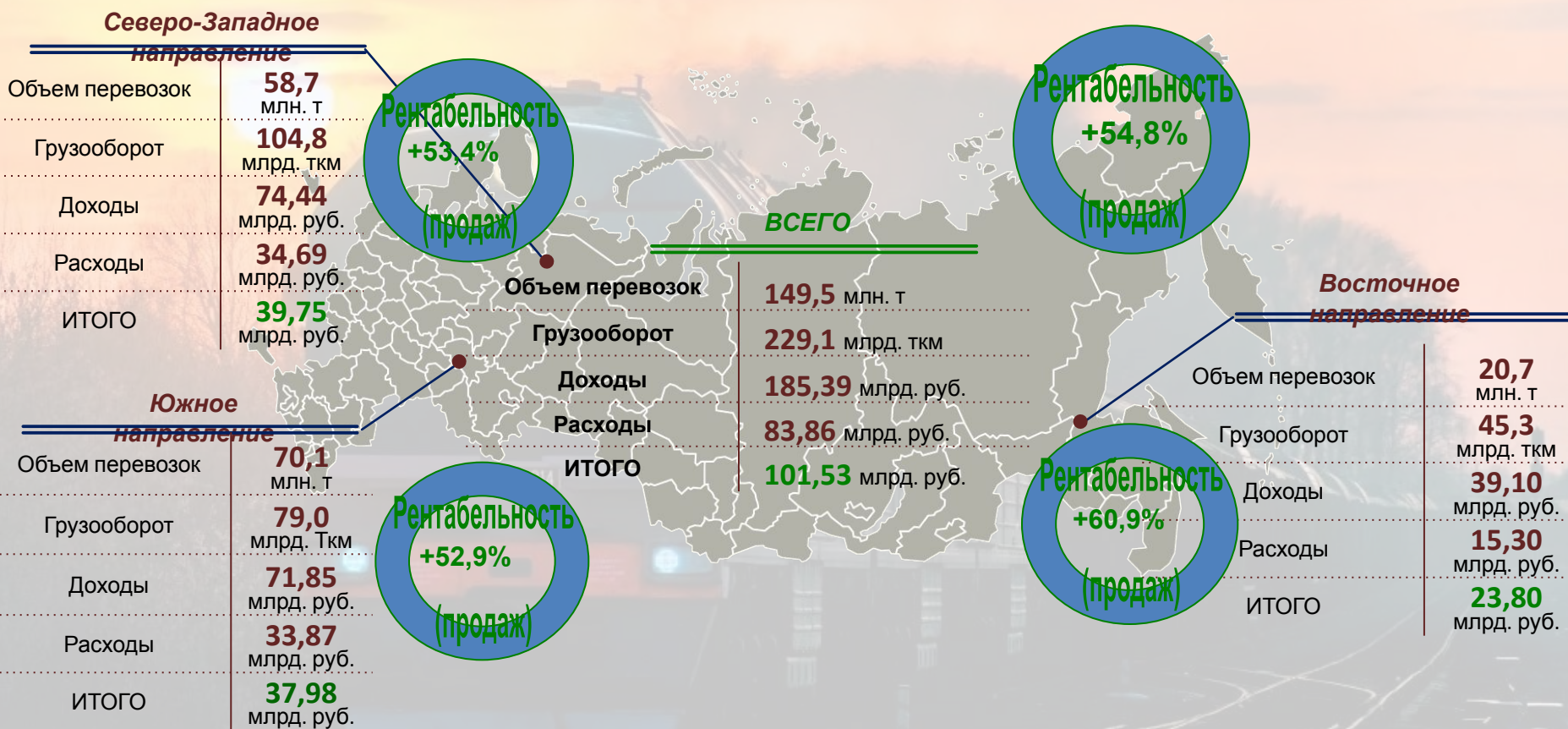


## Нефтяные грузы

Экономическая эффективность перевозок нефтяных грузов (поз. ЕТСНГ 201, 211-215, 221-225, 226021, 226069, 226106) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год

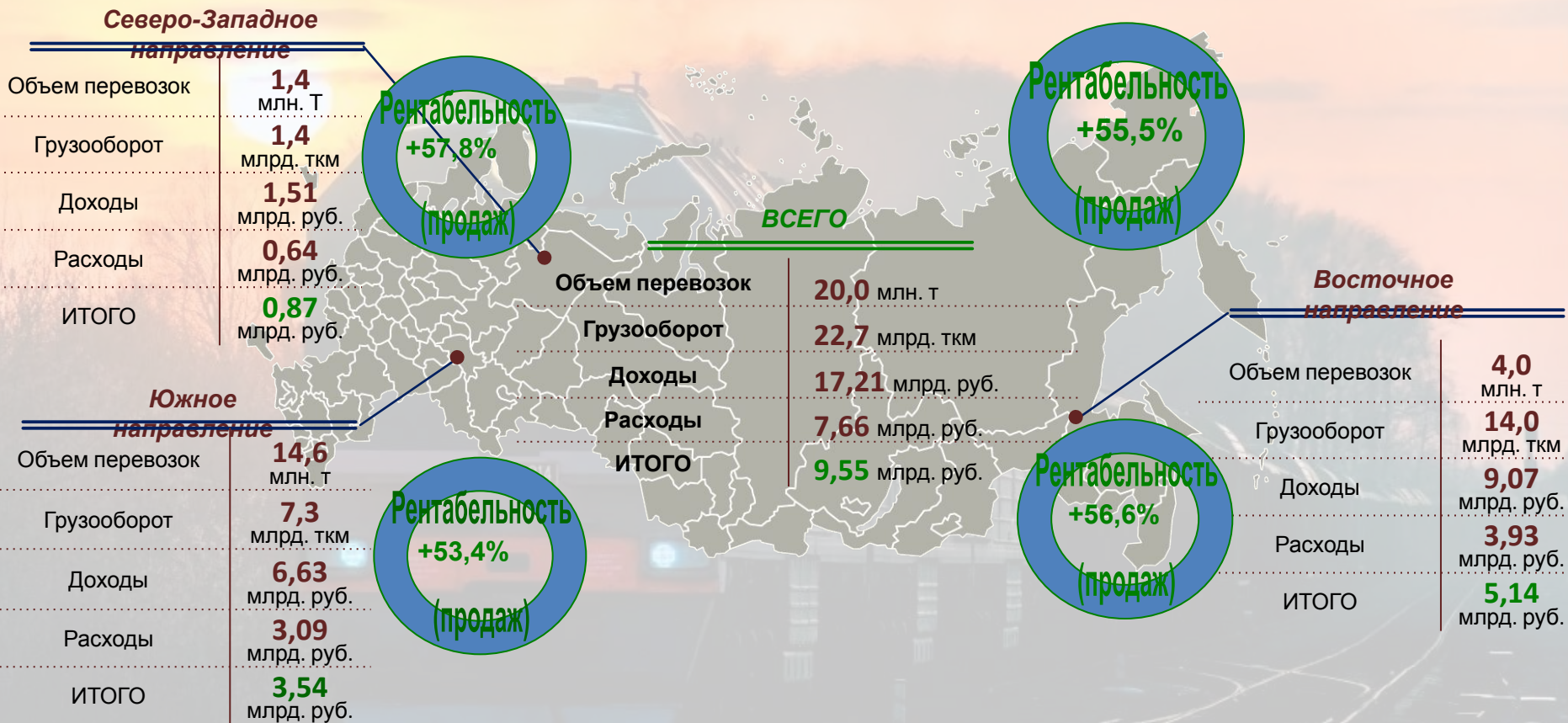


## Экономическая эффективность нефтяных грузов (поз. ЕТСНГ 201, 211-215, 221-225, 226021, 226069, 226106) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР за 9 мес. 2020 года)

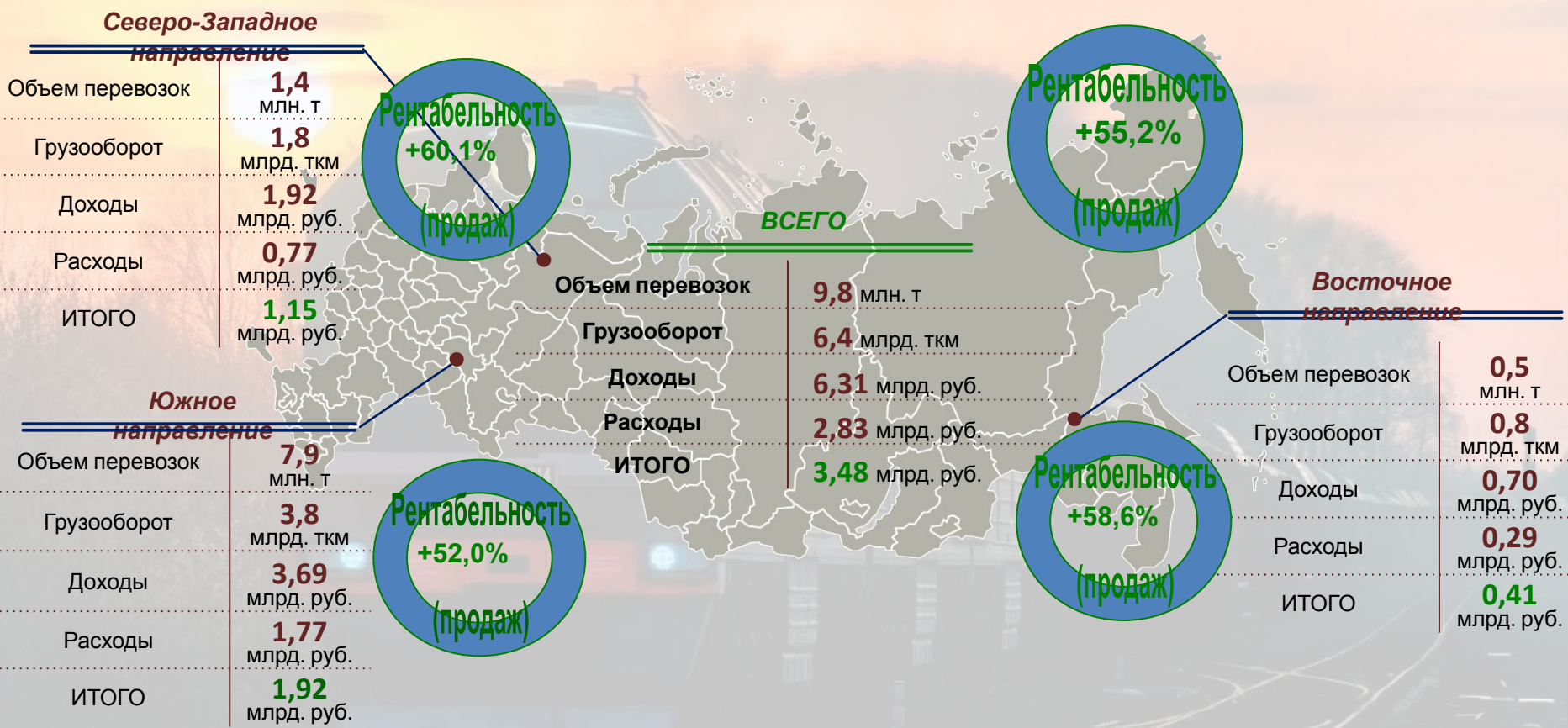




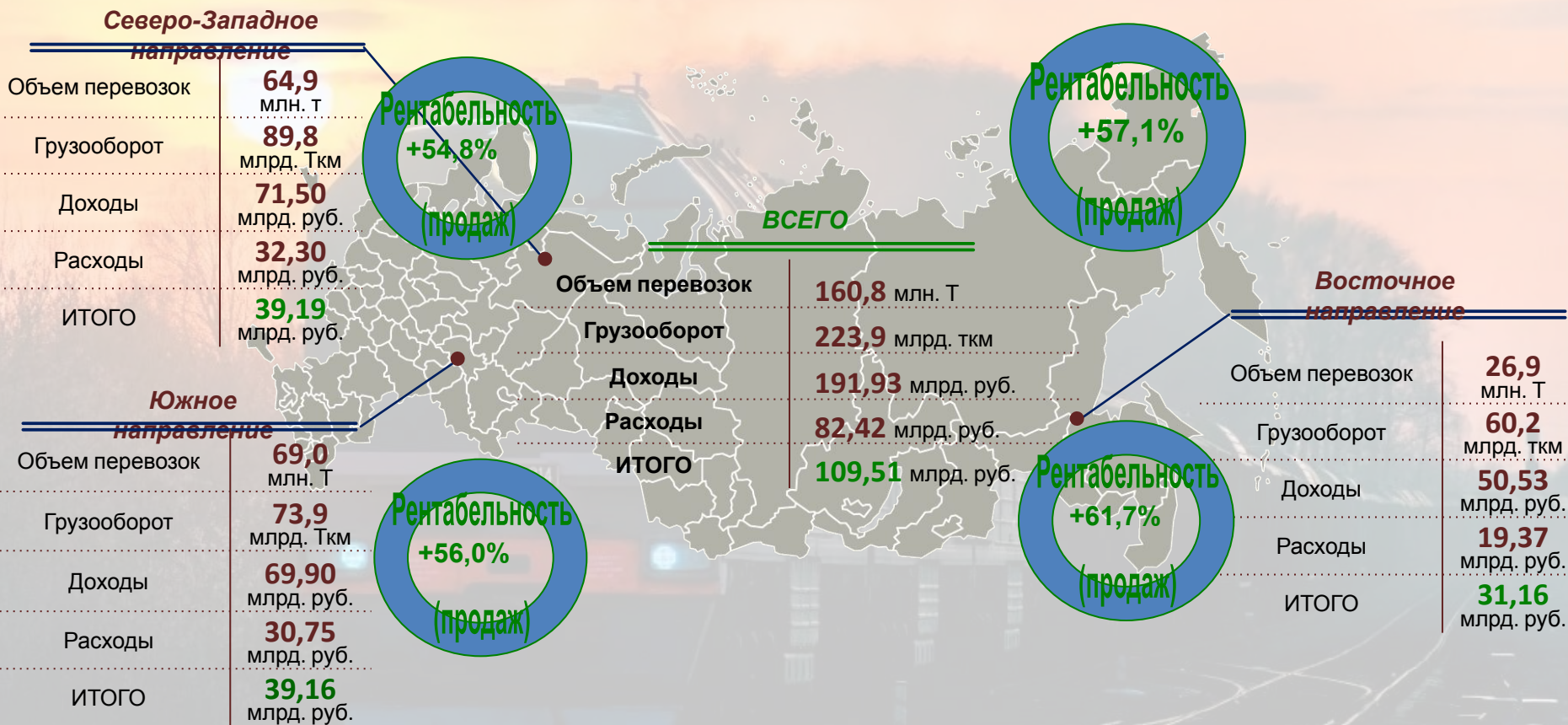
## Экономическая эффективность перевозок нефти сырой по направлениям перевозок (на базе КАСУДР)



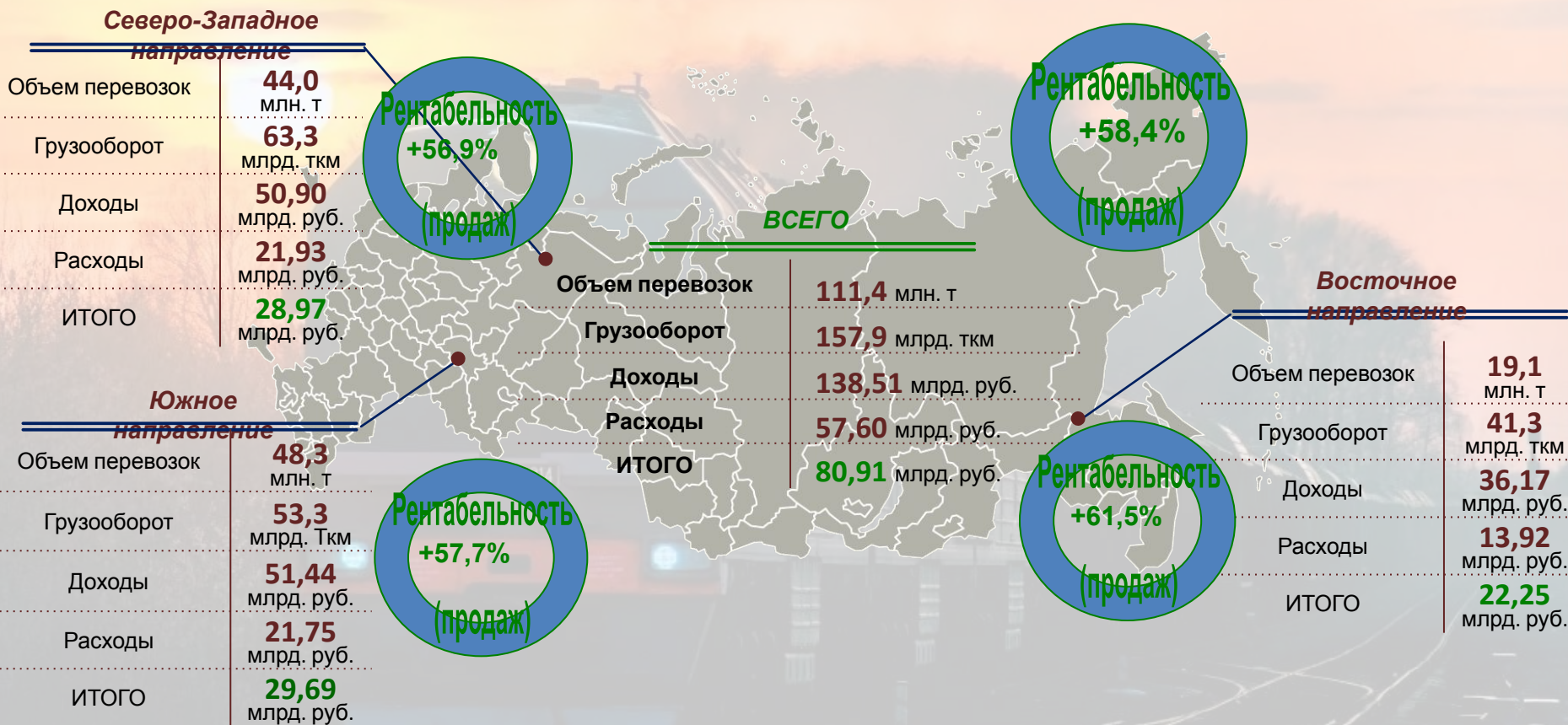
# Экономическая эффективность нефти сырой по направлениям перевозок (на базе КАСУДР за 9 мес. 2020 года)



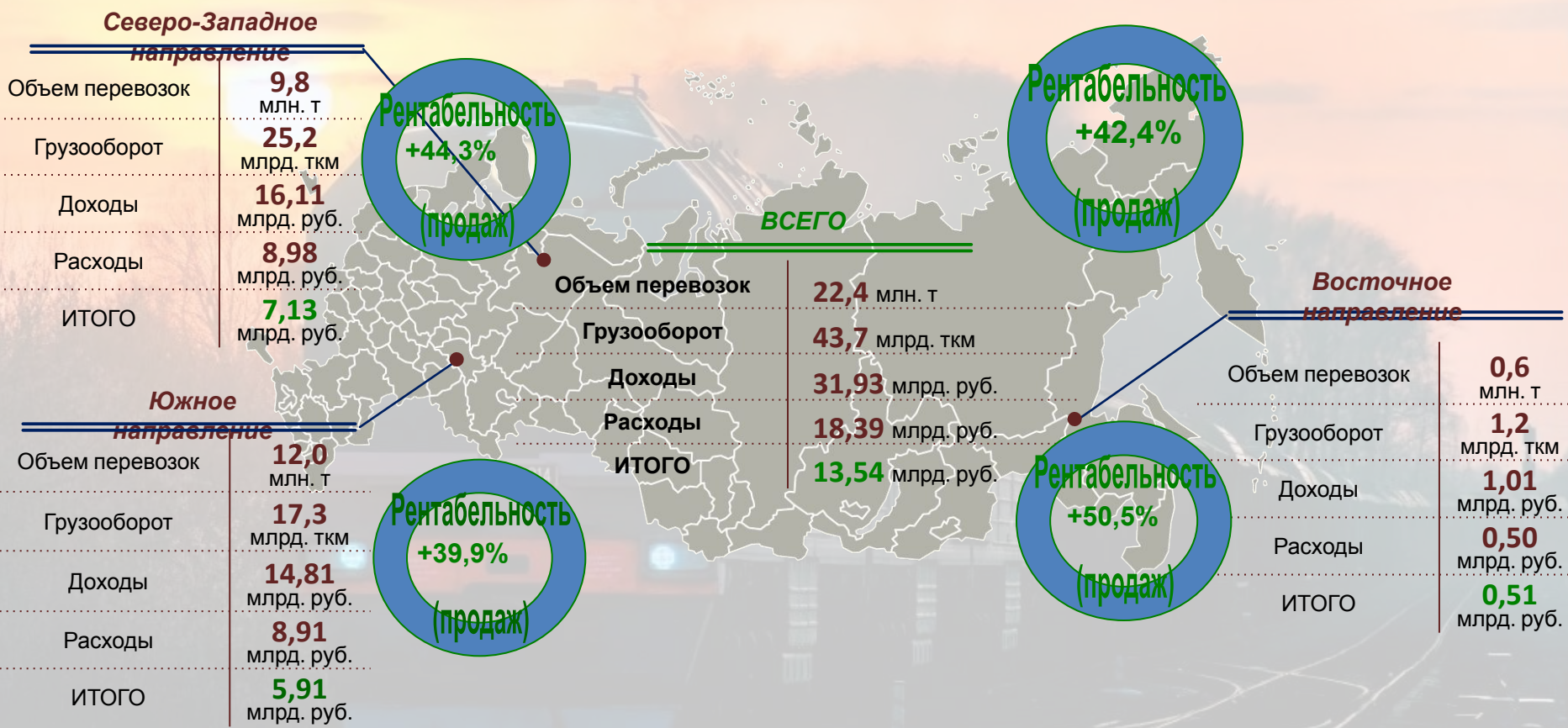
Экономическая эффективность перевозок нефтепродуктов (бензина, керосина, масел и смазок минеральных, дизельного топлива, пр. нефтепродуктов светлых, мазута) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



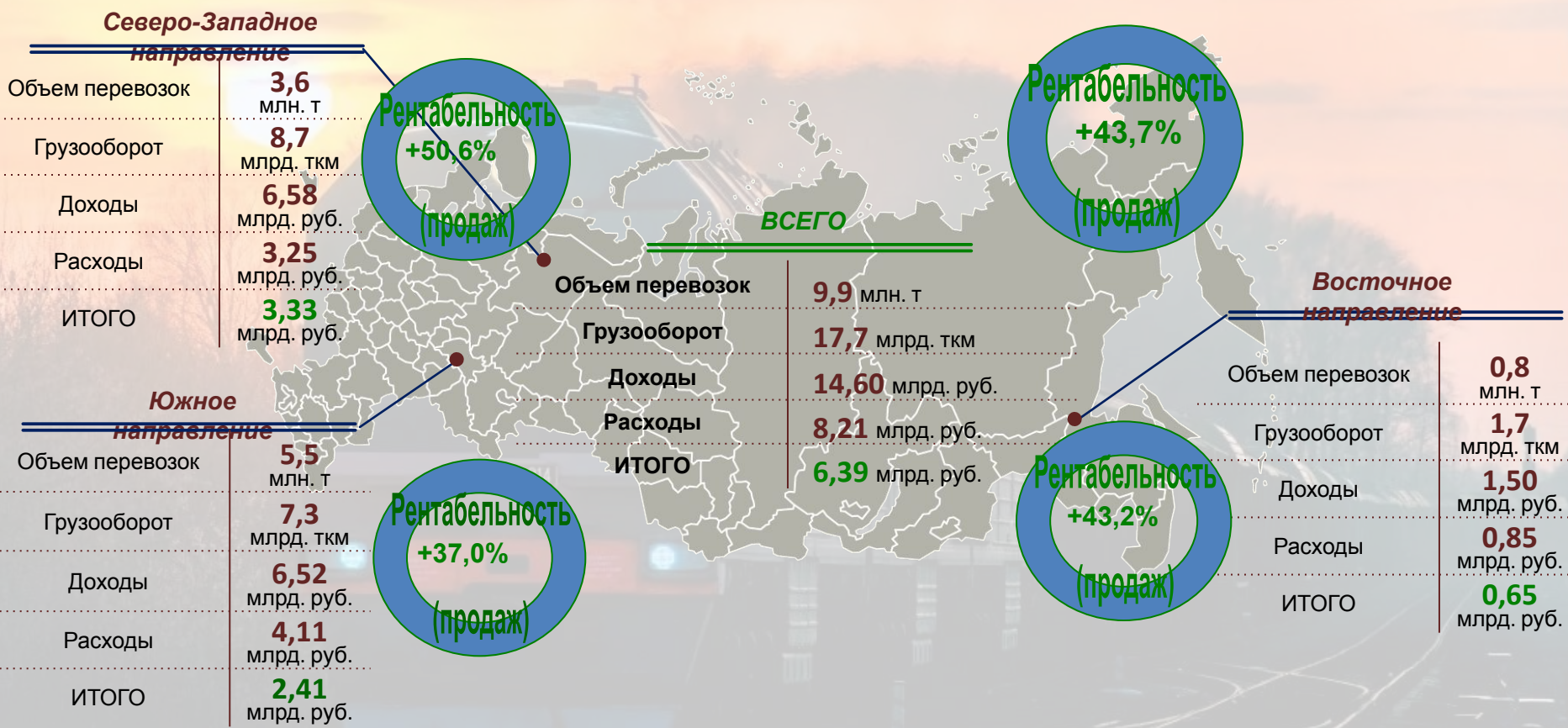
## Экономическая эффективность нефтепродуктов (бензина, керосина, масел и смазок минеральных, дизельного топлива, пр. нефтепродуктов светлых, мазута) по направлениям перевозок (на базе КАСУДР за 9 мес. 2020 года)



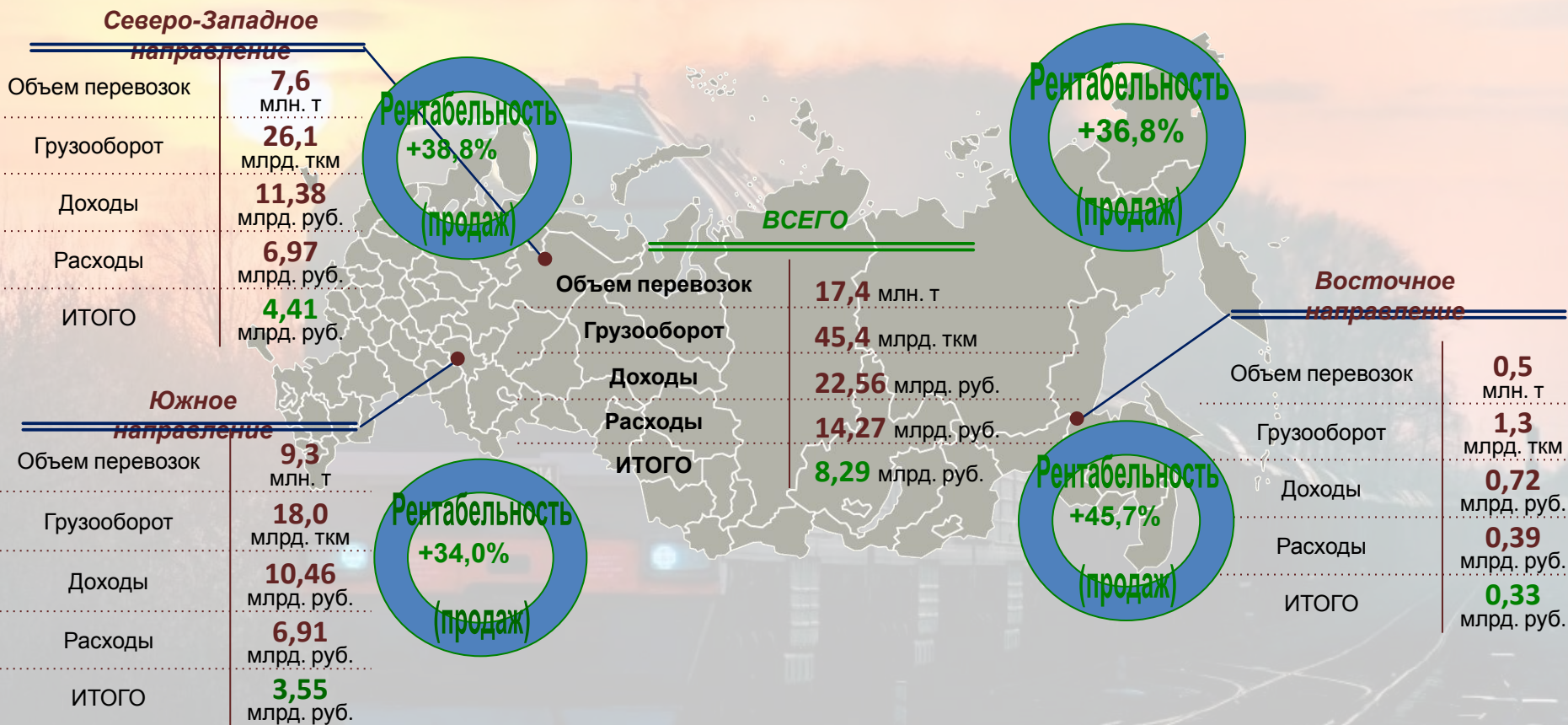
Экономическая эффективность перевозок бензина стабильного газового и дистиллятов газового конденсата по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



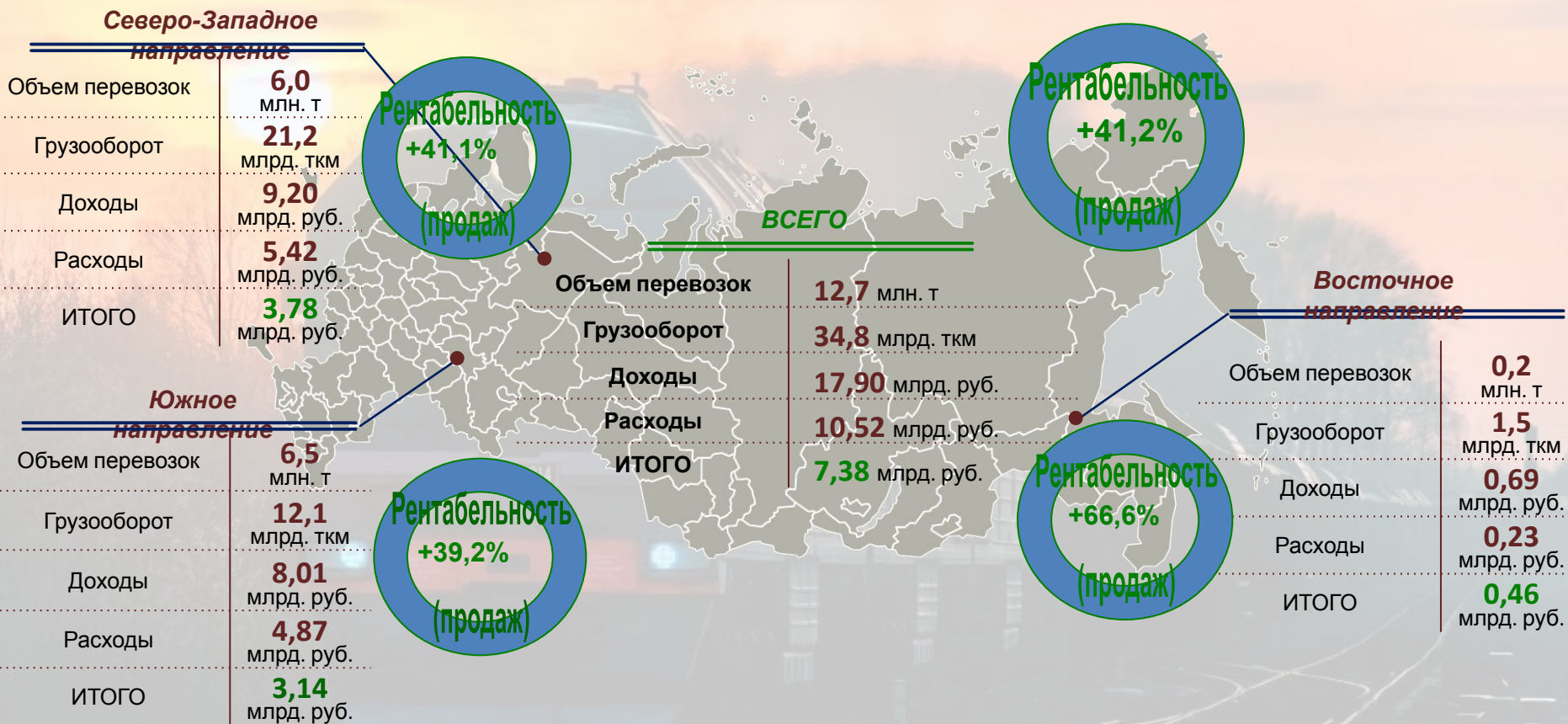
## Экономическая эффективность бензина стабильного газового по направлениям перевозок (на базе КАСУДР за 9 мес. 2020 года)



## Экономическая эффективность перевозок конденсата газового по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



## Экономическая эффективность конденсата газового по направлениям перевозок (на базе КАСУДР за 9 мес. 2020 года)



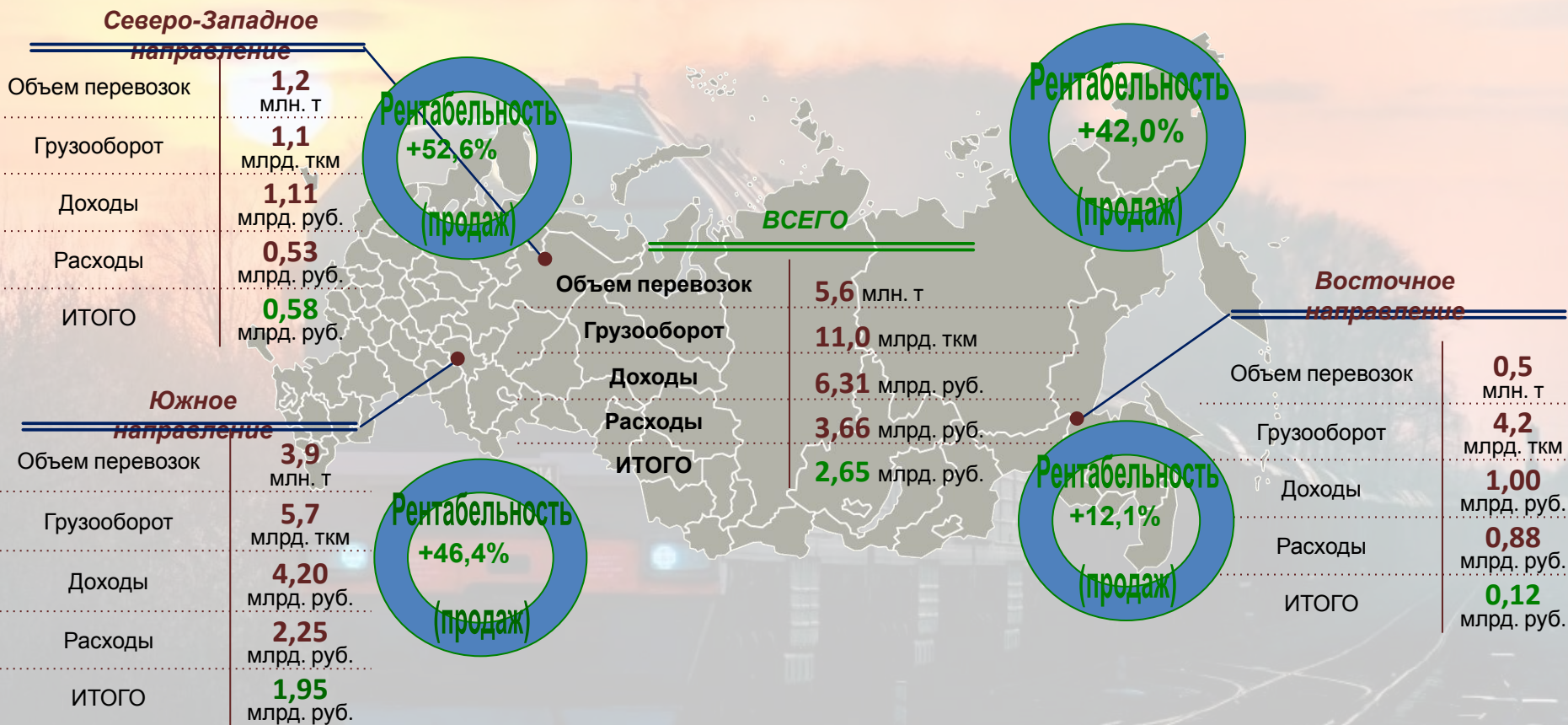




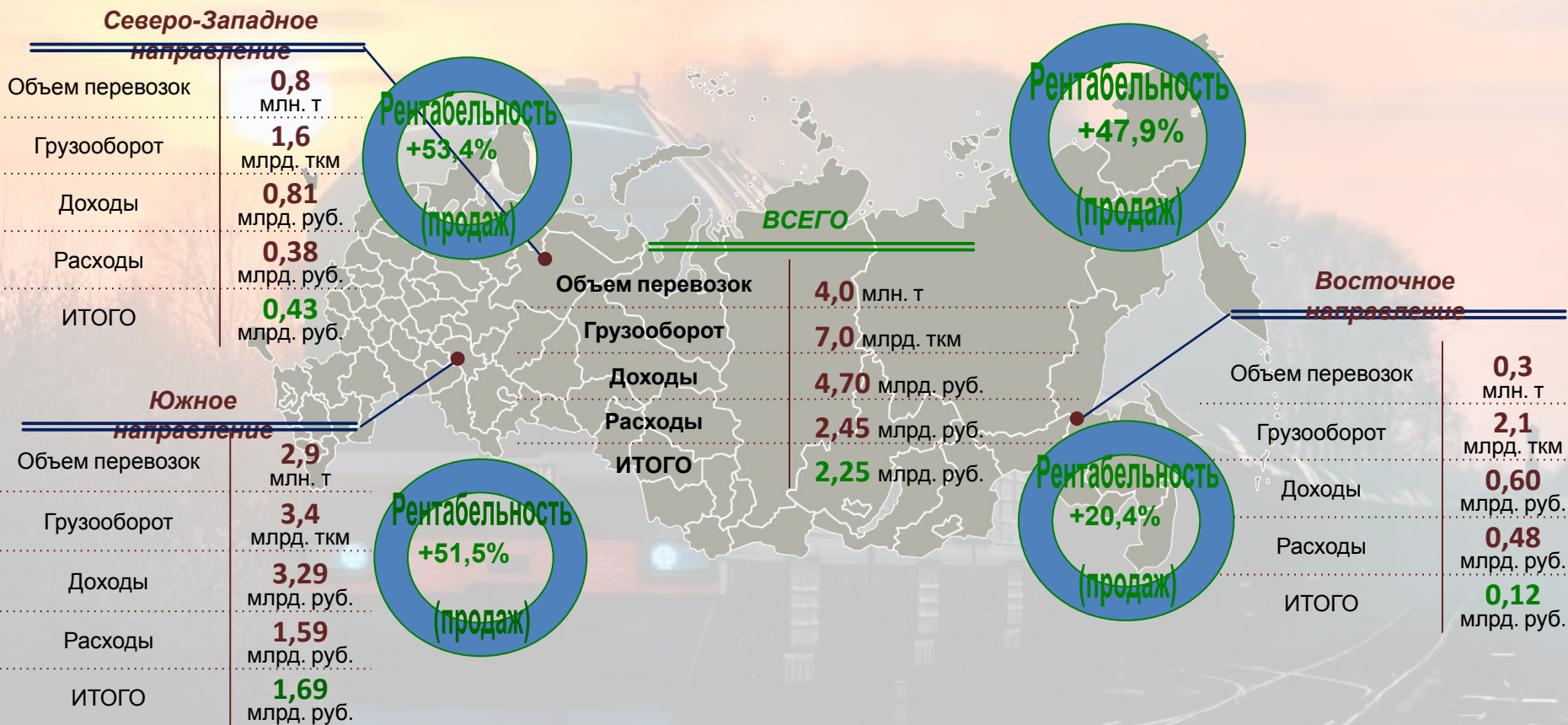
## Чугун

3731164 014

# Экономическая эффективность перевозок чугуна по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



## Экономическая эффективность чугуна по направлениям перевозок за 9 месяцев 2020 года (на базе КАСУДР)





## Грузы третьего тарифного класса

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 3 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), т	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность, %	Маржинальная доходность, %
72	Сырье табака и махорки	20	1	41	28	20	13	33%	51%
77	Кожи, шкуры и пушнина невыделанные	429	11	1 181	842	558	339	29%	53%
92	Продукция шпалопиления (без пропитки)	9 204	141	5 221	3 577	2 474	1 645	31%	53%
93	Продукция шпалопиления (с пропиткой)	263 209	6 048	592 361	379 594	242 618	212 767	36%	59%
94	Фанера и шпон	589 036	10 085	977 748	490 919	311 453	486 829	50%	68%
121	Дома, постройки деревянные, их детали и узлы	21 266	408	55 820	27 503	17 188	28 317	51%	69%
122	Плиты	2 102 523	32 525	3 189 253	1 508 665	930 100	1 680 588	53%	71%
123	Тара деревянная новая	803	50	5 434	3 774	2 543	1 659	31%	53%
124	Тара деревянная возвратная	14 754	1 230	157 689	61 974	40 754	95 715	61%	74%
125	Изделия деревянные	18 668	391	53 959	26 432	16 836	27 527	51%	69%
127	Мебель	40 657	1 036	105 010	46 183	28 575	58 827	56%	73%
131	Целлюлоза и масса древесная	1 656 836	25 021	2 577 213	1 370 661	824 438	1 206 551	47%	68%
132	Бумага и картон	1 860 514	31 763	3 081 529	1 788 135	1 097 736	1 293 395	42%	64%
133	Изделия из бумаги и картона	53 308	1 937	242 113	119 970	77 204	122 143	50%	68%
252	Материалы отделочные	47 347	781	75 658	32 029	20 772	43 629	58%	73%
255	Черепица и шифер	106 165	1 596	124 766	53 055	33 263	71 711	57%	73%
256	Дома сборно-расборные	15 569	1 110	182 017	91 351	58 666	90 667	50%	68%
261	Материалы, изделия тепло и звукоизоляционные	35 588	1 550	171 284	84 788	54 330	86 495	50%	68%
262	Изделия асбестовые технические	1 153	18	1 687	695	420	992	59%	75%
263	Материалы и изделия асфальтовые и строительные	60	1	51	30	18	21	41%	65%
265	Трубы керамические	33	1	122	83	51	39	32%	58%
266	Материалы и инструменты абразивные	1 817	29	4 631	1 977	1 209	2 654	57%	74%
267	Стекло техническое и строительное	774 698	11 652	938 338	563 319	341 711	375 019	40%	64%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 3 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), т	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабе- льность, %	Маржина- льная доходность, %
268	Изделия санитарные керамические	1 710	45	5 388	2 067	1 227	3 321	62%	77%
312	Сталь в слитках	4 525	69	6 149	1 920	1 203	4 229	69%	80%
313	Ферросплавы	1 085 617	15 846	2 261 541	1 197 465	753 305	1 064 076	47%	67%
314	Заготовки стальные	21 935 798	332 250	29 003 558	12 947 535	7 837 793	16 056 024	55%	73%
315	Прочие черные металлы	2 823	45	5 248	2 394	1 478	2 854	54%	72%
316	Лом черных металлов	15 795 716	258 594	17 438 662	6 814 857	4 285 966	10 623 805	61%	75%
321	Рельсы	1 139 990	19 984	2 909 042	779 135	493 110	2 129 907	73%	83%
322	Балки и швеллеры	1 300 923	19 577	2 109 219	677 337	410 038	1 431 882	68%	81%
323	Грубы из черных металлов	8 536 538	163 673	20 834 152	8 069 220	4 860 717	12 764 932	61%	77%
324	Прочие виды проката черных металлов	38 795 311	596 513	54 368 015	19 091 876	11 731 525	35 276 139	65%	78%
331	Металлы цветные и их сплавы	3 358 906	51 859	7 313 321	3 729 481	2 263 744	3 583 839	49%	69%
332	Прокат цветных металлов	47 786	765	229 468	46 194	28 512	183 275	80%	88%
333	Лом и отходы цветных металлов	21 027	444	35 664	7 863	5 193	27 801	78%	85%
351	Машины, оборудование и их части	583 951	20 167	4 741 669	1 332 666	811 854	3 409 003	72%	83%
371	Конструкции металлические	259 742	9 781	1 357 029	591 604	378 939	765 425	56%	72%
381	Автомобили и их части	1 035 501	69 824	7 344 028	3 669 035	2 196 697	3 674 993	50%	70%
401	Аппараты	15 024	652	129 986	45 919	29 093	84 068	65%	78%
402	Продукция радиопромышленности	224	26	4 199	1 679	1 034	2 520	60%	75%
404	Машины, изделия и приборы электробытовые	12 645	850	100 986	38 223	23 884	62 763	62%	76%
405	Весы	6	1	162	126	95	37	23%	42%
411	Изделия из черных металлов	309 693	5 704	710 769	268 342	167 258	442 427	62%	76%
412	Емкости и тара металлические	28 066	2 077	274 278	95 516	61 335	178 762	65%	78%
413	Мебель металлическая	299	10	1 190	410	250	780	66%	79%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 3 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), т	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность, %	Маржинальная доходность, %
414	Части подвижного состава и верхнего строения пути	745 479	16 226	1 362 332	688 422	453 107	673 911	49%	67%
415	Прочие изделия металлические	5 392	265	25 508	11 368	6 835	14 140	55%	73%
416	Изделия из цветных металлов	1 076	24	3 932	1 052	698	2 881	73%	82%
417	Изделия кабельные	43 858	1 152	150 463	68 685	43 045	81 778	54%	71%
418	Посуда алюминиевая	756	70	5 449	2 282	1 523	3 168	58%	72%
442	Продукция парфюмерно-косметическая	9 921	265	35 532	23 580	14 424	11 952	34%	59%
451	Каучуки и латексы	359 075	6 310	671 555	290 937	179 529	380 618	57%	73%
452	Резина, изделия резино-технические и эбонитовые	84 489	3 220	594 524	211 705	128 900	382 819	64%	78%
453	Изделия	72	4	404	153	108	251	62%	73%
454	Углерод технический (сажа)	199 033	4 118	312 793	115 652	68 905	197 141	63%	78%
461	Смолы синтетические и пластические массы	922 435	15 224	2 108 319	661 222	410 572	1 447 098	69%	81%
462	Изделия из пластических масс и синтетических смол	46 433	2 047	245 962	95 316	59 198	150 646	61%	76%
463	Волокна	1 834	52	4 619	2 018	1 264	2 600	56%	73%
464	Клей	1 747	33	5 588	2 422	1 533	3 166	57%	73%
465	Смолы природные	3 189	55	6 512	2 782	1 766	3 731	57%	73%
466	Материалы лакокрасочные	55 430	907	80 520	33 099	20 682	47 421	59%	74%
467	Продукты промежуточные для красителей и органич. синтеза	6 766	114	10 385	2 842	1 831	7 543	73%	82%
471	Смолы, кроме природных, нефтяных и синтетических	824 327	13 491	2 142 665	513 973	313 132	1 628 692	76%	85%
472	Масла, кроме нефтяных	197 605	3 246	457 111	114 617	69 397	342 494	75%	85%
473	Электроды графитированные и угольные	416 499	6 910	1 021 299	390 848	238 333	630 451	62%	77%
475	Прочая продукция коксохимической	305 926	4 874	590 443	159 068	97 367	431 376	73%	84%

## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 3 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), т	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабе- льность, %	Маржина- льная доходность, %
481	Кислоты, оксиды, пироксиды и ангидриды	3 377 317	52 882	5 444 406	1 724 147	1 071 952	3 720 259	68%	80%
483	Соли кислородных кислот	351 473	5 362	682 256	268 745	163 832	413 512	61%	76%
484	Соли кислородных кислот	14 074	228	34 338	13 209	8 328	21 128	62%	76%
485	Соли бескислородных кислот	340 985	5 649	816 861	292 612	174 672	524 249	64%	79%
486	Сорбенты и катализаторы, коагулянты	102 162	1 737	268 544	69 774	42 453	198 771	74%	84%
488	Газы, кроме энергетических	3 294 827	83 290	6 765 010	1 953 396	1 139 563	4 811 614	71%	83%
489	Прочие неорганические соединения	33 979	547	50 288	21 715	13 152	28 573	57%	74%
515	Продукция	341 542	5 741	553 606	282 751	175 630	270 855	49%	68%
517	Изделия табачно-махорочные	182	7	2 082	843	319	1 239	60%	85%
564	Отходы мясной промышленности	1 572	27	3 227	1 241	775	1 986	62%	76%
574	Жир рыбий, китовый и морского зверя	65	1	175	84	45	91	52%	74%
591	Вино	15 668	294	41 709	18 276	10 906	23 433	56%	74%
593	Водка и изделия ликеро-водочные	5 908	119	23 394	5 744	3 523	17 650	75%	85%
594	Спирт	180 161	2 929	543 639	179 040	110 010	364 600	67%	80%
602	Вода и лед	18 341	342	6 258	957	726	5 300	85%	88%
611	Волокно хлопковое	1 270	23	2 241	916	592	1 325	59%	74%
621	Волокна лубяные	77	10	1 241	642	407	599	48%	67%
623	Изделия	33	3	364	187	126	177	49%	65%
631	Ткани	8 519	378	35 272	20 556	13 117	14 715	42%	63%
632	Прочие изделия швейной и текстильной	24 912	693	71 281	35 282	22 391	35 999	51%	69%
634	Изделия швейные	2 232	128	10 194	6 295	4 028	3 899	38%	60%
635	Ковры и изделия ковровые	1 125	50	8 644	2 481	1 515	6 163	71%	82%
661	Посуда и другие изделия	96	2	431	168	96	264	61%	78%



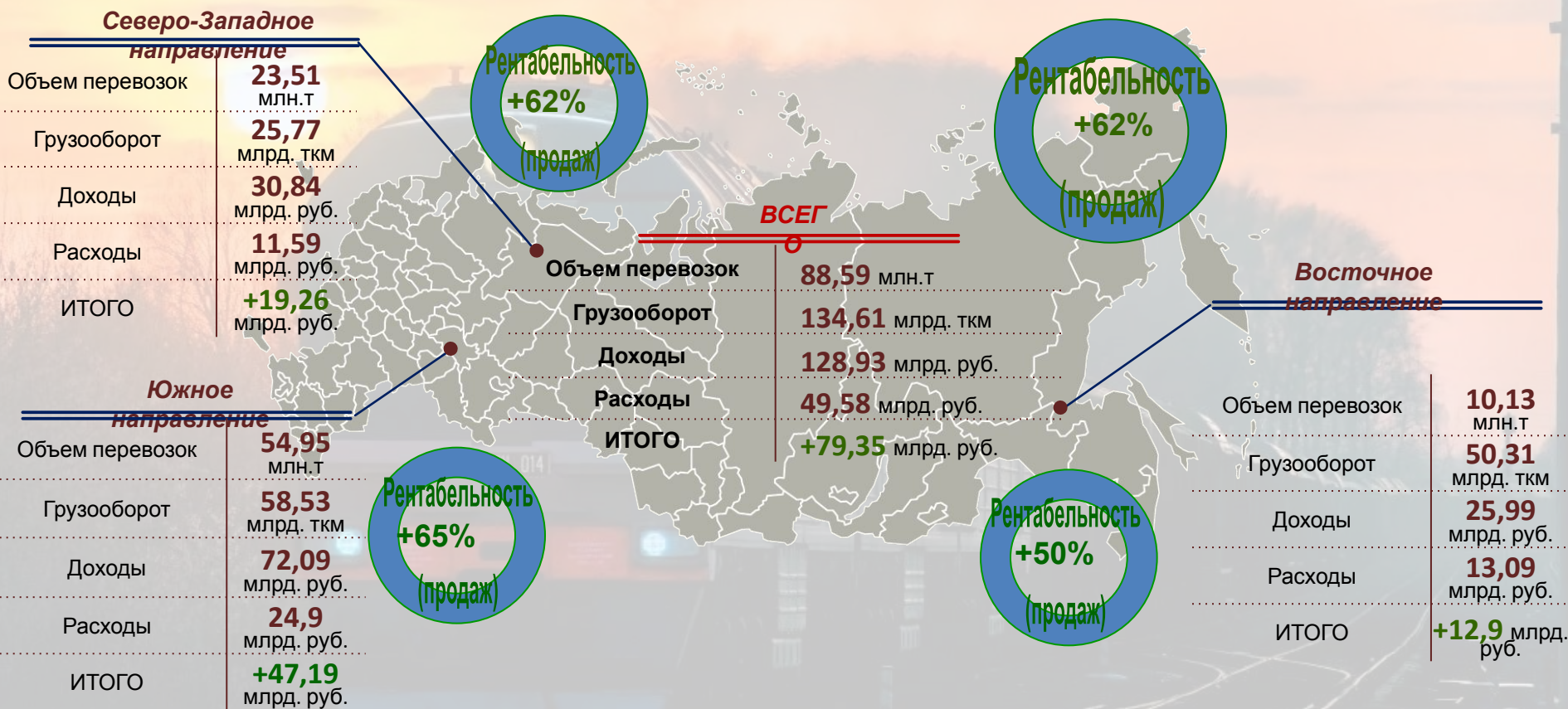
## Объемные и экономические показатели перевозок грузов 3 тарифного класса за 2019 год

Позиция ЕТСНГ	Наименование груза	Вес груза (нетто), т	Количество вагонов	Выручка, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Переменные расходы (верхняя граница), тыс. руб.	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность, %	Маржинальная доходность, %
682	Инвентарь спортивный, охотничий и театральный	339	25	1 656	869	591	787	48%	64%
692	Утиль-сырье	14 515	256	15 545	8 054	4 936	7 490	48%	68%
693	Грузы, не входящие ни в одну из указанных выше групп ЕТСНГ	3 812 787	136 129	10 931 650	6 094 476	3 834 276	4 837 175	44%	65%
711	Углеводороды	1 359 467	25 176	3 602 723	693 281	414 701	2 909 442	81%	88%
721	Спирты и их производные	35 247	607	108 745	26 560	15 918	82 185	76%	85%
722	Фенолы, фенолоспирты и их производные	12 307	195	25 168	5 325	3 200	19 843	79%	87%
723	Альдегиды, кетоны и ангидриды	82 745	1 452	161 114	42 018	26 294	119 096	74%	84%
724	Кислоты органические и их соли	40 302	691	88 442	23 652	14 330	64 790	73%	84%
725	Эфиры и ацетали	1 194 575	21 022	3 295 994	669 192	420 312	2 626 802	80%	87%
726	Оксиды, пероксиды	5 761	181	11 341	3 490	2 026	7 851	69%	82%
731	Амины, амиды и их производные	81 148	1 324	137 624	44 204	26 034	93 420	68%	81%
732	Нитросоединения	2 450	45	4 400	1 024	571	3 375	77%	87%
741	Хлорсиланы	420	10	1 347	476	299	871	65%	78%
742	Прочие органические соединения	18 213	363	46 678	14 110	8 594	32 568	70%	82%
751	Пестициды	163	3	702	179	115	523	75%	84%
752	Пластификаторы	10 740	190	14 761	4 946	3 118	9 814	66%	79%
753	Поверхностно-активные вещества	66 817	1 332	147 687	64 958	39 586	82 729	56%	73%
754	Растворители.	109 761	1 972	275 676	86 692	54 081	188 984	69%	80%
756	Синтетические моющие средства	83 577	1 534	128 408	50 649	31 359	77 760	61%	76%
757	Химикаты прочие	10 328	182	24 395	8 414	5 211	15 981	66%	79%
758	Отходы химического производства	908	24	2 531	813	521	1 719	68%	79%
<b>Итого</b>		<b>121 942 918</b>	<b>2 144 198</b>	<b>209 851 844</b>	<b>83 167 506</b>	<b>51 037 707</b>	<b>126 684 307</b>	<b>60%</b>	<b>76%</b>

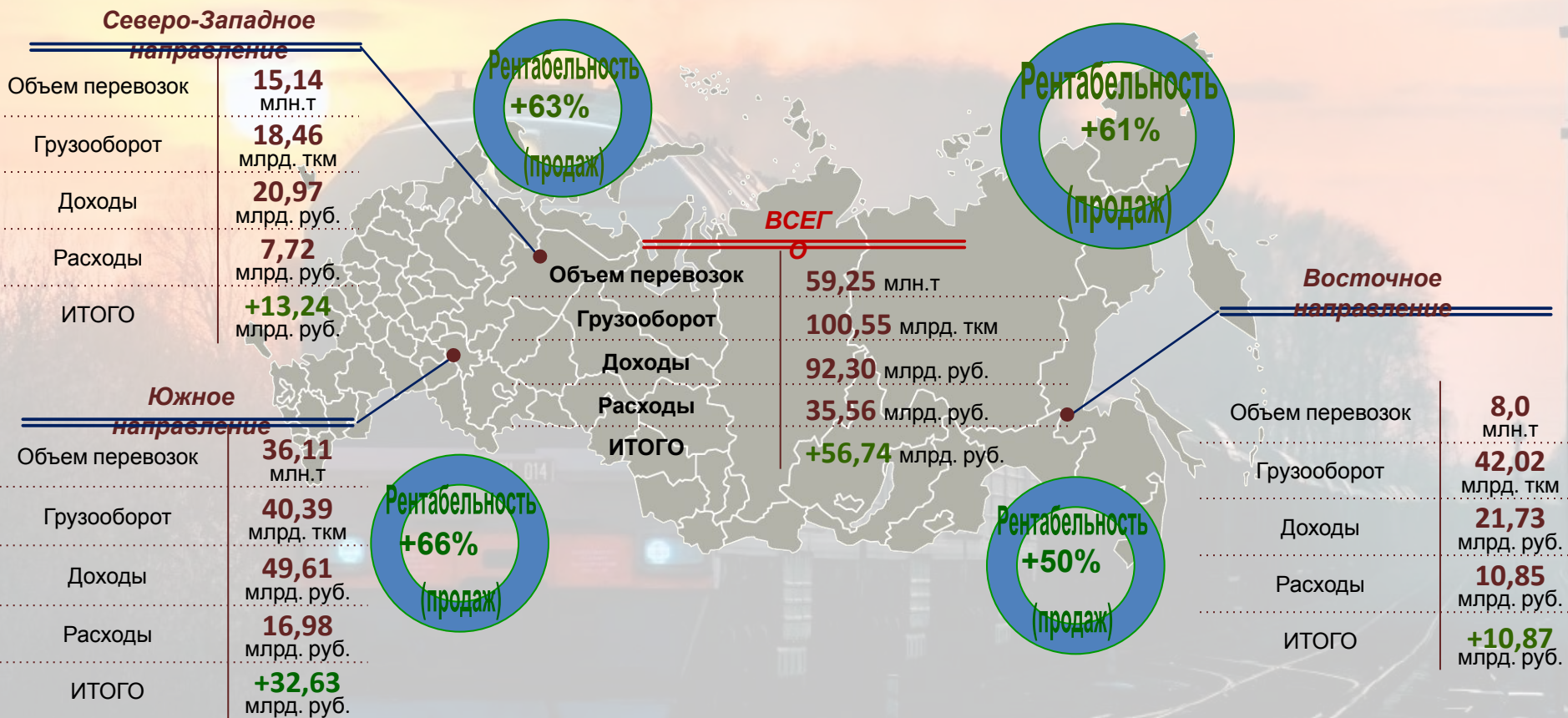


## Черные металлы

Экономическая эффективность перевозок черных металлов по направлениям перевозок  
(на базе КАСУДР) 2019 год



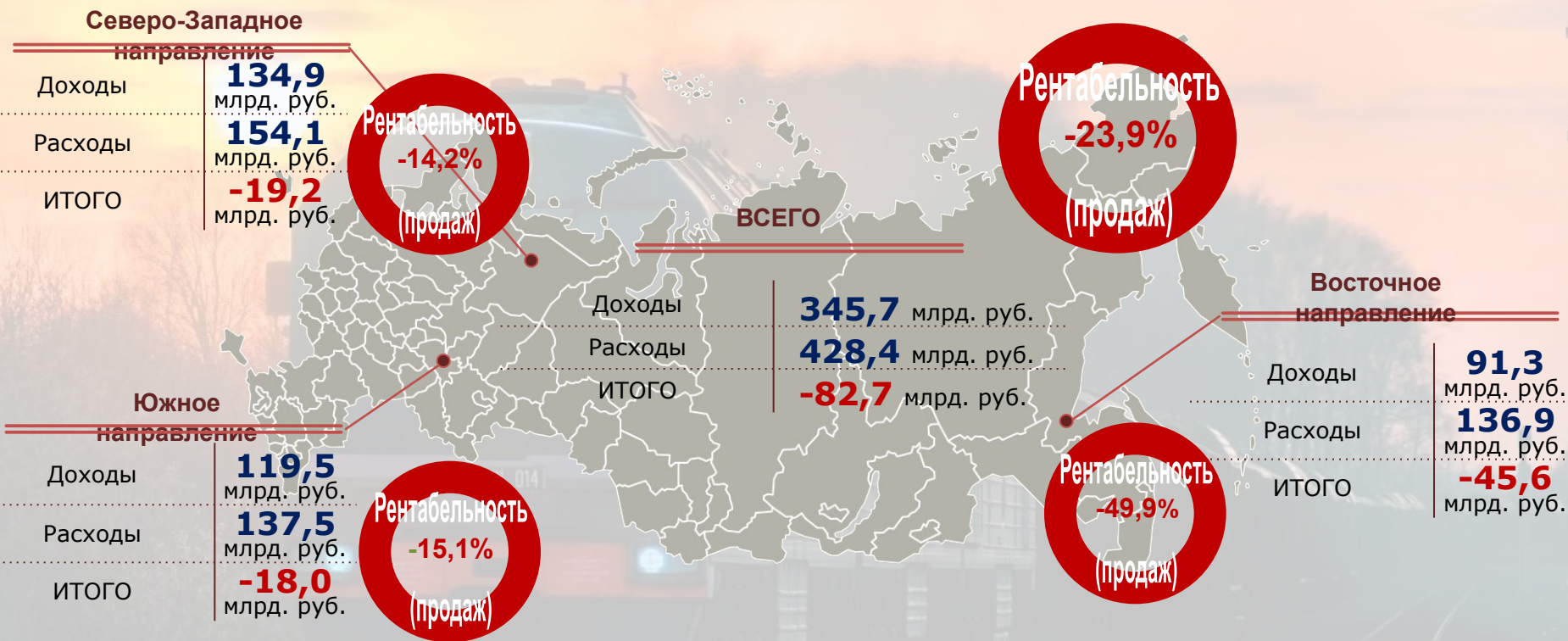
**Экономическая эффективность черных металлов (кроме чугуна поз.311)  
по направлениям перевозок за 9 месяцев 2020 года  
(на базе КАСУДР)**



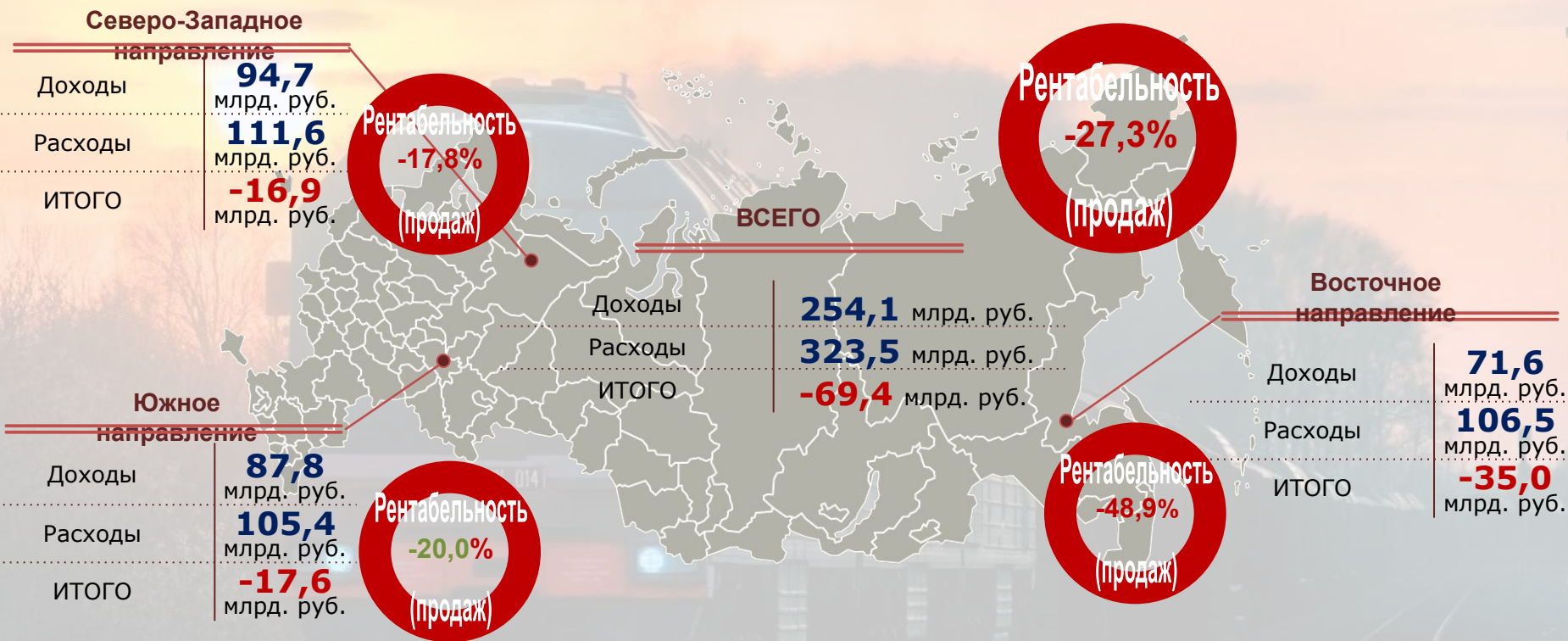


## Порожние вагоны

## Экономическая эффективность перевозок порожних вагонов по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



## Экономическая эффективность порожних вагонов по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 9 месяцев 2020 года





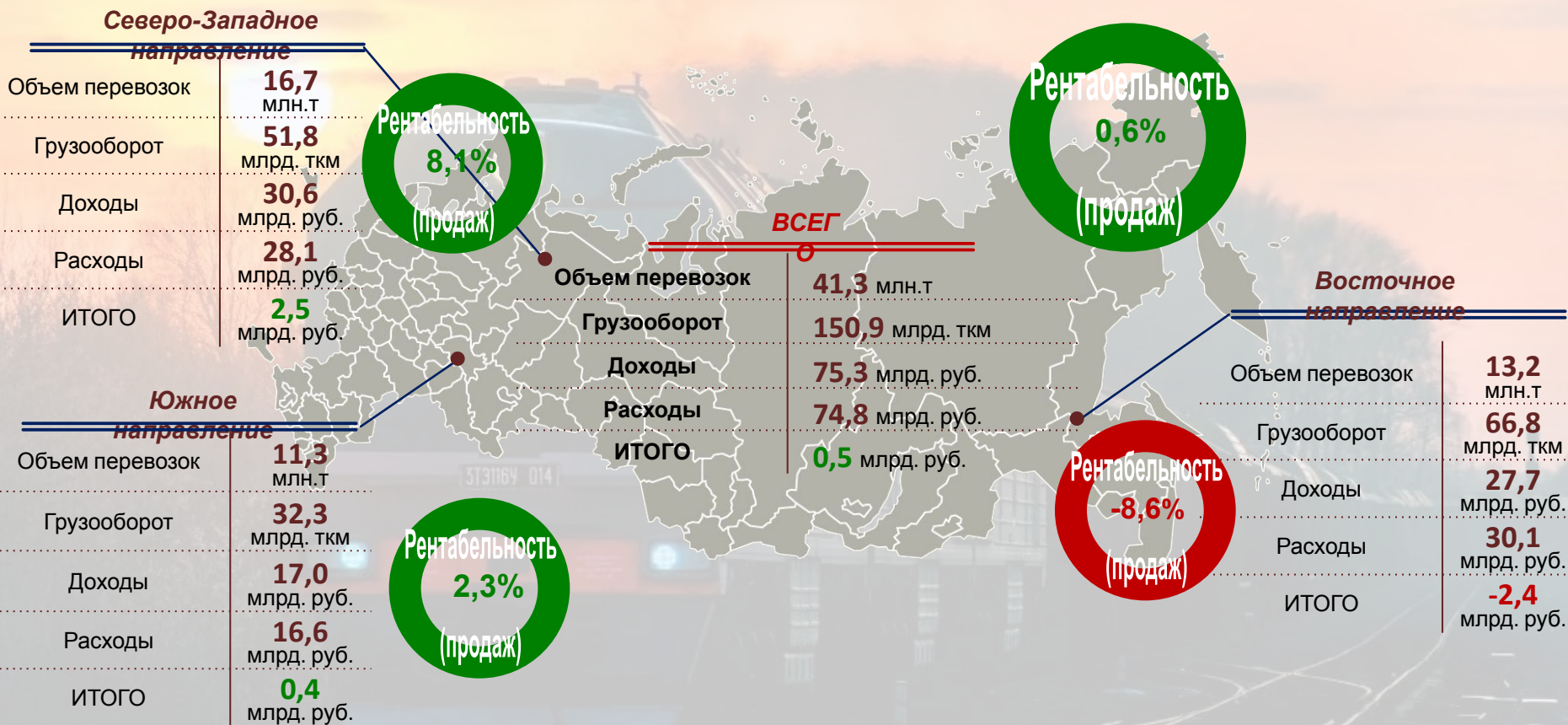
## Перевозка грузов в контейнерах



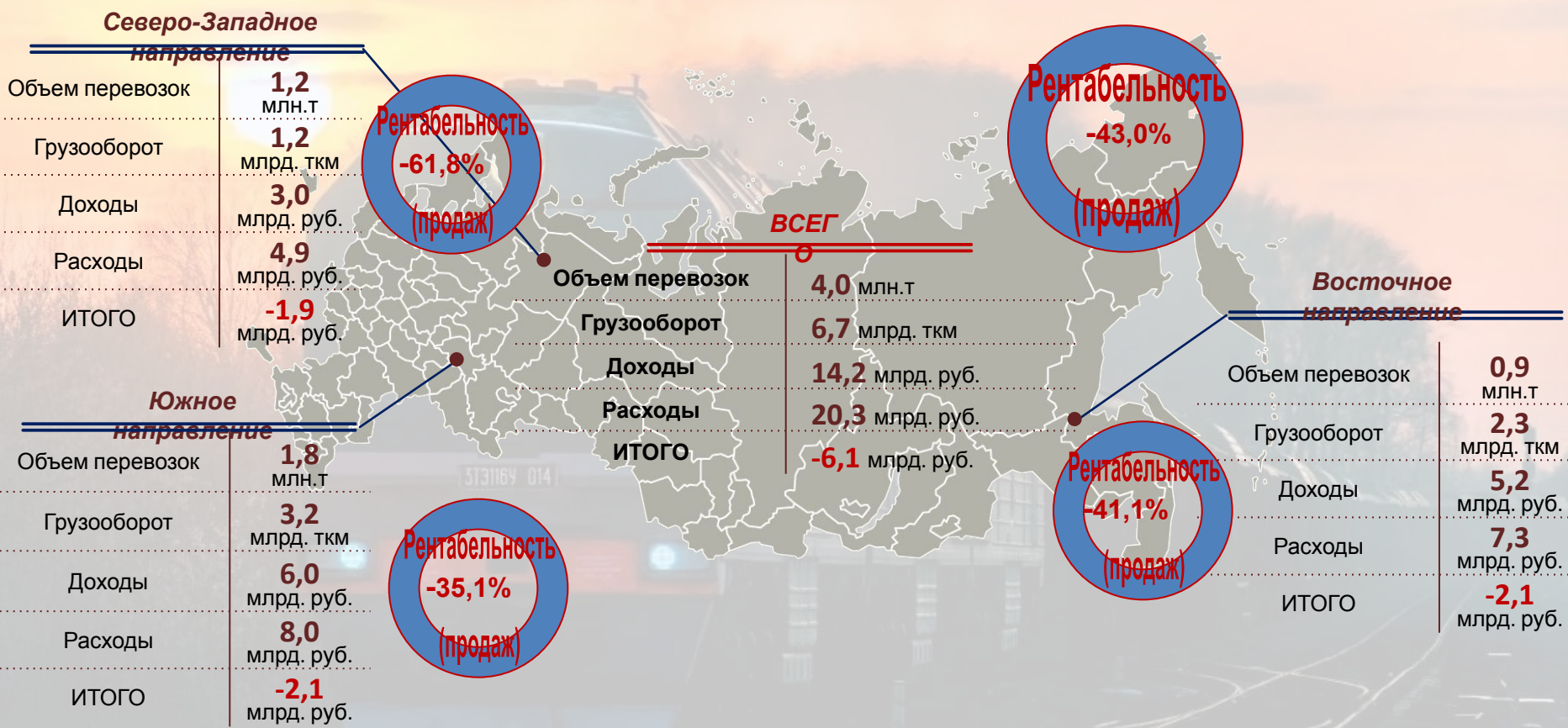
## Экономическая эффективность перевозок грузов в контейнерах по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



## Экономическая эффективность перевозок грузов в контейнерах по направлениям перевозок за 9 мес. 2020 г. (на базе и по правилам КАСУДР ГП)



## Экономическая эффективность перевозок порожних контейнеров по направлениям перевозок (на базе КАСУДР) 2019 год



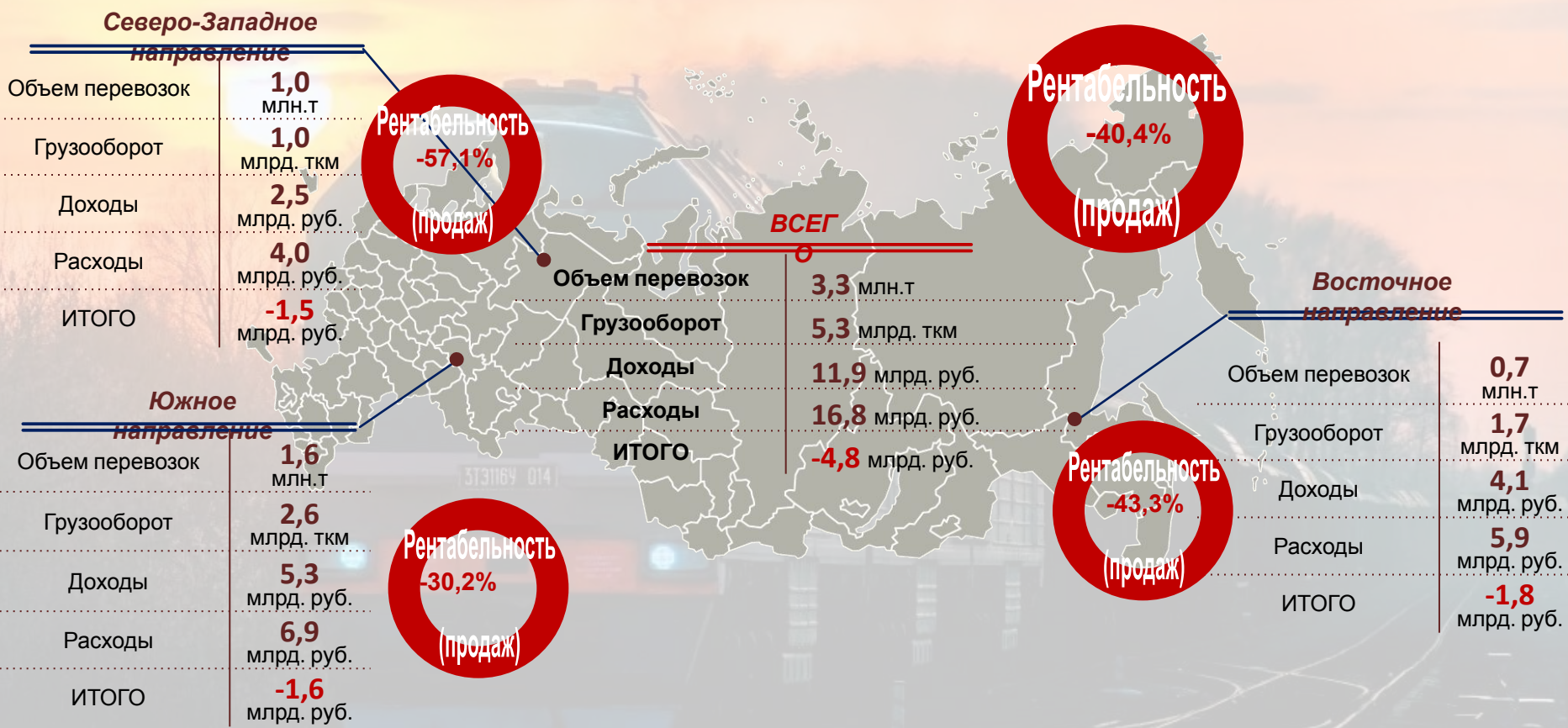
**Рентабельность**  
**-61,8%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-43,0%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-35,1%**  
(продаж)

**Рентабельность**  
**-41,1%**  
(продаж)

## Экономическая эффективность перевозок порожних контейнеров по направлениям перевозок за 9 мес. 2020 г. (на базе и по правилам КАСУДР ГП)



A photograph of a train at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, orange glow. The train is moving towards the viewer, with its headlights on. The word 'ВЫВОДЫ' is overlaid in red text in the center of the image. The train's front has the number '3731164 014' visible.

# ВЫВОДЫ

## ВЫВОДЫ

Действующая версия Прейскуранта отличается от версии, принятой в июне 2003 года.

Документ претерпел существенные изменения не только в части изменения Правил применения тарифов, но и в части принципов формирования ставок тарифа.

Дополнительные перекосы создала проводившееся несколько лет дифференцированная индексация тарифов, направленная на унификацию несопоставимых между собой тарифов.

Искусственное изменение размера вагонной составляющей, а также продолжившееся практика «погружения» специальных тарифов (прежде всего на уголь) внутрь Прейскуранта.

Значительные непрозрачные изменения 2012 года также разорвали преемственность моделей 2003 года и действующей версии, в том числе и за счет внесения изменений в параметрическую модель, которые привели к фактическому росту базовых ставок. Мониторинга влияния изменений базовой ставки на экономику в целом, аналогичного проведенного в 2003 году, ни ОАО «РЖД», ни ФСТ России, ни Минэкономразвития России не проводили, хотя многие грузовладельцы заявляли о росте ставок.

## ВЫВОДЫ

По некоторым обращениям, указывающим на рост тарифной нагрузки, принимались непрозрачные решения, которые оперативно вносили изменения в расчет ставок.

Текущая модель Прейскуранта при существующей грузовой базе не отвечает экономическим интересам железнодорожной отрасли и экономики в целом. Структура построения тарифов и правила их применения не позволяют обеспечить рентабельную работу естественной монополии из-за серьезных перекосов внутри тарифной системы, таких как:

- «развесовка классности» требует верификации;
- непрозрачность параметрической модели;
- изменение технологичности перевозок;
- исключение «двойного счета»;
- «исчезновение» перевозок грузов в инвентарном универсальном парке;
- увеличение объемов перевозок порожних вагонов по полным перевозочным документам;
- разделение тарифных схем с учетом «инновационности» подвижного состава.

## РЫЧАГ ОПРОКИДЫВАНИЯ

Рост перевозок угля, как низкодоходного массового груза, с одновременным снижением перевозок высокодоходных грузов ведет к ситуации, когда любая дополнительная тонна перевозимого низкодоходного массового груза дает отрицательный результат для всей системы. Образуется так называемый **рычаг опрокидывания**, то есть условие при котором маржинальная доходность от перевозки одной дополнительной тонны низкодоходного массового груза не покрывает роста издержек инфраструктуры, связанных с обслуживанием этой дополнительной тонны груза.

Механизмов, с помощью которых можно оперативно вносить изменения, для решения проблемы рычага опрокидывания сегодня нет ни в ОАО «РЖД», ни у регуляторов.

Единственным выходом из создавшейся ловушки может стать разработка новой Концепции тарифной политики и ее внедрение.