

РАЗУМОВА

УДК 656.227

Катерина Миколаївна  
ons@ua.fmЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ НЕМОНОПОЛЬНОСТІ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУTHE ECONOMIC RATIONALE DEMONOPOLISED OF RAILWAY  
TRANSPORTд.е.н., доцент, професор  
кафедри менеджменту  
зовнішньоекономічної  
діяльності підприємств  
Національного авіаційного  
університету

*У статті проведено дослідження щодо економічного обґрунтування немонополльності залізничного транспорту України. Доведено, що окремі галузі виробництва на залізниці, які традиційно розглядаються як природні монополії, є неоднорідними і включають низку підгалузей, що не володіють ознаками природних монополій.*

*В статье проведено исследование относительно экономического обоснования немонопольности железнодорожного транспорта Украины. Доказано, что отдельные отрасли производства на железной дороге, которые традиционно рассматриваются как естественные монополии, являются неоднородными и включают ряд подотраслей, не обладающих признаками естественных монополий.*

*In the article a study on the economic justification demonopolised of railway transport of Ukraine. It is proved that some industries on the railroad, which are traditionally considered as natural monopolies, are not homogeneous and include a number of sub-sectors that do not exhibit characteristics of natural monopolies.*

**Ключові слова:** монополія, залізничний транспорт, державне регулювання, конкуренція, тарифи

**Ключевые слова:** монополия, железнодорожный транспорт, государственное регулирование, конкуренция, тарифы

**Keywords:** monopoly, railway transport, government regulation, competition, rate

## ВСТУП

Визначення масштабів монополізму – складна методологічна проблема, тому сьогодні фактично невідома реальна ступінь монополізму в національній економіці. Якщо раніше високий рівень монополізму значною мірою характеризувався наявністю великої кількості монопольних структур у виробничій сфері, то тепер вони швидко виникають у сфері реалізації і, навіть, у сфері надання адміністративних послуг.

Як відомо, держава має великі можливості щодо впливу на економічний розвиток країни та окремі сфери економіки, в тому числі на природні монополії. Встановлюючи ті чи інші правила поведінки на законодавчому рівні, вона може як стимулювати розвиток виробничих відносин, так і гальмувати їх, відігравати як прогресивну, так і регресивну роль в економічному та соціальному розвитку країни.

**МЕТА РОБОТИ** – провести відповідні дослідження та обґрунтувати власну думку щодо місця залізничного транспорту як суб'єкта природної монополії у регіональній економіці.

## МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретичну і методологічну основу дослідження становлять положення з теорії управління економіки пасажирських перевезень, що висвітлено в працях учених, названих нижче. Інформаційною та методологічною основою статті є законодавча база України.

## Аналіз основних джерел

Суттєвий внесок в економічну теорію формування і розвитку природних монополій внесли, переважно закордонні економісти: Дж. Ст. Мілль, В. Паретто, А. Маршал. Дані вчені-економісти визначають природну монополію як галузь, в рамках якої «виробництво будь-якого обсягу продукції однієї фірми коштує дешевше, ніж його виробництво двома або більше фірмами».

Дж. Ст. Мілль підкреслював, що «природні монополії» наділені без альтернативною ринковою владою і в інтересах держави повинні бути націоналізовані. На його думку, у рамках господарської діяльності, володіючи, ризиками природної монополії, можливості вільної конкуренції об'єктивно обмежені, тому централізоване регулювання цих сфер неминуче.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Відповідно до Закону України «Про природні монополії» суб'єкт природної монополії, це суб'єкт господарювання (юридична особа) будь якої форми власності (монопольне утворення), який виробляє реалізує товари, що перебуває у стані природної монополії [1].

Згідно статті 5 згаданого Закону [2] діяльність залізничного транспорту регулюється у таких сферах як користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими

об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного користування.

Природна монополія – це перш за все, не конкретна фірма, а ринкова ситуація.

Предметом регулювання діяльності суб'єктів природних монополій згідно з цим Законом є [2]:

- ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій;
- доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій;
- інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством.

При регулюванні цін (тарифів) на товари (послуги) суб'єктів природних монополій враховуються:

- валові витрати виробництва та обігу;
- обов'язкові платежі до бюджетів та до державних цільових фондів;
- амортизаційні відрахування, потреби в інвестиціях на модернізацію і оновлення основних виробничих фондів;
- очікуваний прибуток від реалізації товарів (послуг);
- державні дотації та інші форми державних підтримок.

Регулювання діяльності суб'єктів природних монополій здійснюється на основі таких принципів:

- гласності та відкритості процедур регулювання;
- адресності регулювання, його спрямованості на конкретний суб'єкт природної монополії;

- самоокупності суб'єктів природних монополій;
- стимулювання підвищення якості товарів і задоволення попиту на них;
- забезпечення захисту прав споживачів.

Ідея регулювання монополістів виникла дуже давно. В Росії її вперше втілював у життя С.Ю. Вітте, здійснивши наприкінці 80-х років XIX ст. тарифну реформу на залізничному транспорті. Мотивація введення регулювання монополій для суспільства і держави є очевидною. Якщо компанія, що є монополістом на певному ринку товарів і послуг, діє без обмежень ззовні, то дуже швидко ціни на пропоновані нею товари/послуги зростають, а їх якість стрімко падає.

У науковій літературі (дослідники: Бутиркін А., Вурос А, Філюк Г. та інші) фіксуються різні підходи як щодо визначення критеріїв природних монополій, так і самого поняття “природна монополія”, виходячи з принципово відмінних історичних, політичних, економічних, інституційних умов їх утворення та діяльності.

Тому спробуємо визначити основні критерії процесу ідентифікації природних монополій, що має доповнюватись також їх класифікацією за критеріями, важливими для цілей регулювання. Таку класифікацію доцільно здійснювати за територіальними межами ринків, галузевою приналежністю, часовою прив'язкою, ступенем поєднання з іншими видами монополій та формами власності [3], що представлено в табл. 1.

Таблиця 1

**Класифікація природних монополій в Україні**

<b>Критерії класифікації</b>	<b>Види природних монополій</b>
За територіальними межами ринків	1. Монополії, що діють на загальнодержавному ринку (загальнодержавні природні монополії). 2. Монополії, що діють на ринках, територіальні (географічні) межі яких охоплюють територію окремого регіону, у тому числі частини відповідного регіону; територію декількох регіонів, у тому числі частини декількох регіонів (локальні природні монополії)
За галузевою приналежністю	<u>1. У паливно-енергетичному комплексі:</u> Транспортування нафти, нафтопродуктів та інших речовин трубопроводами. Транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподіл. Транспортування інших речовин трубопровідним транспортом. Передача та розподіл електричної енергії. <u>2. На транспорті:</u> Користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування. Управління повітряним рухом. Спеціалізовані послуги транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, що визначається Кабінетом Міністрів України. <u>3. У комунальному господарстві:</u> Централізоване водопостачання та водовідведення. Централізоване постачання теплової електроенергії
За часовою прив'язкою	1. Закріплені. 2. Незакріплені
За ступенем поєднання з іншими видами монополій	1. Чисті. 2. Змішані. 3. Квазіприродні
За формами власності	1. Загальнодержавні. 2. Муніципальні. 3. Приватні

Також можна відмітити, що окремі галузі виробництва, які традиційно розглядаються як природні монополії, є неоднорідними і включають низку підгалузей, що не володіють ознаками природних монополій. Такі суб'єкти природних монополій, функціонуючи на ринках, нерідко стають монополістами. Причиною існування монополії тут є вже не тільки економія на масштабі, але й інші чинники (наприклад, ліцензування). В якості чистих природних монополій можна назвати водопровідно-каналізаційне господарство тощо. Прикладами змішаних природно-організаційних природних монополій є Укрзалізниця, НАК «Нафтогаз України». До квазіприродних природних монополій можна віднести міжміський та міжнародний телефонний зв'язок.

Доцільним є відокремлення природних монополій за формами власності. Форма власності суб'єкта природної монополії має вагомe значення для вибору організаційної форми державного регулювання природних монополій (створення спеціальних органів регулювання, регулювання через відносини власності).

Проте, варто зазначити, що в таких галузях, як газова промисловість, електроенергетика, залізничний транспорт і зв'язок, тільки частина видів господарської діяльності насправді належить до природної монополії. Деякі види господарської діяльності в цих сферах потенційно можуть ефективно функціонувати і в умовах конкуренції [4].

Особливістю вітчизняних природних монополій є те, що у структурі існують суб'єкти господарювання, що займаються потенційно конкурентними видами діяльності. Яскравим прикладом є залізничний транспорт, де є маса допоміжних видів діяльності та підрозділів, які не відносяться до основного монопольного виробництва (ресторанні послуги, прання білизни, ремонт, будівництво і т.д.), які хоч і мають спеціалізовану спрямованість, але успішно можуть діяти і на конкурентних принципах. Як наслідок зазначені підрозділи є інтегрованими у загальну монопольну структуру та працюють на однакових умовах, зокрема поточне фінансування, амортизаційна політика, оновлення основних фондів, тощо. У виробничу інфраструктуру залізничного транспорту входять і об'єкти соціально-культурного

призначення (лікарні, поліклініки, аптеки, бази відпочинку, стадіони, дитячі табори тощо). Такі тенденції спостерігаються й на інших ринках природних монополій. Це пов'язано з особливістю вітчизняних природних монополій, насамперед з тим, що зазначена виробнича інфраструктура дісталась у спадок від командно-адміністративної системи господарювання та залишилась незмінною.

Доцільно використати накопичений досвід ринкових країн, в яких набула значного поширення практика організаційного відокремлення діяльності суб'єктів природних монополій від суміжних ринків, а реформи привели до зміни правового статусу природних монополій, до нових взаємовідносин з державою і до створення нових ринкових структур.

### ВИСНОВКИ

Як бачимо, рамкове законодавство у сфері природних монополій надає досить широкий інструментарій адміністративного впливу на діяльність природних монополістів з метою обмеження їх монопольного становища на ринку, формування якості й ціни на їхні послуги.

За останні десятиріччя регулювання природних монополій значно покращилось, порівнюючи з попередніми роками, але все одно в нашій державі не існує досконалого законодавства, яке б охоплювало усі сфери, що потребують державного втручання та дозволило б Україні вийти на якісно новий економічний рівень.

### Список використаних джерел

1. Закон України «Про природні монополії» від 20 листопада 2003 року N 1294-IV – ВР//Голос України. – 21 uheylz 2003 p. - №30.
2. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року №273/96 – ВР//Голос України. – 13 серпня 1996 p. - № 169.
3. Аксенов И.М. Влияние качества услуг на конкурентоспособность пассажирских перевозок // «Залізничний транспорт України». – Вип. 6. – Київ, 2001. – с. 11-16.
4. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: Качество и эффективность. – М.: Транспорт. 1993. – 255 с.