

УДК 338

## Практика применения ценовой дискриминации на рынке железнодорожных перевозок

**Телков Владислав Александрович**

Студент,

Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина

(Технологии. Дизайн. Искусство),

115035, Российская Федерация, Москва, ул. Садовническая, 33/1;

e-mail: kremjkee@yandex.ru

### Аннотация

В статье проанализированы практические механизмы применения ценовой дискриминации на рынке пассажирских и грузовых перевозок по железной дороге. На основе анализа сделаны выводы о целях использования ценовой дискриминации в секторе грузовых перевозок, а также о возможных положительных и отрицательных последствиях использования ценовой дискриминации на рынке междугородних и пригородных пассажирских железнодорожных перевозок. Результаты анализа позволяют оценить влияние монополистической власти компании на политику формирования тарифов с использованием различных степеней ценовой дискриминации в области пассажирских перевозок по железной дороге.

### Для цитирования в научных исследованиях

Телков В.А. Практика применения ценовой дискриминации на рынке железнодорожных перевозок // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 3А. С. 34-41.

### Ключевые слова

Ценовая дискриминация, рынок транспортных услуг, железная дорога, ОАО «РЖД», пассажирские перевозки.

## Введение

Ценовая дискриминация как явление было описано экономистами еще в конце 19 века. В современной экономике механизм ценовой дискриминации изучается в рамках теории отраслевых рынков. В теории отраслевых рынков существует градация проводимой цено-

вой дискриминации, предложенная Артуром Сесил Пигу. Согласно этому делению, принято говорить о трех случаях ценовой дискриминации: первой, второй и третьей степени. На практике существование первой степени ценовой дискриминации, а именно возможности компании продавать каждую единицу товара каждому отдельному покупателю за максимальную цену, которую он готов заплатить, почти никогда не встречается. Вторая и третья степень дискриминации, в свою очередь, являются достаточно распространенным явлением. При этом оба этих вида ценовой дискриминации присутствуют как на монопольных рынках, так и на рынках с конкурентной средой.

Ценовая дискриминация третьей степени является абсолютно рядовым явлением в сфере транспортных услуг. Деление тарифов на разные классы среди грузовых перевозок и продажа билетов на пользование услугами транспорта встречается на всех предприятиях, оказывающих данные услуги.

Несмотря на то, что ценовая дискриминация не является уникальным явлением для железнодорожного транспорта, есть ряд факторов, которые заслуживают внимания. К таким факторам относятся следующие: критическая роль железнодорожного транспорта в стабильном функционировании экономики во многих регионах России; высокая социальная нагрузка на пассажирские виды железнодорожных услуг, в первую очередь на пригородные поезда; статус естественной монополии ОАО «РЖД».

### **Механизмы применения ценовой дискриминации на рынке пассажирских железнодорожных перевозок**

При анализе используемых на железнодорожном транспорте механизмов ценовой дискриминации следует обратить внимание на разницу в подходах между грузовыми и пассажирскими перевозками.

Существующая система, определяющая три класса грузовых перевозок, в соответствии с тарифным руководством № 10-01, построена по схеме ценовой дискриминации третьей степени. К первому классу относят массовые сырьевые грузы, их основная особенность – высокая доля транспортной составляющей в конечной цене. Соответственно, первый класс имеет самые низкие тарифы – на 30-35% ниже, чем тарифы для грузов второго класса. Ко второму классу относятся грузы, в конечной цене которых транспортная составляющая определяется на уровне 8-15%, например продовольственные товары. Третий класс включает готовую промышленную продукцию и дорогостоящие грузы с низкой транспортной составляющей (менее 8%), данному классу соответствуют самые высокие тарифные ставки – на 70% выше, чем тарифы второго класса. При этом подобный адвалорный подход имеет существенное экономическое обоснование, так как установка единого тарифа для всех видов груза может сделать слишком дорогой или невозможной перевозку более дешевых грузов, в то время как грузоотправители более дорогих грузов будут иметь незначительный

выигрыш из-за низкой эластичности спроса на их товар и относительно низкой доли транспортной составляющей в конечной цене.

Несколько иное положение сложилось на рынке пассажирских железнодорожных перевозок. Порядок ценообразования на билеты на поезда дальнего следования имеет ряд любопытных особенностей. В соответствии с официальными документами ОАО «РЖД», существуют сезонные изменения тарифов, которые дифференцируются не только по времени, но также и по классу вагона. Таким образом, компания реализует ценовую дискриминацию не только второй, но и третьей степени. Ценовая дискриминация третьей степени выражается в сегментировании групп потребителей, при этом, в отличие от многих других видов транспорта, для железнодорожного характерно глубокое разделение предлагаемых услуг. На данный момент классы обслуживания ОАО «ФПК» (дочернего предприятия ОАО «РЖД») включают:

- 1А – VIP (с кондиционером);
- 1Б – бизнес-класс (вагон СВ с услугами, кондиционером);
- 1Л – люкс (вагон СВ без услуг);
- 1М – продается только целое купе (на одного или двух пассажиров);
- 1Е – вагон СВ;
- 1С – бизнес-класс в сидячих вагонах (с услугами, кондиционером);
- 2Е – эконом-класс в сидячих вагонах (с услугами, кондиционером);
- 2К – купейный (вагон без услуг);
- 2С – сидячий вагон (без услуг);
- 2Э – эконом-класс (с услугами, кондиционером);
- 3О – общий (без услуг);
- 3П – плацкартный (без услуг).

В дополнение к уже существующему подразделению на разные классы вагонов, существует также практика использования ценовой дискриминации второй степени, когда на определенные места в вагонах типа купе и СВ предоставляется скидка: например, на места на верхних полках в купейных и СВ-вагонах на некоторых направлениях действует скидка до 50%. Также ко второй степени ценовой дискриминации относится сезонное изменение тарифов. Здесь интересны сразу два момента. Во-первых, само проявление сезонности никак не обосновано изменением предельных издержек ОАО «ФПК» по предоставлению услуг пользования железнодорожным транспортом в зависимости от времени года и погодных условий, то есть изменение цен на билеты с максимальным разбросом в 30% продиктовано только текущим объемом спроса. Во-вторых, наблюдается существенная разница в относительной стоимости билетов на разные классы вагонов внутри одного сезона, в определенные моменты достигающая 20%.

Возникает вопрос в разнице издержек монополиста на предоставление услуг разного класса. Однако, как показывают исследования, существует незначительная разница в ка-

питательных вложениях в разные типы вагонов. Различия в стоимости производства тех или иных типов и классов вагонов настолько невелики с точки зрения срока их эксплуатации, что ими можно пренебречь.

Несколько иная обстановка сложилась на пригородных поездах. Исторически пассажирские перевозки во всем мире являются убыточными и субсидируются из двух источников: либо за счет грузовых перевозок, как это осуществлялось в России до реформы 2006 года, либо за счет субсидий из местных бюджетов с целью сохранения доступных цен на билеты на пригородные поезда. В период с 2006 по 2012 год ОАО «РЖД» передало управление, составление расписания и тарификацию поездов пригородных направлений в региональные пригородные пассажирские компании (ППК). При этом ОАО «РЖД» предоставляет льготные условия по использованию железнодорожной инфраструктуры, а также сдает в аренду местным ППК электропоезда с экипажем. В результате данной реформы в некоторых регионах произошло резкое сокращение пригородного сообщения и сложилась тяжелая социальная обстановка, так как финансирование пригородных направлений оказалось в зоне ответственности местных властей, которые не были подготовлены к такому повороту событий.

Ситуация, сложившаяся на пригородных направлениях после реформы, имеет различные особенности в разных регионах страны. С точки зрения изучения практики ценовой дискриминации наибольший интерес представляет ОАО «ЦППК», отвечающая за организацию движения на полигоне оперирования Московской железной дороги, включающей в себя брянское, калужское, орловско-курское, рязанское, смоленское и тульское направление. Особенность работы «ЦППК» связана с таким явлением, как экспресс-поезда. Главным фактором возникновения экспресс-поездов на московской железной дороге, по сути, является обширный пассажирский поток, предъявляющий платежеспособный спрос на данную услугу. В целом, как и в ситуации с ценообразованием на билеты на поезда дальнего следования, здесь мы сталкиваемся сразу с двумя видами ценовой дискриминации – второй и третьей степени. К третьей степени ценовой дискриминации относится само явление экспресс-поездов, которые предлагают потребителю меньший или одинаковый объем услуг, в сравнении с обычными электропоездами. Таким образом «ЦППК» сегментирует потребителей на две группы, в зависимости от их платежеспособности. Ко второй степени ценовой дискриминации можно отнести систему дифференцированного ценообразования, при которой стоимость поездки меняется в зависимости от времени отправления поезда и дня недели, а также в праздничные и предпраздничные дни.

Особняком на рынке железнодорожных перевозок стоит компания «Аэроэкспресс». Компания «Аэроэкспресс» создана в 2008 году как дочернее (50% доли в уставном капитале) общество ОАО «РЖД», ориентированное на пригородные экспресс-перевозки повышенной комфортности. В 2014 году компания сменила статус на зависимое общество ОАО «РЖД» в связи с продажей ОАО «РЖД» части доли. По состоянию на конец декабря 2015 года ОАО «РЖД» является владельцем 25% доли в уставном капитале компании. Являясь

оператором скоростных пригородных пассажирских перевозок, компания «Аэроэкспресс» предоставляет услуги на территории Российской Федерации и специализируется на железнодорожном пассажирском сообщении между городскими центрами и аэропортами, также осуществляет пригородное экспресс-сообщение между Москвой и городом Лобня. До 2014 года компания осуществляла свою деятельность в четырех регионах Российской Федерации: Москва, Сочи, Владивосток и Казань. Однако в связи с убыточностью региональных направлений было принято решение в период с 2014 по 2016 годы постепенно отказаться от оперирования на маршрутах в Сочи, Владивостоке и Казани. Также в 2015 году закрыт участок оперирования по маршруту Москва – Лобня. По состоянию на 31 декабря 2015 года компания осуществляет перевозки пассажиров только в Московском авиационном узле.

ОАО «РЖД» владеет 25% акций компании и является ключевым партнером в цепи поставок при обслуживании клиентов. Доступ к железнодорожной инфраструктуре предоставляется компании на равных условиях оказания услуг по использованию инфраструктуры перевозчиками, независимо от организационно-правовой формы участника перевозочного процесса. Согласно отчетности «Аэроэкспресс», доля компании на рынке наземных пассажирских перевозок Московского авиационного узла составляла 23,83% общего пассажиропотока. Из этого мы можем сделать вывод, что несмотря на то, что компания функционирует на конкурентном рынке наземных пассажирских перевозок, она в то же время является монополистом на рынке предоставления железнодорожной связи между городом и аэропортами. В области формирования тарифов компания «Аэроэкспресс» применяет схожую с ОАО «ФПК» и «ЦППК» стратегию. Сегментируя потребителей по группам, компания тем не менее не использует сезонного подхода в тарификации. Таким образом, на рынке функционирования компании «Аэроэкспресс» мы наблюдаем проявление ценовой дискриминации только третьей степени.

## Заключение

В заключение можно сделать следующий вывод: ценовая дискриминация – это не только теоретическая предпосылка, но и вполне естественное поведение компании, обладающей монопольной властью на определенном рынке. Что касается железнодорожного транспорта, разделение предлагаемых услуг на классы имеет экономическую оправданность только в случае с грузовыми перевозками, где подобная сегментация позволяет пользоваться услугами по транспортировке своих грузов поставщикам более дешевых сырьевых товаров, таким образом сохраняя работоспособность многих предприятий. Однако применение механизмов ценовой дискриминации на рынке пассажирских перевозок не имеет однозначно положительного результата. С одной стороны, являясь традиционно убыточными, пассажирские перевозки тем не менее имеют важное социальное и экономическое значение, а использование ценовой дискриминации, возможно, позволяет компаниям сохранять в целом доступные цены на билеты.

С другой стороны, нельзя однозначно сказать, что излишек потребителя, получаемый компаниями, в частности ОАО «ФПК», имеет какой-либо существенный положительный результат, так как потребители при любой возможности ищут товары-субституты в виде автомобильного или авиатранспорта. В конечном итоге политика динамичного ценообразования приводит к тому, что железная дорога из наиболее доступного и массового пассажирского транспорта на территории России превращается в нишевую услугу.

### Библиография

1. Васильева С.В., Секисов А.Г. Экономика отраслевых рынков. Чита: ЧитГУ, 2011.
2. Динамическое ценообразование. URL: [http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5227](http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5227)
3. Петрова Е.В., Ганченко А.Л., Кевеш О.И. Статистика транспорта / под ред. М.Р. Ефимовой. М.: Финансы и статистика, 2014.
4. Сезонные изменения тарифов. URL: [http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5267](http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5267)
5. Стоимость проезда на аэроэкспрессе. URL: <https://aeroexpress.ru/ru/forPassengers/prices.html>
6. Хусаинов Ф.И. Экономическая статистика железнодорожного транспорта. Очерки. М.: Наука, 2016.
7. Шерер Ф., Росс Д. Структура отраслевых рынков. М.: Инфра-М, 1997.
8. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н.П. Терёшиной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной. М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2012.

## The practice of applying price discrimination on the rail transport market

**Vladislav A. Telkov**

Student,

Russian State University named after A.N. Kosygin

(Technology. Design. Art),

115035, 33/1 Sadovnicheskaya st., Moscow, Russian Federation;

e-mail: [kremjkee@yandex.ru](mailto:kremjkee@yandex.ru)

**Abstract**

The article analyzes the practical mechanisms for the application of price discrimination in the market of passenger and freight transport by rail. The author comes to the conclusions about the purposes of price discrimination in freight traffic, and about possible positive and negative consequences of the use of price discrimination in the market of intercity and commuter passenger rail services. The results of the analysis allow to assess the impact of monopolistic power of a company on the policy of rates formation using the different degrees of price discrimination in the field of passenger transportation by rail. Price discrimination is not only a theoretical precondition, but also the natural behavior of a company that has a monopoly power in a market. With regard to rail transport, the division of offered services to classes has economic justification only in the case of freight. However, the use of price discrimination in the market of passenger transportations has no unambiguously positive result. On the one hand, passenger transportation is unprofitable traditionally, however, they have important social and economic significance, and the use of price discrimination may allow companies to preserve affordable ticket prices. On the other hand, it is impossible to say that the consumer surplus received by companies has any significant positive effect, as consumers, whenever possible, search for goods-substitutes. Ultimately, dynamic pricing policy leads to the fact that the railroad turns into a niche service from the most accessible and massive passenger transport on the territory of Russia.

**For citation**

Telkov V.A. (2017) *Praktikaprimeneniya senovoidiskriminatsii v yazyke zheleznodorozhnykh perevozok* [The practice of applying price discrimination on the rail transport market]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (3A), pp. 34-41.

**Keywords**

Price discrimination, market of transport services, railway, JSC "Russian Railways", passenger transportation.

**References**

1. *Dinamicheskoe tsenoobrazovanie* [Dynamic pricing]. Available at: [http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5227](http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5227) [Accessed 12/03/17].
2. Khusainov F.I. (2016) *Ekonomicheskaya statistika zheleznodorozhnogo transporta* [Economic statistics of railway transport]. Moscow: Nauka Publ.
3. Petrova E.V., Ganchenko A.L., Kevesh O.I. (2014) *Statistika transporta* [Transport statistics]. Moscow: Finansy i statistika Publ.

4. *Sezonnye izmeneniya tarifov* [Seasonal changes in tariffs]. Available at: [http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5267](http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5267) [Accessed 12/03/17].
5. Sherer F., Ross D.(1997) *Struktura otraslevykh rynkov* [The structure of industrial markets]. Moscow: Infra-M Publ.
6. *Stoimost' proezda na aeroekspresse* [The cost of aeroexpress]. Available at: <https://aeroexpress.ru/ru/forPassengers/prices.html>[Accessed 12/03/17].
7. Tereshina N.P., Levitskaya L.P., Shkurina L.V. (eds.) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Economy of railway transport] (2012). Moscow: Training and Methodical Centre on Education on Railway Transport.
8. Vasil'eva S.V., Sekisov A.G. (2011) *Ekonomika otraslevykh rynkov* [Economics of the sectoral markets]. Chita: Chita State University.