



Актуальная тема

Дискуссии о ценовой дискриминации и проблемы доходности перевозок каменного угля

Ф.И. ХУСАИНОВ,
к.э.н., эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ
f-husainov@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрена дискуссия о проблемах доходности перевозок каменного угля железнодорожным транспортом в более широком теоретическом контексте – с учетом использования концепции ценовой дискриминации на железных дорогах различных стран. Показано, что ценовая дискриминация является общепринятой практикой в области железнодорожных тарифов. Рассмотрены аргументы «за» и «против» применения ценовой дискриминации. Показано, что проблемы перевозок каменного угля в разных странах разрешаются разными способами – от перекрестного субсидирования до субсидирования из бюджета. Проанализирована динамика доходности перевозок угля для российских железных дорог.

Ключевые слова: железнодорожные тарифы, ценовая дискриминация, доходная ставка, перевозки, уголь

Discussions on Price Discrimination and Problems of Profitability of Coal Transportation

F.I. KHUSAINOV, PhD (Economic Science), Expert of the
Institute of Economics and Utility Regulation National
Research University Higher School of Economics,
f-husainov@mail.ru

Abstract. The article discusses the problems of profitability of coal transportation in a broader theoretical context, taking into account the use of the concept of price discrimination on railways in various countries. It is shown that price discrimination is a common practice in the field of railway tariffs. The arguments for and against the use of price discrimination are considered. It is shown that the problems of coal transportation in different countries are solved in different ways – from cross-subsidization to subsidization from the budget. The dynamics of profitability of coal transportation for Russian railways is analyzed.

Keywords: *railway tariffs, price discrimination, revenue rate, transportation, coal*

ОАО «РЖД» объявило, что с 1 января 2026 г. должен вступить в силу новый Прейскурант № 10-01. В этой связи в транспортном сообществе возобновилась дискуссия о роли принципа ценовой дискриминации и вытекающей из него дифференциации железнодорожных грузовых тарифов.

Часть грузоотправителей (в основном это отправители грузов первого тарифного класса) считают, что подобная дифференциация должна быть сохранена и даже, возможно, усилена. Другая часть грузоотправителей (в основном отгружающих грузы третьего тарифного класса) полагает, что дифференциацию нужно либо ликвидировать (в самом радикальном варианте), либо уменьшить степень этой дифференциации. Существует промежуточная точка зрения, согласно которой тарифы должны быть более гибкими и изменяться в соответствии с динамикой ценовой конъюнктуры, например при высокой средней цене угля, которая наблюдалась в 2022 г.*, тариф может увеличиваться, а в период низких цен соответственно снижаться.

Для того чтобы разобраться в логике применения ценовой дискриминации в сфере железнодорожных грузовых тарифов, сначала нужно вспомнить, что в основе тарифных систем везде в мире, включая и Россию, лежит принцип, который в экономической науке называют ценовой дискриминацией. Это понятие означает, что даже при равенстве издержек на производство одной единицы продукции (или услуги) цены на продукцию или услугу могут быть разными. Впрочем, величина этой дифференциации будет разной [1] не только по разным странам, но и даже в одной стране, если брать разные по величине группы грузов. Например, если разбить грузы на более крупные группы, то разброс между тарифами и доходными ставками будет меньше, чем при разбивке на более мелкие подгруппы. В США при сравнении укрупненных групп грузов дифференциация между высокодоходными (химикаты) и низкодоходными (уголь) может составлять 2,5 раза, однако если анализировать все грузы, то разброс может вырасти на порядок. Деление грузов на разные группы или классы, отличающиеся

* Цены на уголь FOB (Австралия) во второй половине 2022 г. составляли от 300 до 400 долл./т; средняя цена в той же точке на тех же условиях во второй половине 2024 г. составляла меньше 140 долл./т. Подробнее о динамике цен см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/946943.html>

по величине тарифов, в зависимости от платежеспособности есть в тарифных системах практически всех стран [2] с развитой сетью железных дорог: в Китае таких групп в разные годы от 8 до 9, в Индии – от 14 до 16, в Бразилии от 5 до 20 (в зависимости от дороги), в Великобритании – более 20 групп. В дореволюционной России на разных дорогах было от 4 до 5 таких групп, которые назывались тарифными разрядами. Разброс уровней тарифов в дореволюционной России между тарифными разрядами был примерно 4-кратный.

В России деление на тарифные классы появилось в 1995 г. [3], с тех пор одни грузы платят более высокий тариф, чем другие [4] (разумеется, платят не сами грузы, а грузоотправители). Платят, как пелось в одной советской песне, «за себя и за того парня». Если мы сравним доходные ставки [5] за т-км, то обнаружим, что такие грузы первого класса, как, например, щебень, уголь или руда дают перевозчику (ОАО «РЖД») доходную ставку на 30–55% более низкую, чем в среднем по всем грузам. А у таких групп грузов, как нефть и нефтепродукты или черные металлы, наоборот, доходная ставка на 79–80% выше, чем в среднем по всем грузам.

В последние годы ОАО «РЖД» проделало некоторую работу по повышению общего уровня тарифов с особым вниманием к повышению тарифов на перевозки угля, с тем чтобы несколько уменьшить то исходное распределение грузов по уровню доходности, которое было изначально заложено в Прейскурант № 10-01. Как известно, общий рост железнодорожных грузовых тарифов ОАО «РЖД» за последние три года составил +64,5% (за 2022, 2023 и 2024 гг. было в общей сложности пять повышений – в январе и июне 2022 г., в январе и декабре 2023 г. и в декабре 2024 г.) [6]. Но, наряду с общим повышением, была произведена еще и отмена понижающих коэффициентов 0,895 для угля и 0,4 для некоторых марок угля в июне 2022 г. Это привело к тому, что по итогам 2024 г. доходная ставка РЖД от перевозок каменного угля (за т-км) выросла по отношению к 2021 г. на 78%, а для перевозок угля на экспорт – на 91%. При том что средняя доходная ставки по всем грузам за тот же период выросла на 53% (см. рис. 1). На рисунке 1 видно, что из-за того, что процент роста доходной ставки в 2024 г. по отношению к 2021 г. считается к разной базе (база по ставкам на перевозки угля существенно ниже, чем по всем грузам в целом), возникает некоторая абберрация: визуально кажется, что темпы роста доходной ставки по углю растут не так сильно, как доходные ставки в целом. Связано это, помимо прочего, еще и с тем, что абсолютное значение роста выше в одном случае, а процентное увеличение – в другом. Для того чтобы избежать подобного рода абберраций, экономисты иногда используют разные способы визуализации: либо вместо абсолютных значений используют логарифм, либо приводят данные не в абсолютных значениях, а в процентах. Здесь, на графике, приводятся сами значения доходной ставки и процент роста с 2021 по 2024 г., для того чтобы читатели могли сами проверить процентные значения роста, а заодно поняли, почему графики без цифровых значений могут вводить в заблуждение.

Напомним здесь читателям, что темп роста тарифа, строго говоря, не равен темпу роста доходной ставки, но доходная ставка, тем не менее, является важным индикатором тарифной политики. Доходная ставка (за т-км) при перевозке

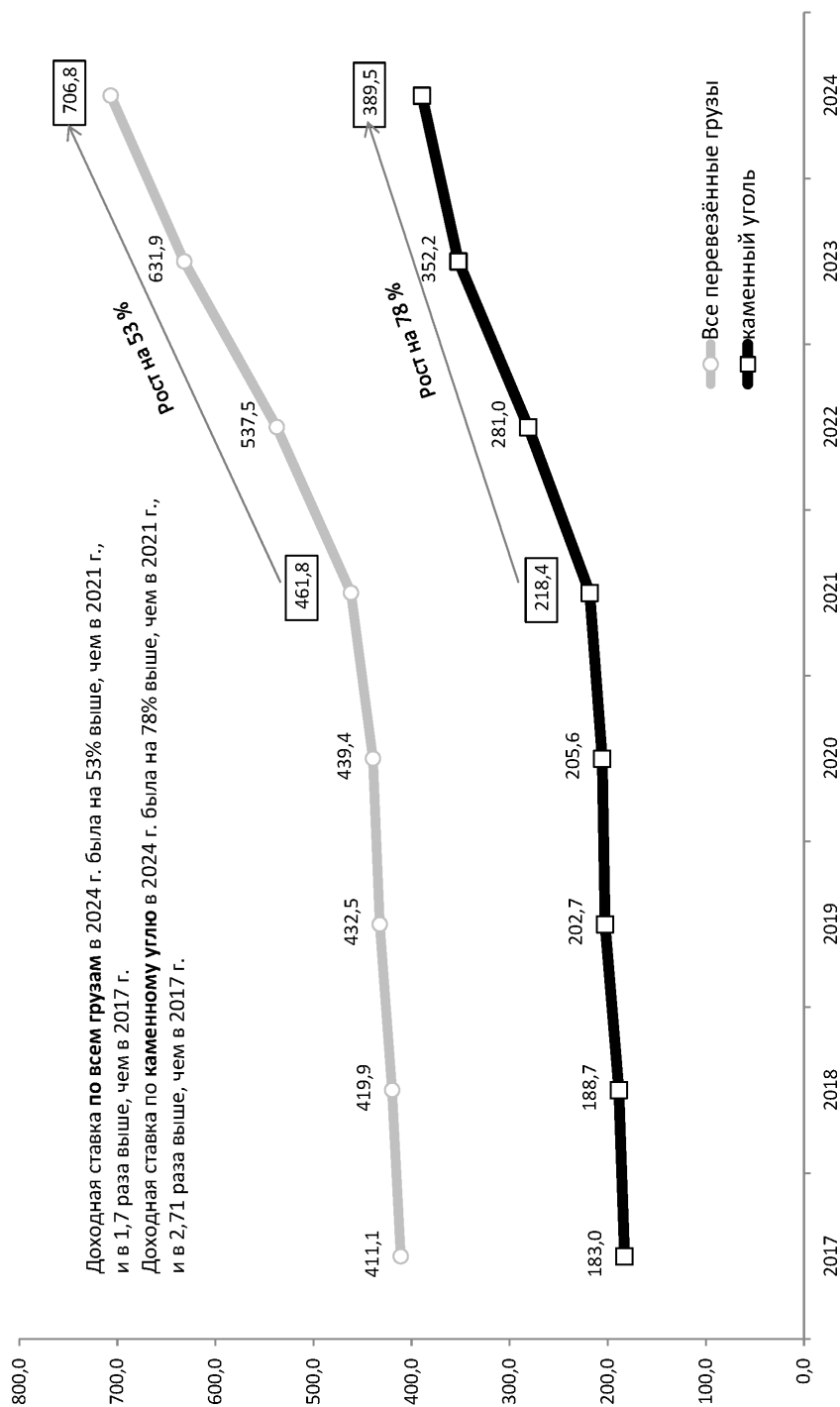


Рис. 1. Динамика доходных ставок РЖД в 2017-2024 гг., коп/10 т-км

Источник: Расчёты автора на основе данных «INFOLine-Аналитика»

каменного угля по итогам 2024 г. на 45% ниже [7], чем средняя доходная ставка от перевозки всех грузов в целом, таким образом, то перекрестное субсидирование между низкодоходными и высокодоходными грузами, на котором построен Прейскурант № 10-01, по-прежнему сохраняется.

Вместе с тем необходимо отметить (и это важный момент), что отношение доходной ставки на перевозки угля к средней доходной ставке по всем грузам постепенно увеличивается. Если в 2017 г. доходная ставка от перевозок угля (на т-км) составляла 44–45% от средней доходной ставки по всем грузам, то к 2023–2024 г. она выросла до 55%. Таким образом, разрыв между доходностью для РЖД угля и всех грузов в целом немного сократился (см. рис. 2).

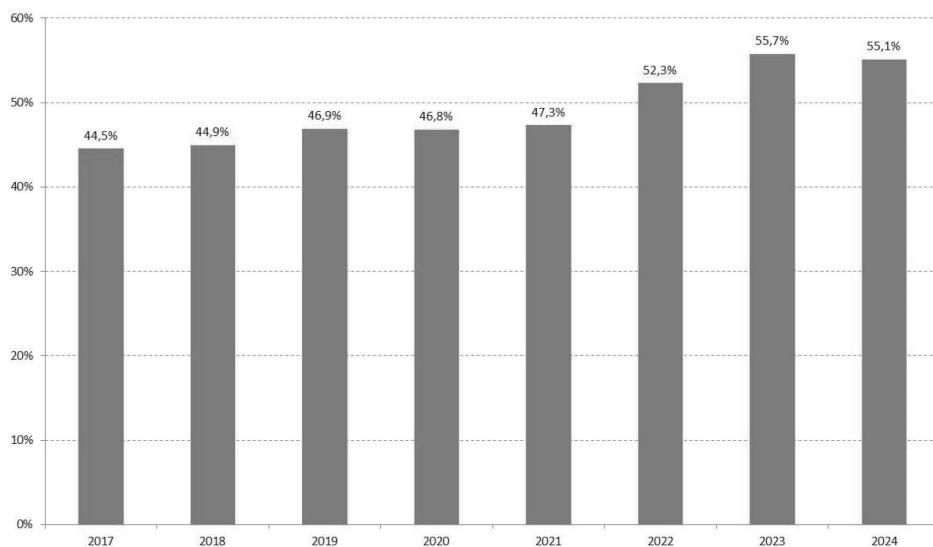


Рис. 2. Отношение доходной ставки по группе груза «каменный уголь» к средней доходной ставке по всем грузам, перевозимым ОАО «РЖД»

Источник: Расчёты автора на основе данных «INFOLine-Аналитика»

Само по себе перекрестное субсидирование, как и ценовая дискриминация, не является какой-то экзотикой в сфере ценообразования [8]. Скорее, наоборот, трудно найти страну, где в железнодорожной отрасли не было бы ценовой дискриминации (хотя исключения есть: например, Германия конца XIX в., где использовалась так называемая «эльзас-лотарингская тарифная система») [9].

Большинство экономистов – от самых левых до самых правых, от мейнстримовых (как Грегори Н. Мэнкью) до представителей гетеродоксальных школ (например, австрийской школы, включая Людвига фон Мизеса) – позитивно относятся к ценовой дискриминации, поскольку экономическая теория учит нас, что ценовая дискриминация повышает благосостояние потребителей и способствует увеличению выпуска в экономике. Так, например Мизес в своем трактате «Человеческая деятельность» писал, что «ценовая дискриминация позволяет

удовлетворить потребности, которые остались бы неудовлетворенными в ее отсутствие» [10], а Мэнкью в своем учебнике по экономике формулирует консенсусную позицию современной экономической науки: «Ценовая дискриминация способствует росту экономического благосостояния» [11].

Для экономистов понятие справедливости – весьма относительное понятие, они оценивают полезность ценовой дискриминации с точки зрения таких категорий, как рост выпуска, рост благосостояния и т.п. Поэтому вопрос о том, справедливо или нет, экономист чаще всего перед собой не ставит. Скорее, он поставит вопрос так: при отказе от ценовой дискриминации будут ли потери от этого решения для проигравших выше, чем выигрыши для победителей? Какой ответ на этот вопрос дает современная экономическая наука, можно понять из того, что ценовая дискриминация по-прежнему активно используется в самых разных отраслях.

Одновременно необходимо отметить, что периодически возникает дискуссия о том, насколько велика должна быть дифференциация тарифов. Например, разрыв между тарифами должен быть 3-кратным или 5-кратным? Должны ли доходы от перевозки всех грузов покрывать полные издержки или для некоторых грузов достаточно, чтобы покрывались переменные издержки (зависящие от объема перевозок)? На эти вопросы, судя по всему, не существует одного ответа, с которыми согласились бы все.

В этом контексте можно так суммировать аргументы сторон. Очевидно, что если будет установлен какой-то средний уровень, не зависящий от платежеспособного спроса, то это приведет к росту тарифа для грузоотправителей дешевых грузов, что (учитывая высокую долю транспортной составляющей) может сделать их перевозку невозможной, так как тариф в разы удорожает цену товара и удаленные рынки для такого товара станут недоступными. При этом произойдет некоторое снижение транспортной составляющей в цене дорогих грузов, но, вследствие того что эта составляющая невелика, снижение будет практически незаметным с точки зрения влияния на эластичность спроса. В итоге может случиться так, что грузоотправители дорогих грузов выиграют немного и это не повлияет на величину их спроса, а грузоотправители дешевых грузов могут полностью прекратить свои перевозки.

С другой стороны, у противников применения ценовой дискриминации применительно к железнодорожным тарифам есть два важных аргумента, которые тоже необходимо иметь в виду.

Если ценовую дискриминацию практикует государственная (или регулируемая государством) компания, то у этого инструмента есть важный недостаток: субсидии, которые получает либо сама государственная компания, либо те предприятия, которые субсидируются опосредованно через тарифы (цены) такой госкомпанией, не видны в явном виде, что создает обманчивое впечатление об эффективности отрасли. Иначе говоря, если бы эту субсидию отрасль (например, угольная) получала напрямую, из бюджета, то общество видело бы «цену

неэффективности» и могло подтолкнуть отрасль к реформам с целью повысить эффективность (например, потребовать закрытия каких-то нерентабельных шахт). В то время как субсидия, получаемая не напрямую от государства, а опосредованно через железнодорожный тариф, может создать у общества иллюзию, что у отрасли все хорошо и никаких реформ там не требуется. Возможен и третий вариант: общество согласно на ту или иную степень субсидирования и готово терпеть неэффективность ради каких-то других целей. Например, в той же Германии вплоть до 2013–2014 гг. были огромные субсидии для угольной отрасли.

Таким образом, можно выделить три разные стратегии, которые выбирают разные страны: субсидия из бюджета (Германия), перекрестное субсидирование через заниженные железнодорожные тарифы (Россия) или политика невмешательства, когда частные железнодорожные компании сами договариваются с частными угольными компаниями об уровне тарифов (США).

Есть еще один недостаток у подобного установления железнодорожных тарифов – некоторое искажающее воздействие на конкурентоспособность перевозимого груза. Субсидия одному грузу (дешевому) неявно означает, что в отсутствие подобной субсидии другой груз (более дорогой) мог бы «проехать» по более низкому тарифу и попасть на рынок по более низкой цене, что увеличило бы спрос на него. А подобное увеличение спроса, если оно повлечет рост выпуска, может привести к снижению себестоимости, что снова повышает его конкурентоспособность. И вот этот цикл положительной обратной связи не будет запущен, если в нагрузку этот дорогой груз получает обязанность делиться своей эффективностью, поддерживая экспорт другого груза.

Таким образом, если в целом на теоретическом уровне все экономисты обычно приветствуют ценовую дискриминацию, однако, применительно к отдельным конкретным кейсам, в частности связанным с тарификацией экспортных перевозок, вопрос может выглядеть гораздо более неоднозначным.

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. Разным грузам – различный тариф / Ф.И. Хусаинов // Гудок. – 2016. – 13 октября. – С. 4.
2. Хусаинов Ф.И. Актуальные вопросы теории железнодорожных тарифов / Ф.И. Хусаинов // Транспорт Российской Федерации. – 2022. – № 5–6. – С. 5–8.
3. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение / Ф.И. Хусаинов. – М.: Прометей, 2023. – 216 с.
4. Хусаинов Ф.И. Тарифные успехи угольщиков / Ф.И. Хусаинов // Ведомости. – 2018. – 16 октября. – С. 7.

5. Хусаинов Ф.И. Влияние структуры погрузки и грузооборота на доходность грузовых перевозок ОАО «РЖД» / Ф.И. Хусаинов // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 3 (июнь). – С. 29–32.
6. Хусаинов Ф.И. Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок в 2023 году / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2024. – № 4. – С. 68–73.
7. Хусаинов Ф.И. Что бьет по угольной отрасли? / Ф.И. Хусаинов // РЖД-Партнер. – 2025. – № 5-6 (март). – С. 36–38.
8. Вэриан Х. Микроэкономика. Промежуточный уровень. Современный подход / Х. Вэриан. – М.: Юнити, 1997. – 767 с.
9. Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки / А.П. Абрамов. – М.: Транспорт, 1974. – 256 с.
10. Мизес Л. фон. Человеческая деятельность. Трактат по экономической теории / Л. фон Мизес. – М.: Экономика, 2000. – 878 с.
11. Мэнкью Н.Г. Принципы экономикс / Н.Г. Мэнкью. – 4-е изд. – СПб.: Питер, 2012. – 670 с.

К сведению

ОАО «РЖД» завершило доставку специального крупногабаритного оборудования для модернизации Красноярской ГЭС

ОАО «РЖД» осуществило доставку на станцию Дивногорск (Красноярский край) уникального груза – силового трансформатора, необходимого для модернизации агрегатов Красноярской ГЭС.

Партнером перевозки выступила дочерняя компания холдинга – «РЖД Логистика».

Трансформатор стал последним из семи самых крупногабаритных силовых устройств, которые перевозились на гидроэлектростанцию региона по железной дороге начиная с августа 2020 года.

Все 7 трансформаторов имеют нестандартную форму и относятся к категории негабаритных тяжеловесных грузов (масса – около 300 тонн, ширина – 3 м, высота – более 4 м), поэтому железнодорожники организовали перевозку с использованием особого подвижного состава.