РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

КАФЕДРА «ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ»

VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

CONCEPTUAL PROBLEMS OF ECONOMY AND MANAGEMENT IN TRANSPORT INDUSTRY: GLIMPS INTO THE FUTURE

Т Р У Д Ы

г. Москва, 23 октября 2025 г.

Москва
Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°»
2025

УДК 656:338.47
ББК 39:65.37
К64

Ответственный редактор:
М.Г. Данилина – кандидат экономических наук, доцент,
заведующая кафедрой «Экономика и управление на транспорте»
ИЭФ РУТ (МИИТ)

К64 **Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее:** труды VIII международной научно-практической конференции, г. Москва, 23 октября 2025 г., Институт экономики и финансов, Российский университет транспорта (МИИТ) / отв. ред. М.Г. Данилина. – Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2025. – 232 с.

ISBN 978-5-394-06547-7.

Труды конференции содержат статьи и доклады, представленные участниками международной научно-практической конференции «Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее», организованной кафедрой «Экономика и управление на транспорте» Института экономики и финансов Российского университета транспорта. Предложения и рекомендации, озвученные на конференции, способствуют развитию экономического инструментария управления транспортным комплексом.

Сборник предназначен для широкого круга специалистов, руководителей, ученых, аспирантов и студентов.

Труды публикуются в авторской редакции

ISBN 978-5-394-06547-7 © Российский университет транспорта, 2025

federacii_trendy_vyzovy_resheniya_tehnologii_cifrovoy_transport_i_logistika/ (дата обращения 10.09.2025).

4. Стратегия цифровой трансформации российского железнодорожного транспорта // Информационно-аналитический центр «Стратегия-24». – Электрон. дан. (PDF). – 2021. – Режим доступа: https://storage.strategy24.ru/files/news/202108/05395fd9cb56339c9f6764a3e969afd5.pdf

5. Сайт AI Smart Logistics [Электронный ресурс]. – URL: https://aismartlogistics.ru/bespilotnye-gruzoperevozki-logistika/ (дата обращения 10.09.2025).

УДК 656.236

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ: ОПЫТ США И КИТАЯ

Хусаинов Ф.И.*, к.э.н., эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ*

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы дифференциации железнодорожных тарифов в зависимости от рода перевозимого груза в США и Китае. Показано, что принцип ценовой дискриминации используется при построении тарифов как в странах ч частными железными дорогами с нерегулируемыми тарифами, так и в странах с государственными железными дорогами и регулируемыми тарифами.

Ключевые слова: железнодорожные тарифы, ценовая дискриминация, грузовые тарифы, доходные ставки, грузовые перевозки

RAILROAD TARIFFS DIFFERENTIATION: THE US AND CHINA EXPERIENCE

F.I. Khusainov*, PhD in Economics, Expert, Institute for Economics and Regulation of Infrastructure Industries, HSE*

Abstract. The article discusses the issues of railway tariff differentiation depending on the type of cargo transported in the United States and China. It is shown that the principle of price discrimination is used in the construction of tariffs both in countries with private railways with unregulated tariffs and in countries with state-owned railways and regulated tariffs.

Keywords: railway tariffs, price discrimination, freight tariffs, revenue rates, freight transportation

Как известно, система железнодорожных грузовых тарифов построена на принципе ценовой дискриминации. Это понятие означает, что даже при равенстве издержек на производство одной единицы продукции (или услуги) цены на продукцию или услугу могут быть разными.

В настоящее время в транспортном комьюнити идут активные дискуссии (см., например, презентацию с круглого стола газеты «Ведомости») о том, необходимо ли изменить глубину дифференциации между тарифами на различные рода грузов (см. об этом подробнее, например, в [1]).

В этой связи полезно рассмотреть опыт железных дорог разных стран в вопросе дифференциации железнодорожных грузовых тарифов. Изучение этого вопроса показывает, что принцип ценовой дискриминации применяется на всех железных дорогах мира, хотя степень дифференциации различна.

На железных дорогах США (I класса) доходная ставка при перевозках разных видов грузов существенно различается. Так, по данным за 2018 г., приведённым на рис. 1, доходная ставка при перевозках нефти в 2,6 раза, а химикатов в 3,6 раза выше, чем доходная ставка при перевозках угля.

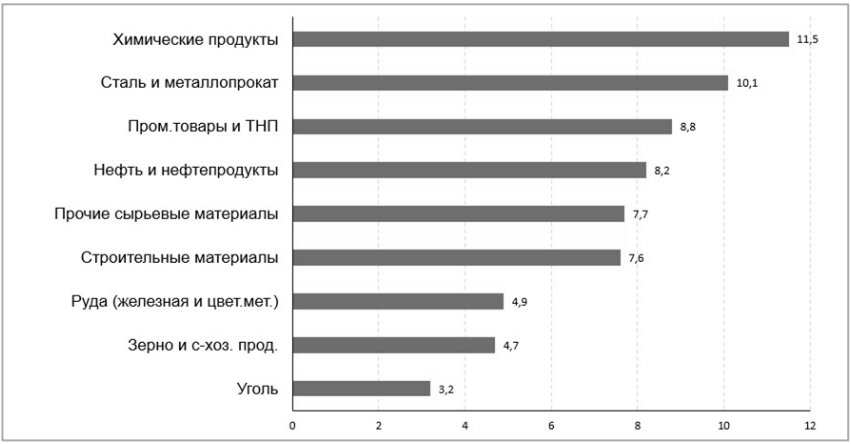

Рисунок 1 – Средняя доходная ставка при перевозке различных родов грузов по железным дорогам I класса в США, центов за т-км.
Источник: ATKearny на основе данных Surface Transportation Board (STB)

Однако, здесь необходимо иметь в виду, что средняя ставка сильно усредняет фактические значения, например по группе химикаты при среднем значении 11,5 центов за т-км, диапазон ставок находится между 2,7 (нижние 25 %) и 33,06 (верхние 25 %), по нефти при среднем значении 8,2 диапазон ставок находится между 3,04 (нижние 25 %) и 21,03 (верхние 25 %), по углю при среднем значении 3,2, диапазон ставок находится между 0,5 (нижние 25 %) и 8,9 (верхние 25 %) и т.д.

Таким образом, реальный «разброс» величин тарифных ставок за тонно-км при большей детализации по подродам грузов существенно превышает дифференциацию по укрупнённым грузам, приведённую в табл. 1 (Данные за

2018 г. В оригинале ставки публикуются STB в центах за тонно-милю, здесь они пересчитаны ATKearny в центы за тонно-км.). Например, разрыв ставок между такими группами груза как уголь и автомобили в США является 10-кратным (в расчёте на тонно-км).

Таблица 1 – Тарифные классы на жел. дорогах Китая («China Railway»).

Тарифный класс	Грузы (пример)
6	Топливо, оборудование
5	Кокс, сталь, металлы, цемент, древесина, продовольствие
3	Уголь, железная руда, зерно, картофель, с-хоз. оборудование
3	Некоторые виды грузов, определяемые отдельными решениями
2	Песок, щебень, известь, бокситы, пестициды
1	Фосфориты, фосфатная руда

На железных дорогах Китая («China Railway») грузы в настоящее время сгруппированы в 6 тарифных классов (В недавнем прошлом в Китае было до 9 тарифных классов), но практически используются 4 из них (1-й и 3-й не играют большой роли).

Тариф на железных дорогах Китая состоит из двух составляющих – платы за доступ к инфраструктуре (он формируется из ставки за погруженную тонну) и платы за перевозку (она формируется из ставки за тонно-км). Нетрудно заметить, что подобное построение тарифа схоже с выделением в российских железнодорожных тарифах ставки за начально-конечные (за тонну) и за движенческие (за тонно-км) операции [2]. При этом оба элемента в Китае дифференцируются по тарифным классам (см. рис. 2).

Отметим, в качестве пометки на полях, что аналогичная структура тарифов, как в Китае существует и на железных дорогах Германии, однако там от груза зависит лишь тот элемент, который является платой за перевозку, а плата за доступ (цена «нитки графика») не зависит от рода перевозимых грузов. Впрочем, итоговый тариф, полученный как сумма двух этих элементов зависит от рода перевозимого груза.

На рисунке 2 приведены данные о тарифных ставках указанных двух элементов тарифной системы железных дорог Китая по состоянию на 2020 год.

Любопытно отметить, что Китай сейчас экспериментирует с гибкостью тарифов, в частности, в настоящее время выделено 12 групп грузов, для которых региональные отделения China Railway могут изменять тарифы, в зависимости от рыночных условий. При этом существует верхняя граница, выше которой самостоятельное изменение тарифов не допускается, она составляет (+15 %) к действующему уровню тарифов. Нижняя граница – отсутствует. Нетрудно заметить, что этот механизм очень похож, на существующий в практике российского железнодорожного транспорта «тарифный коридор» или так называемые «ценовые пределы» (подробнее об этом механизме и процедурах его применения см. в [2, 3]).

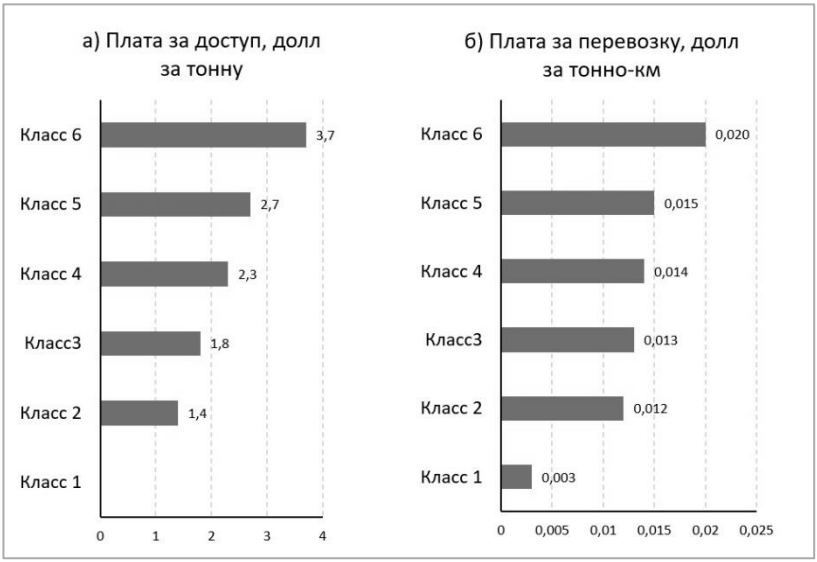

Рисунок 2 – Дифференциация железнодорожных грузовых тарифов на железных дорогах Китая («China Railway»).
Источник: ATKearny

Грузы, для которых в Китае применяется это гибкое тарифообразование, занимают в совокупности 10-15 % общего грузооборота железнодорожного транспорта Китая. Это такие рода грузов, как стройматериалы, цемент, древесина, соль, металлопродукция, машины и механизмы, электроника, продукты питания, текстиль и ряд других грузов.

Подводя итог, отметим, что дифференциация железнодорожных тарифов в зависимости от рода перевозимого груза практикуется не только в России, но и в таких разных странах, как США и Китай. Таким образом, мировой опыт говорит нам, что подобная дифференциация существует как на частных железных дорогах с нерегулируемыми тарифами, так и на государственных железных дорогах с регулируемыми тарифами.

Список использованных источников

1. Хусаинов Ф.И. Дискуссии о ценовой дискриминации и проблемы доходности перевозок каменного угля // Экономика железных дорог. – 2025. – № 7. – С. 14–21.

2. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение – Москва: Прометей, 2023. – 216 с.

3. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. – Москва: Московский государственный университет путей сообщения, 2017. – 102 с.