

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные положения и выводы, полученные автором, можно сформулировать следующим образом.

Уровень железнодорожных тарифов и качество транспортного обслуживания являются важными факторами, влияющими не только на работу отрасли, но и на развитие промышленности и, в конечном счёте, на темпы экономического роста. Поэтому проблемы демонополизации необходимо рассматривать не в узкоотраслевом контексте, а в контексте национальной экономики.

Специфика железнодорожного транспорта России заключается в том, что при относительно высоких технико-экономических показателях работы отрасли имеет место низкий уровень качества транспортного обслуживания потребителей транспортной продукции. Одной из причин подобной ситуации является высокая степень монополизации рынка транспортных услуг, возрастающая с увеличением дальности перевозок.

Результаты эмпирических исследований, проводимых в различных странах и различных отраслях экономики, свидетельствуют о том, что отсутствие конкурентного давления на норму прибыли снижает общую экономическую эффективность вследствие увеличения издержек и отсутствия стимулов к их снижению. Для того, чтобы улучшить эффективность работы и снизить цены монополистов, государство может прибегнуть к двум типам стратегии. Первая – регулирование (и, как крайний случай – государственное управление), вторая – создание конкурентной среды.

Все методы государственного регулирования монопольных рынков имеют свои достоинства и недостатки. Выбор метода регулирования зависит от конкретной ситуации. Среди экономистов не существует ни единой точки зрения, ни даже концептуального согласия относительно

того, какие методы регулирования монополий и способы определения тарифов (цен) более эффективны.

Один из способов создания конкурентной среды на транспортном рынке — «межотраслевая демонополизация» — состоит в поощрении конкуренции между различными видами транспорта, в т.ч. за счёт либерализации тарифной политики.

Второй способ создания конкурентной среды — «внутриотраслевая демонополизация» — заключается в поощрении конкуренции между компаниями-операторами собственного подвижного состава, перевозящими грузы по единой железнодорожной сети.

Практика регулирования естественных монополий в различных отраслях и странах показала, что регулирующие органы не обладают ни знаниями, ни механизмами влияния на выполнение решений, достаточными, чтобы правильно и эффективно регулировать тарифы, даже если экономистам и удастся когда-либо прийти к согласию относительно методов регулирования.

Всё многообразие способов организации транспортной отрасли условно может быть сведено к двум основным моделям: «американской», в которой железные дороги могут быть владельцами и инфраструктуры и подвижного состава, и «британской» (или европейской), в которой предусмотрено организационное и финансовое отделение функций по содержанию инфраструктуры и функций по эксплуатации подвижного состава.

Та или иная форма антимонопольной политики на транспорте существует во всех развитых странах, но формы её различны и учитывают исторические особенности каждой транспортной системы. В условиях «британской» (европейской) модели демонополизация обеспечивается правом на недискриминационный доступ к инфраструктуре для любого

перевозчика. В условиях «американской» модели власть монополии ограничена правом грузоотправителя требовать (в судебном порядке), чтобы его обслуживала другая компания, пользуясь инфраструктурой монополиста.

Анализ реформ в различных странах позволил выявить общие черты: рост эффективности работы достигнут в результате снижения роли государства и уменьшения государственного регулирования в сфере экономики, финансов, тарифной и инвестиционной политики; увеличение производительности труда было достигнуто за счёт масштабного сокращения персонала и внедрения новых технологий.

Проведённый анализ нового Прейскуранта № 10-01, введённого с 28 августа 2003 г., в части тарифов на перевозки в собственном подвижном составе позволил выявить неравновыгодность перевозок различных грузов. Так, при перевозке высокодоходных грузов (химикаты, кокс, чёрные металлы, бензин) удешевление перевозки в собственных вагонах относительно перевозки в вагонах парка ОАО «РЖД» может достигать 25 %. При перевозке низкодоходных строительных грузов транспортировка в собственном подвижном составе обойдётся дороже. Проведённый анализ даёт ответ на вопрос, почему на первом этапе развития этого бизнеса такое большое количество операторских компаний занималось перевозками нефтепродуктов или чёрных металлов, но практически отсутствовали частные компании, перевозящие щебень или цемент.

В результате расчётов в настоящей монографии выявлены основные технико-эксплуатационные и экономические факторы, влияющие на эффективность работы компании-оператора. Эти факторы можно условно разделить на три группы. Первая группа — факторы внешней среды, не зависящей от работы компании (величина налоговых ставок и процентов по банковским кредитам), на которые компания-оператор повлиять не может. Вторая группа — факторы внутренней среды компании (расходы

на содержание компании-оператора), на которые компания может влиять самостоятельно, без участия других субъектов рынка. Третья группа — факторы, на которые операторская компания в той или иной степени может влиять, но лишь в результате совместных действий с ОАО «РЖД» или другими участниками рынка транспортных услуг (оборот вагона, технологические нормы и фактические затраты времени на производство различных операций на станциях погрузки и выгрузки).

Разработана методика оценки эффективности работы операторской компании, которая может применяться при анализе работы других операторов (перевозчиков). На основании анализа указанных факторов для каждого конкретного случая могут быть выработаны рекомендации по повышению эффективности работы операторской компании.

Развитие системы операторских компаний выгодно как предприятиям-грузоотправителям, так и экономике страны в целом. Влияние развития операторских компаний на положение компании ОАО «РЖД» неоднозначно: операторы «завоёвывают» наиболее доходные сегменты рынка грузовых перевозок, увеличивая тем самым долю низкодоходных грузов в структуре перевозок парком ОАО «РЖД».

Вместе с тем, с операторами в отрасль приходят инвестиции, появление компаний-операторов позволило ликвидировать дефицит подвижного состава. Кроме того, сегодня компании операторы осуществляют гибкую тарифную политику, учитывающую сезонные колебания спроса на те или иные рода подвижного состава. Операторы проводят активную маркетинговую политику, привлекая грузы за счёт тарифов, которые ниже, чем у ОАО «РЖД» на 7-10 %.

Демонополизация железнодорожной отрасли даже будучи ещё не законченной, уже принесла некоторые плоды.

Благодаря созданию системы операторских компаний экономика страны получила:

- увеличение инвестиций в подвижной состав, что привело к бурному росту в вагоностроительной отрасли;
- повышение качества транспортного обслуживания грузоотправителей;
- развитие конкуренции, которое привело к снижению тарифов на многих сегментах¹ рынка на 7-10 % ниже уровня, предлагаемого ОАО «РЖД».

¹ На многих, но не на всех. Наиболее известное исключение – рынок перевозок зерновых грузов в зерновозах.