

ОБЫКНОВЕННЫЙ МОНОПОЛИЗМ

О.Ю. МАМЕДОВ

*доктор экономических наук, профессор,
Ростовский государственный университет*

Экономическая теория давно выяснила: монополия – это плохо. Всюду и всегда. Количество разоблачительных графиков построения нехорошей монопольной цены давно уже превысило число этих цен.

Правда, когда речь заходит о «естественной» монополии, экономисты начинают отводить глаза, невинно бормоча, что, увы, здесь даже Антимонопольный комитет бессилён. Да и то сказать, две железные дороги (для конкурентно-вынуждаемого снижения цен) рядом не построишь. Приходится пользоваться единственной, уже построенной.

Поговорим же об этой, уже построенной.

Для выявления негативных последствий монополизма экономисты проводят сложные статистические исследования. Мы же поступим проще – прямо отправимся на вокзал и купим в кассе предварительной продажи билет (ну, например, из Ростова в Пятигорск).

Приобретенный билет на официальном языке именуется **«проездной документ»**.



Так вот, в отечественном железнодорожном проездном документе ценовой фокус-покус монополизма спрятан в своего рода «бермудском треугольнике» цифр, которые искусно разнесены в одном документе аж по трем точкам (видимо, для того, чтобы запутать простодушного пассажира).

Товарищи жертвы монополизма, не хотите хотя бы раз вчитаться в то, что получили в кассе за свои деньги?

1. В самой верхней строчке под словом «билет» вы увидите цифру и, пожалуй, сочтете, что это и есть стоимость билета. Не верьте глазам своим: это только **плата за расстояние!**¹
2. Если же вы переведете взгляд чуть вправо, то рядом со словом «билет» увидите другое, более загадочное слово – «плацкарта». Цифры под этим словом показывают **плату за использование вагона** пассажиром (включая и выделение в вагоне персонального сидячего или лежащего места)².

¹ Как указывают специалисты, в России слово «билет» традиционно означало «проездной документ»; в Европе же железнодорожный билет – это только плата за проезд без места в вагоне 1-го или 2-го класса. Поскольку транспортная система России сейчас уже неотделима от общеевропейской, то и в российских железнодорожных проездных документах слово «билет» стало использоваться в европейском смысле (здесь и далее использованы материалы, размещенные на сайте: <http://www.gbb.ru/transport/refund.htm>).

² В вагонах повышенной комфортности цена плацкарты включает также плату за дополнительные услуги (например, предоставление постельных принадлежностей, питания, предметов гигиены, печатной продукции, но уже без дополнительной оплаты в вагоне); кому любопытны детали, подскажем – посмотрите в конец шестой строки документа: наличие или отсутствие в пути следования дополнительных *предоплаченных* сервисных услуг показывает буква «У», стоящая после «РУБ.», – если она присутствует, то стоимость таких услуг уже включена в цену плацкарты, если же «У» отсутствует, то дополнительные услуги в стоимость проездного документа не включены. Это, кстати, позволит понять, вправе ли проводник требовать от вас платы за постель и проч.

Казалось бы, сумма двух названных цифр должна дать полную стоимость железнодорожного «проездного документа», – действительно, мы оплатили расстояние и использование вагона. Чего же еще от нас требовать?

3. Внимание! Сейчас произойдет разоблачение тайны естественной монополии и оценка ее финансового бремени. Готовы?

Посмотрите на шестую строку проездного документа. В этой строке представлено то реальное количество денег, которое пассажиром (а их ежедневно – миллионы!) отдано в кассу железнодорожной монополии. И сейчас вы поймете, чем «арифметика» покупателя отличается от «алгебры» продавца-монополиста: **сумма «билета» и «плацкарты» не совпадает с цифрой в шестой строке!**

Почему?

Да потому, что разница между суммой билета и плацкарты и окончательной ценой документа задана **величиной комиссионных сборов ОАО «РЖД»** (такова фамилия рассматриваемой здесь естественной монополии) за оформление проездного документа.

Что это за «сборы»? И кто их устанавливает?

Вот об этом пассажир не узнает никогда, нигде и ни от кого. Да и в тексте самого проездного документа этого противного слова («сбор») вы не отыщете. Благоразумно – зачем злить обкрадываемого пассажира?

Именно обкрадываемого: в купленном мною в феврале сего года «проездном документе» от Ростова до Пятигорска сумма билета и плацкарты равна 625 руб., но в кассу отдано 727 руб., т.е. на **102 руб. больше!**

Вот эти 102 рубля и есть плата железной дороге за ее естественный монополизм (который она давно уже превратила в неестественный).

Недурно! Четырнадцать процентов только за оформление билета!³ Кстати, во всем мире дают скидку за *предварительную* куплю проездного документа, так как по финансовой технологии это есть не что иное, как авансирование железной дороги (ведь ею получена предоплата, которую она к тому же прибыльно прокрутит задолго до поездки пассажира). Во всем мире – да. Но не у нас.



Коллеги! Не надо охотиться за инсайдерской информацией: наглядный индикатор силы монополизма в нашем отечестве, да еще тактильно ощущаемый по толщине кошелька, это – несложная вычислительная операция, которая под силу даже экономисту.

Кстати, хотите понять, как сильна любовь монополии к несправедному доходу? Читайте внимательно выписку из установленных железнодорожной монополией правил: «при возврате неиспользованного проездного документа... **комиссионные сборы, уплаченные при продаже проездного документа, не возвращаются**»⁴; мало того, готовы? – «за оформление операции возврата взимается **дополнительный комиссионный сбор**»!!!



Итак, прошло пятнадцать лет с начала рыночных реформ, в течение которых и без того мелкий производитель так измельчал, что впору каждому выдать орден за социальное мужество и индивидуальный героизм, – а могущественная монополия стала еще могущественнее! Да, так мы долго будем реформироваться. И если это – «рыночное» реформирование, то что же тогда – административный произвол, от которого мы столь неспешно удаляемся?

Кстати, не хотите вчитаться в авиабилет?

³ Интересно, что чем дороже билет, тем меньше комиссионный сбор: в СВ комиссионный сбор на том участке составляет уже 3,5%. Получается, что монопольное бремя комиссионных сборов переложено на основную массу небогатых пассажиров?

⁴ Хотите грустно повеселиться? В том же положении, рядом со словами о том, что комиссионные сборы за продажу проездного документа не возвращаются, торжественно написано: «страховой сбор возвращается **полностью**» (загадка – почему страховой сбор возвращается полностью?). Мне лично кажется потому, что он сегодня на все билеты равен 2 руб. 30 коп. Короче, из 102 руб. монополист великодушно возвращает нам 2.30 – спасибо!