



Институт экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики

Круглый стол «Угольная отрасль России: выход есть»

Совместное мероприятие делового издания «Ведомости»
и консалтинговой компании NEFT Research

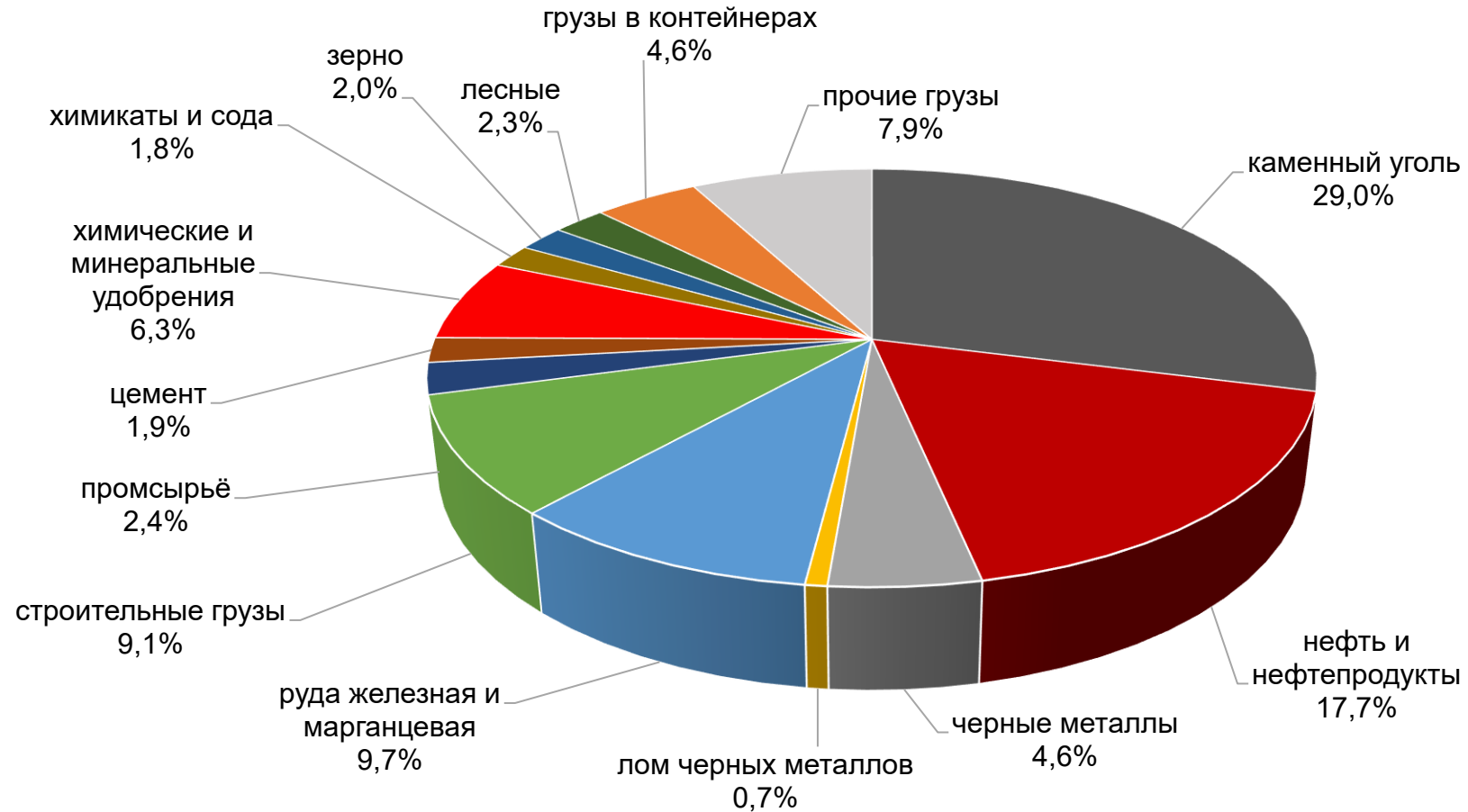
Перевозки каменного угля железнодорожным транспортом: тарифы и ценовая дискриминация

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук,
эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики,
автор тлг-канала «Экономика на рельсах»

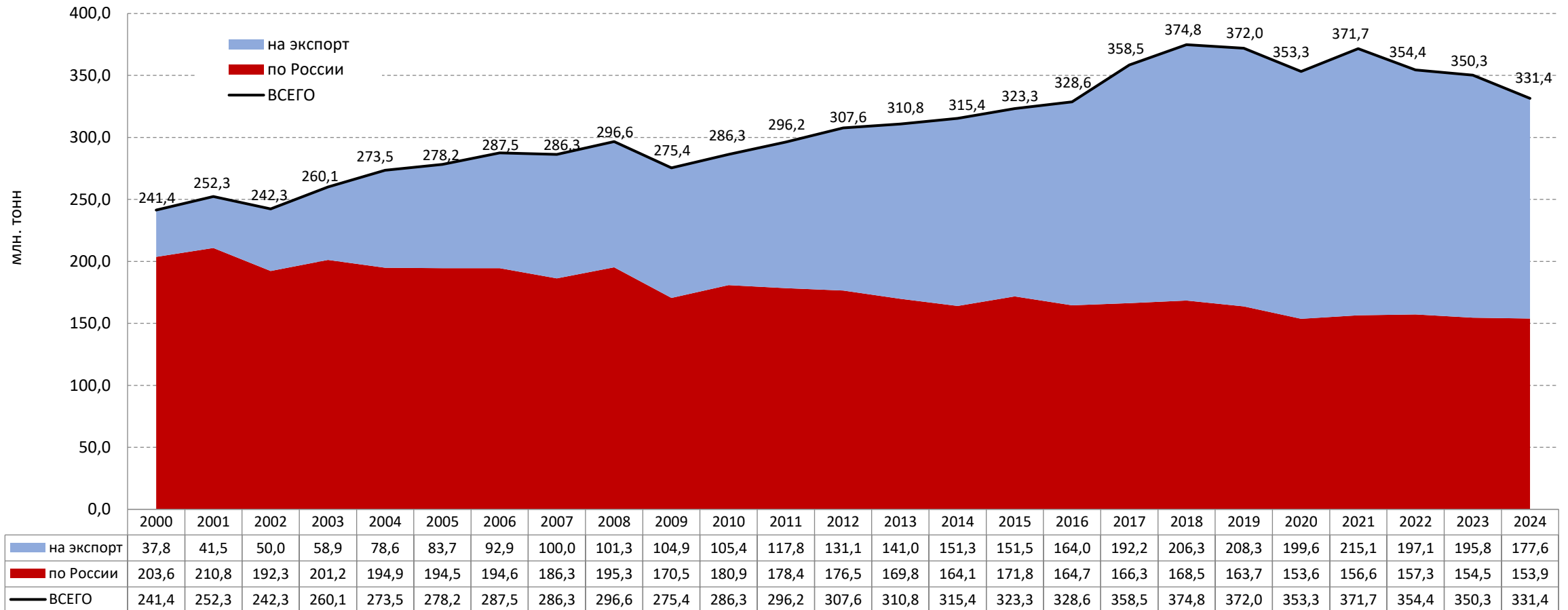


Москва, 22.10.2024 г.

Структура погрузки грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2025 г.



Погрузка каменного угля на железнодорожный транспорт в том числе назначением по России и на экспорт в 2000-2024 гг., млн. тонн



Важнейшие факторы

Поэтому ситуация на экспортных рынках – сегодня важнейший фактор при обсуждении перспектив угольной отрасли.

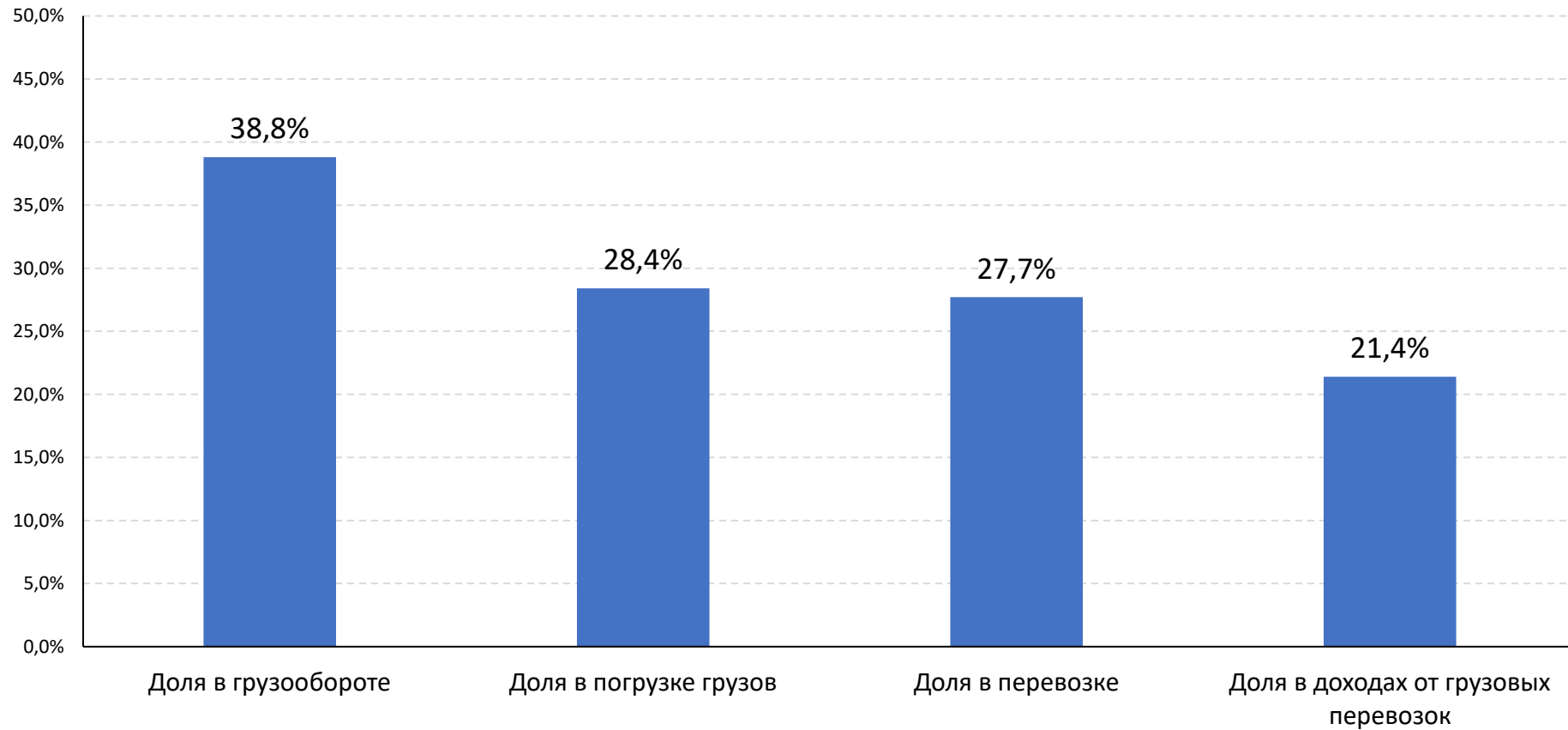
Основные факторы, определяющие эффективность экспорта угля:

- 1) Мировые цены на уголь.
- 2) Курс доллара.
- 3) Транспортные расходы, в т.ч. тарифы РЖД, ставки операторов подвижного состава.

Из этих трёх перечисленных факторов я хотел затронуть третий – транспортные расходы и поговорить о том, какую роль играет тарифная система РЖД и как менялись тарифы на уголь в последние годы.

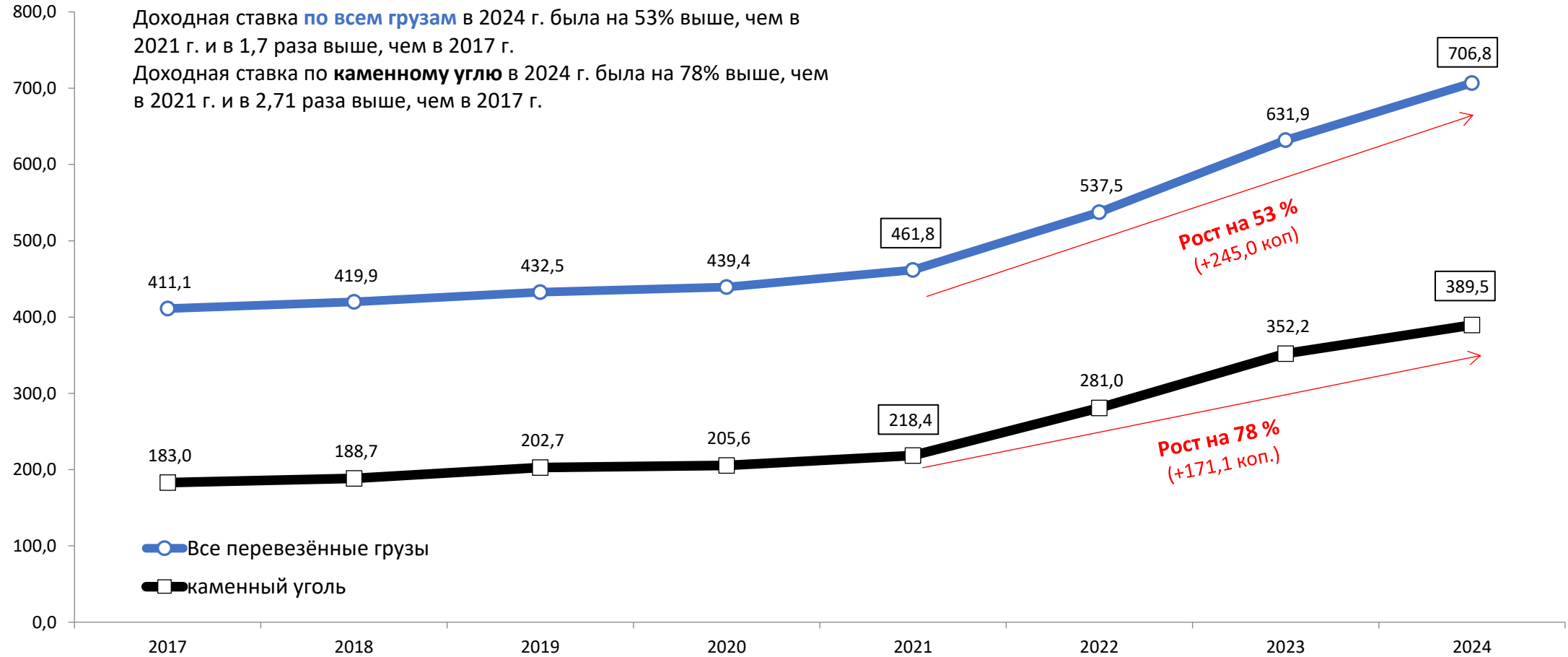


Вклад угля в основные показатели работы ОАО «РЖД» (по данным за 2024 год)

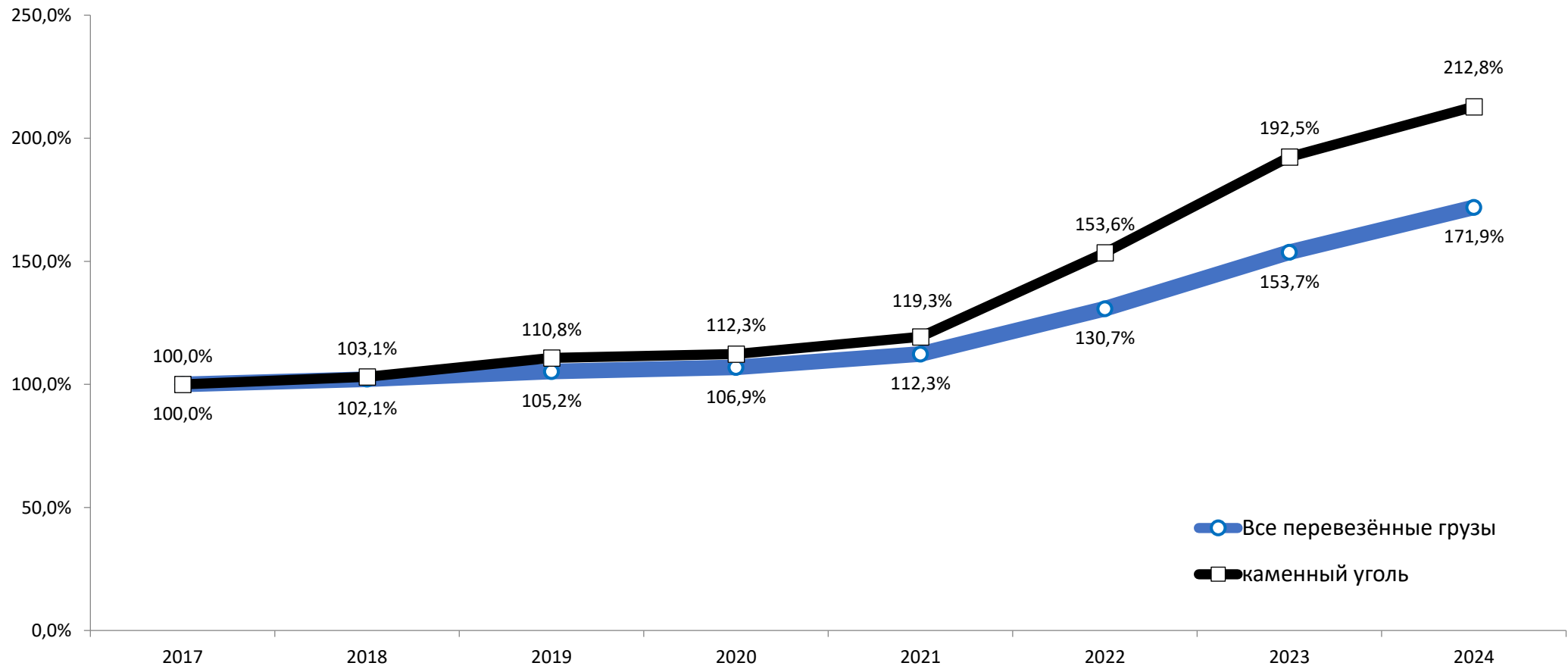


Прим. Показатель «погрузка», «погружено» включает в себя погруженные тонны в двух видах сообщения – во внутригосударственном и на экспорт, показатель «перевезено», помимо них учитывает ещё два вида сообщения – импорт и транзит.

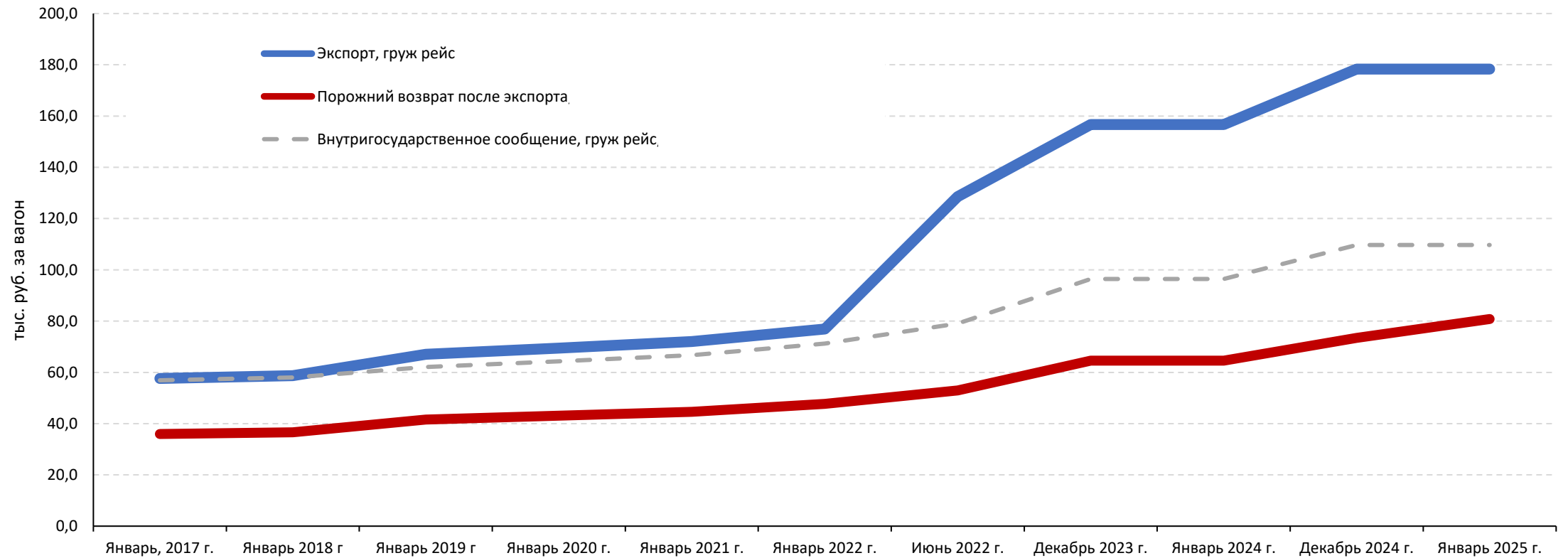
Динамика доходных ставок РЖД в 2017-2024 гг., коп/10 т-км



Динамика доходных ставок РЖД в 2017-2024 гг. (в процентах к 2017 г.)

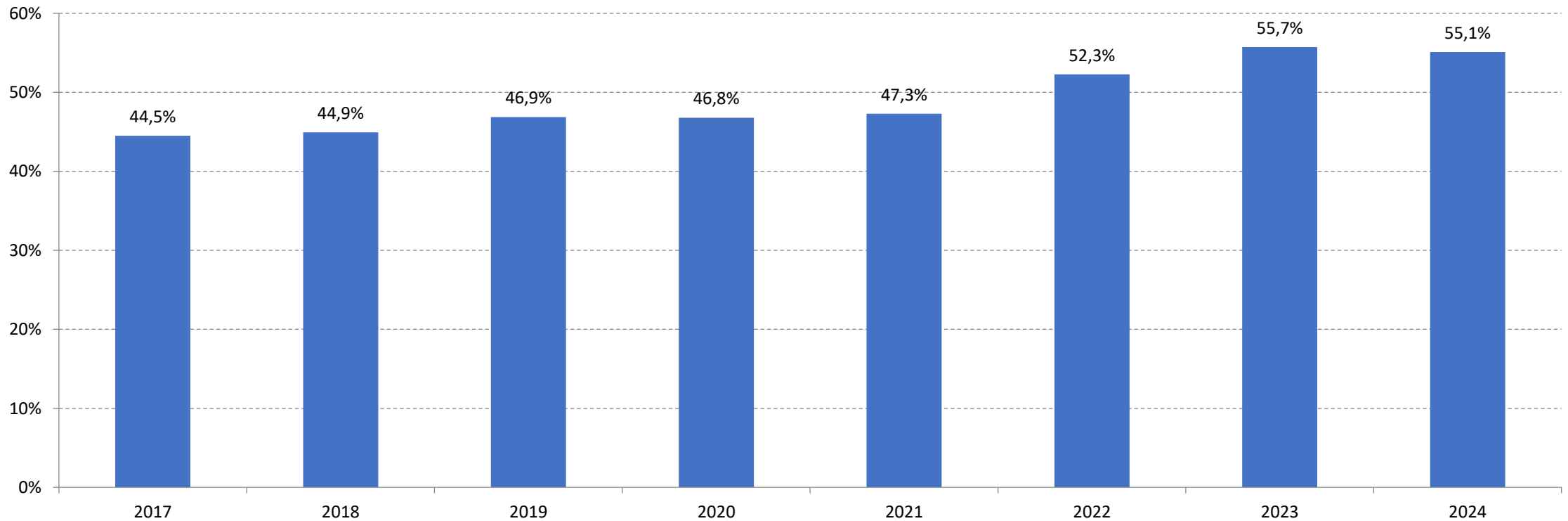


Справочно: Фактическая провозная плата (тариф) на перевозку каменного угля из Кузбаса в порт Находка-Вост. (тыс. руб)

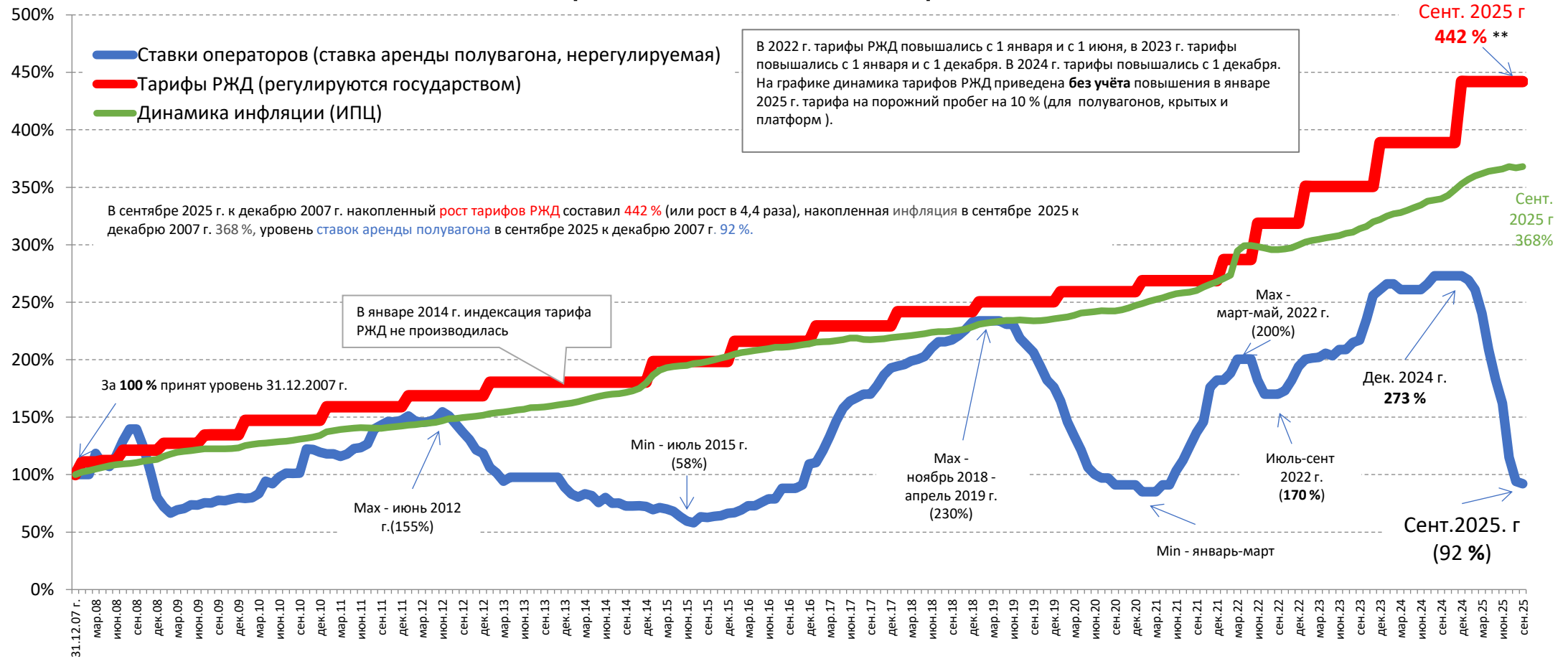


Прим. Железнодорожный тариф за гружёный рейс, полувагон, Ерунаково-Находка-Вост-эксп, за 1 типовой полувагон (69 тонн), тыс. руб. за вагон без НДС

Отношение доходной ставки по группе груза "каменный уголь" к средней доходной ставке по всем грузовым перевозкам РЖД, в %



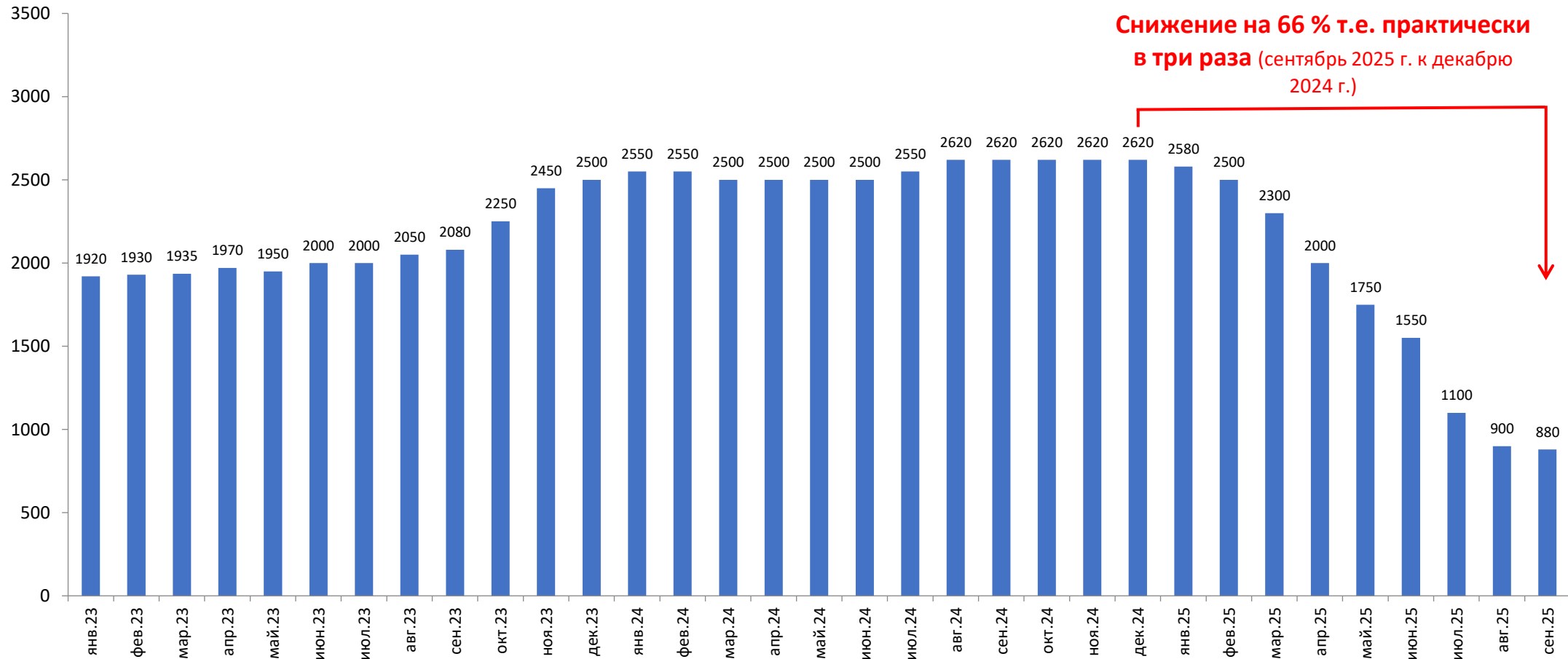
Динамика индексации тарифов РЖД (без учёта индексаций тарифов на порожний пробег) и ставок операторов (аренда полувагонов*) с января 2008 г. по сентябрь 2025 г.



*Ставки аренды полувагона для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 по декабрь 2022 г. приведена по данным "Промгрузов", за январь 2023 г. по данным "Проввагон", с февраля 2023 г. по сентябрь 2025 г. - по данным ИЦО (Информационный центр операторов)

** Фактически величина роста тарифов РЖД на этом графике немного занижена, т.к. не включает в себя увеличение тарифов на порожний пробег ряда вагонов в январе 2025 (на 10%), рост тарифа на перевозки контейнерных грузов в январе 2025 (на 5%), дополнительную индексацию (на 6%) тарифа на порожний пробег полувагона в январе 2019 г., отмену понижающих коэффициентов на перевозки каменного угля в июне 2022 г. Кроме того, здесь не учтены отдельные точечные снижения в рамках "тарифного коридора".

Динамика ставок аренды полувагона в январе 2023 – сентябре 2025 гг. (по долгосрочным контрактам, руб. за вагон в сутки, без НДС)



Ценовая дискриминация: за и против

За

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 может в разы удорожать 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..

Против

Ценовая дискриминация – общепотребительный инструмент ценообразования.

Однако, если его практикует государственная 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 создаёт обманчивые впечатления об эффективности отрасли.

Есть ещё один недостаток: некоторое искажающее воздействие на конкурентоспособность перевозимого груза.

Можно выделить три разные стратегии, которые выбирают разные страны в отношении отраслей, производящих низкодоходную продукцию: субсидия из бюджета (Германия до 2013 г.), перекрёстное субсидирование через пониженные железнодорожные тарифы (Россия) или политика невмешательства, когда частные железнодорожные компании сами договариваются с частными угольными компаниями об уровне тарифов (США).



При этом, само по себе перекрёстное субсидирование, как и ценовая дискриминация не являются какой-то экзотикой в сфере ценообразования, в том числе и в сфере железнодорожных тарифов.

Скорее наоборот, трудно найти страну, где в железнодорожной отрасли не было бы ценовой дискриминации (хотя исключения есть, например, Германия конца XIX века, где использовалась т.н. «Эльзас-Лотарингская тарифная система»).

Ценовая дискриминация в сфере ЖД тарифов: опыт США

Средняя доходная ставка при перевозке различных родов грузов по железным дорогам I класса в США, центов за т-км*



Доходная ставка от перевозок угля в США в среднем в долгосрочном периоде в 1,6-2 раза ниже, чем в среднем по всем видам грузов.

В 2018 г. доходная ставка при перевозках нефти в 2,6 раза, а химикатов в 3,6 раза выше, чем доходная ставка при перевозках угля.

Прим. Средняя ставка сильно усредняет фактические значения, например по группе **химикаты** при среднем значении 11,5, 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.

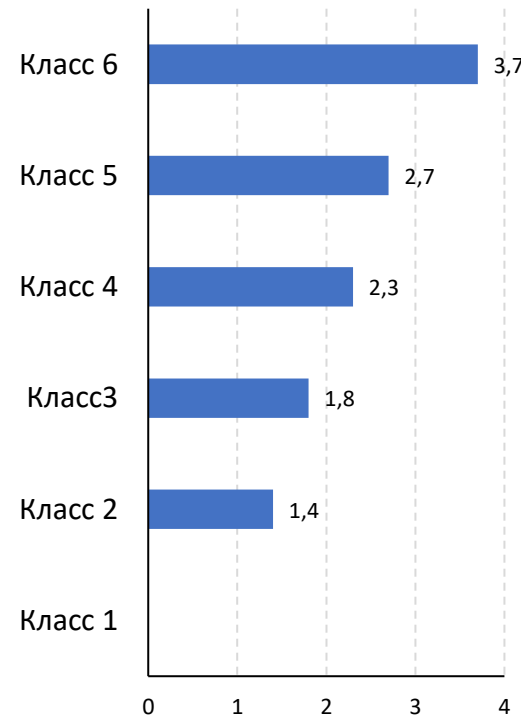
Ценовая дискриминация в сфере ЖД тарифов: опыт Китая

На железных дорогах Китая («China Railway») грузы в настоящее время сгруппированы в 6 тарифных классов*, но практически используются 4 из них (1-й и 3-й существуют для специфических случаев). Тариф состоит из двух составляющих- платы за доступ к инфраструктуре и платы за перевозку.

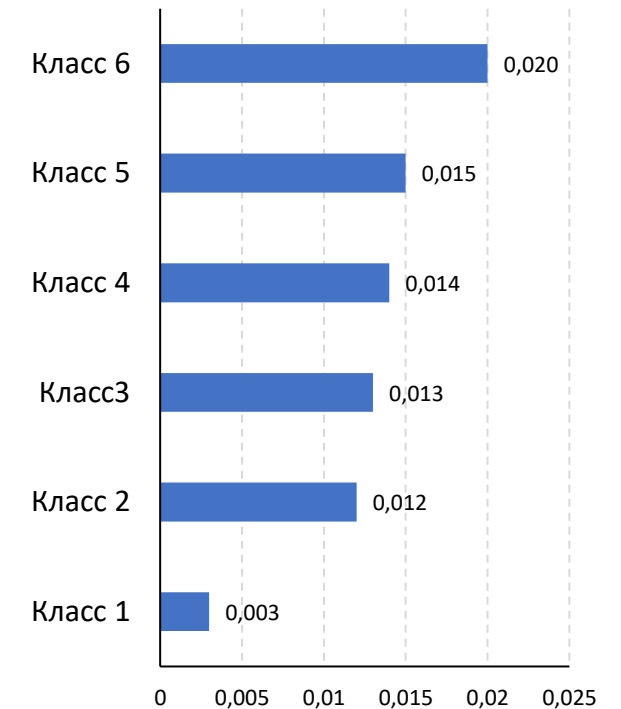
Тарифный класс	Грузы
6	Топливо, оборудование
5	Кокс, сталь, металлы, цемент, древесина, продовольствие
4	Уголь, железная руда, зерно, картофель, с-хоз. оборудование
3	Некоторые виды грузов, определяемые отдельными решениями
2	Песок, щебень, известь, бокситы, пестициды
1	Фосфориты, фосфатная руда

*В прошлом в Китае было до 9 тарифных классов

а) Плата за доступ, долл за тонну**



б) Плата за перевозку, долл за тонно-км**



**Данные за 2020 год (Источник: ATKearny)

Консенсус среди экономистов

«Ценовая дискриминация позволяет удовлетворить потребности, которые остались бы неудовлетворенными в ее отсутствие».

Людвиг фон Мизес
«Человеческая деятельность. Трактат по экономической теории»



Людвиг фон Мизес

«...ценовая дискриминация способствует росту экономического благосостояния».

Грегори Мэнкью
«Принципы экономики»



Грегори Н. Мэнкью

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.

Выводы

1. В целом на теоретическом уровне все экономисты обычно приветствуют ценовую дискриминацию, однако, применительно к отдельным конкретным кейсам, в частности связанным с тарифами на перевозки, вопрос может выглядеть гораздо более неоднозначным в контексте интересов отдельных отраслей (доноров и реципиентов поддержки).
2. Практика тарифообразования (ценообразования) на железнодорожном транспорте практически везде и всегда построена на ценовой дискриминации, однако масштаб соответствующей дифференциации в разных странах может существенно различаться.



Спасибо за внимание!



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, руководитель информационно-аналитического центра СОЖТ, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России, Эксперт Комитета по вопросам тарифного регулирования Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

Автор публикаций по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта, в том числе 8 книг, более 240 научных работ и свыше 150 публицистических статей в СМИ.

Telegram-канал «Экономика на рельсах»: <https://t.me/rzdfiles>



Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

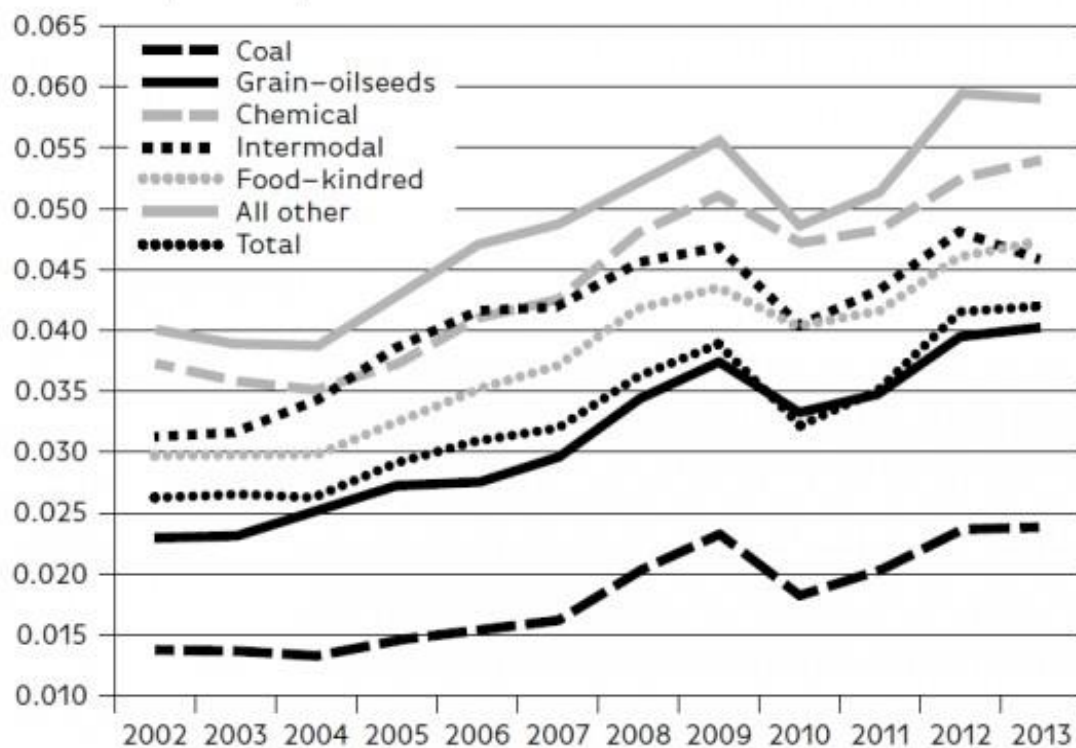
Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Блог в ЖЖ: <https://f-husainov.livejournal.com/>

E-mail: f-husainov@mail.ru

Ценовая дискриминация: мировой опыт

Динамика доходных ставок железных дорог США
(1 класса*), долл. за тонно-милю



Источник: Special Report 318: Modernizing Freight Rail Regulation
[<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr318.pdf>]

Кадры не вошедшие в фильм

В США разброс доходных ставок между высокодоходными и низкодоходными грузами даже при укрупнённой группировке грузов может быть 4-х кратным (а при большей степени детализации – этот разброс ещё выше)*.

Доходная ставка от перевозок угля в США в среднем в долгосрочном периоде в 1,6-2 раза ниже, чем в среднем по всем видам грузов.

* У региональных и местных дорог разброс тарифной ставки выше, чем у дорог 1 класса. Кроме того, при сравнении с классификатором не на 7, а на 18 групп грузов (по данным ИРТС) можно обнаружить, что тарифы на уголь а так же на нерудные полезные ископаемые в США традиционно в 2 раза ниже, чем средний тариф, в 2,8 раза ниже, чем тариф на перевозки нефти и в 13 раз ниже, чем на перевозку автомобилей.