

УДК 338.49

Кімяєва О. М. асистент

Українська інженерно-педагогічна академія

Навчально-науковий професійно-педагогічний інститут

м. Слов'янськ

ФОРМУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ

У процесі розгляду даної теми основну увагу звертаємо на формування та функціонування природних монополій в процесі виникнення та розвитку ринку. В результаті розвитку ринкових відношень виникла реальна загроза для функціонування конкуренції внаслідок чого в деякій сфері ринку виникає природна монополія, вона виникає внаслідок об'єктивних причин, та відображає ситуацію, коли попит на даний товар в кращій мірі задовольняється однією або декількома фірмами.

In the process of consideration of this theme turn basic attention on forming and functioning of natural monopolies in the process of origin and market development. As a result of development of market relations there was the real threat for functioning of competition as a result in some market spheres there is a natural monopoly, it arises up as a result of objective reasons, and represents a situation, when demand on this commodity in the best measure is satisfied with one or a few firms.

Постановка проблеми. В процесі формування інфраструктури функціонування природних монополій сьогодні у результаті розвитку та функціонування ринкової економіки у сферу природних монополій впроваджуються інші структури ринку такі як господарські, державні, комерційні структури та інші, які займають все більше місця при цьому для природних монополій у чистому вигляді остається все менше та менше місця. Водночас сутність монопольних утворень та процесу формування інфраструктури природних монополій мало досліджена.

Функціонування ринків природних монополій у сучасних умовах виходить за межі інфраструктури функціонування природних монополій, ринкової рівноваги і виникає потреба у державних діях щодо їх регулювання.

Проблеми правової взаємодії природних монополій на залізничному транспорті у багатьох випадках обумовлені причинами, як економічного так і соціально-економічного характеру. Особливо гостро та чуттєво вони відчуються в умовах коли проводяться структурні реформи залізничного транспорту, які визначають необхідність розробки чітких економічних механізмів. Діяльність суб'єктів господарської діяльності в умовах природних монополій на залізничному транспорті виявляють можливість зловживати ними своїм виключним положенням, що не дозволяє досягти збалансованого інтересу споживачів та суб'єктів природних монополій. Це породжує проблеми при здійсненні соціально-економічного регулювання їх діяльності зі сторони держави. Співвідношення між державою та суб'єктами природних монополій на залізничному транспорті мають дуже велике значення, вони рішачим чином впливають на збереження соціально-економічної стабільності у тому, що природньо-монопольні сфери, зокрема залізничний транспорт, є фундаментом економічного функціонування всього

економічного простору країни. Державний вплив на їх діяльність має здійснюватися як у економічних, так і у соціально-економічних формах. У регулюванні діяльності природних монополій на залізничному транспорті простежується комплексний характер. Комплексність призначена реалізувати основну ціль регулювання природних монополій — досягнення балансу приватних та загальнонаціональних інтересів у сфері природньо-монопольних видів діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Багато науковців, педагогів-практиків розглядають проблему формування інфраструктури функціонування природних монополій. Суттєвий вклад у дослідженні питань регулювання природних монополій внесли зарубіжні вчені: У. Баумоль, Р. Вілінг, Р. Демшец, Дж. Панзар, Р. Познер, Дж. Стіглер, Р. Уїллінг, Р. Уільямс, М. Фрідман та інші. У СРСР і пізніше в Україні досліджувалися питання вдосконалення організаційної структури в електроенергетиці у роботах А.І. Барановського, С.А. Гершовіча, Л.Д. Гительмана, В.Г. Журавльова, Е.С. Петровського, Б.Л. Ратникова, О.М. Ростіка, В.В. Ханіна, В.І. Юрцвайга, Письменна У.Є., Дрожжін Д. Ю., Зекунов в.В., та інших. Автором, використовувалися роботи вчених, що дослідили деякі аспекти економічного та соціально-економічного регулювання природних монополій: Н.А. Барінова, Н.В. Васильевой, О.А. Жідкова, К.Ю. Тотьева, Зекунов В. А., Філюк Г. М., Кривуцький В.В., Малахова Н.Б., Дрожжін Д. Ю., Ломака С.О., Анохіна І.О., Якубенко В. П., Олійник Н.І., Щербакова Т. А., Мукмінова Т.А., Теплов А. С. та інших. У роботах вище перелічених авторів розкриті загальнометодологічні підходи до економічного та соціально-економічного регулювання природних монополій на залізничному транспорті і дослідження в області застосування правової практики. При цьому необхідно відзначити, що вищезгадані автори в своїх роботах не дослідили безпосередньо питання економічного та соціально-економічного регулювання природних монополій на залізничному транспорті, не проводили аналізу засобів економічної та соціально-економічної дії на природні монополії на залізничному транспорті, основними із яких є ціноутворення (встановлення цін), ліцензування, стандартизація, сертифікація, не розглядали форми регулювання природних монополій в приватноправовій сфері, у тому числі: дослідження економічного та соціально-економічного режиму майна суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті, та залізничних перевозок; дослідження особливостей договірних зобов'язань (договір перевезення на залізничному транспорті, договір про надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту) за участю суб'єктів природних монополій; розгляд питання про наслідки порушення законодавства про природні монополії. Поряд із науковими дослідженнями економічного та соціально-економічного характеру використовувалися роботи російських і зарубіжних економістів з проблем регулювання природних монополій: Дж. С. Мілля, К. Маркса, Л.А. Мазо Дж. Робісон, Е. Чемберліна, О. Уільямсона, М. Фрідман, Н.А. Айдарової, Е.В. Малінникової, І.Г. Окрепілової, К.А. Янковського, Філюк г.М., Кривуцький В.В., Малахова Н.Б., Ломака С.О., Хівріч Ю.Є., Анохіна І.О., Якубенко В.П., Олійник Н.І., Щербакова Т.А., Оляніч Д. В. Іванова О.Б. і ін.,

а також спеціальна технічна література в області залізничного транспорту та залізнодорожних перевозок.

Постановка завдання. Провести аналіз перспектив формування інфраструктури в галузі природних монополій. Представлена класифікація природних монополій та виявлений процес монополізації. Виявлені позитивні та негативні чинники наявності монополій, що впливають на розвиток функціонування ринку, та обґрунтовано що природна монополія (на прикладі залізничних перевезень) є соціально-економічним утворенням та виступає гарантом державності, при цьому держава повинна розвивати та удосконалювати формування інфраструктури природних монополій.

Мета роботи. Дослідити шляхи підвищення ефективності формування інфраструктури функціонування природних монополій за допомогою певних заходів державного регулювання

Виклад основного матеріалу дослідження Один з прикладів монополії – залізничні перевезення і послуги залізничного транспорту - вказує на основну причину існування монополій, – це економія від масштабу. Саме завдяки економії від масштабу багато галузей є природними монополіями. Наприкінці XIX століття ринок мало не вперше за свою багатовікову історію розвитку зіткнувся із складними проблемами. Виникла реальна загроза для існування конкуренції. Історія монополії досягає глибокої старовини. Монополістичні тенденції в різних формах і в неоднаковій мірі виявляються на всіх етапах розвитку ринкових процесів і супроводжують їх. Але їх новітня історія починається в останній третині XIX століття, особливо під час економічної кризи 1873 р. Взаємозв'язок явищ (концентрації та централізації виробництва) вказує на одну з причин монополізації, а саме: спробу багатьох фірм знайти порятунок кризових потрясінь у монополістичній практиці. Не випадково монополії в тодішній економічній літературі отримали назву Дітей кризи [1, с. 120].

Якщо звернути увагу на залізничне виробництво, то це окреме крупне підприємство, об'єднання підприємств, які виробляють значну кількість послуг певного виду, завдяки чому займають домінуюче положення на ринку; дістають можливості впливати на процес ціноутворення, досягаючи встановлення вигідних цін; отримують вищі (монопольні) прибутки. Отже, головною ознакою монополістичного утворення (монополії) є заняття монопольного положення. Останнє визначається як домінуюче положення підприємця, що дає йому можливість самостійно або разом з іншими підприємцями обмежувати конкуренцію на ринку певного товару.

Монопольне положення є бажаним для кожного підприємця чи підприємства. Воно дозволяє уникнути цілий ряд проблем і ризиків, пов'язаних з конкуренцією, зайняти привілейовану позицію на ринку, концентруючи в своїх руках певну господарську владу. Тобто вони мають можливість з позицій сили впливати на інших учасників ринку, нав'язувати їм свої умови. Можна вважати, що вони нав'язують своїм контрагентам, а інколи і суспільству свої особисті інтереси.

Природна монополія виникає внаслідок об'єктивних причин. Вона відбиває ситуацію, коли попит на даний товар найкраще задовольняється однією або декількома фірмами. У її основі особливості технологій виробництва і обслуговування споживачів, коли конкуренція неможлива або небажана. Прикладом можуть служити залізничні перевезення, енергозабезпечення та ін. В цих галузях існує обмежена кількість, (або ж єдине національне підприємство) і тому, природно, вони займають монопольне положення на ринку.

Сфери діяльності природних монополій:

- транспортування нафти і нафтопродуктів по магістральних трубопроводах;
- транспортування газу по трубопроводах;
- послуги з передачі електричній і тепловій енергії;
- залізничні перевезення;
- послуги транспортних терміналів, портів, аеропортів;
- послуги загальнодоступного електричного і поштового зв'язку.

Сучасна економічна теорія виділяє трьох типів монополій:

- 1) монополія окремого підприємства [4, с. 243];
- 2) монополія як форма змови (угоди) [4, с. 243];
- 3) монополія, що ґрунтується на диференціації продукту [4, с. 243].

Досягти монопольного становища першого кругу нелегко, про що свідчить сам факт винятковості цих утворень. Крім цього, цей шлях до монополії можна вважати чималим, оскільки він передбачає постійне підвищення ефективності діяльності, досягнення переваги над конкурентами.

Логічний підхід щодо визначення категорії на макро та мікро рівні відсутній.

Класифікація природних монополій.

Важливо враховувати, що сфери діяльності природних монополій, визначені ст. 5 Закону України “Про природні монополії”, і товарні межі ринків не співпадають. У зв'язку з цим процес ідентифікації природних монополій 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. (таблиця 1) [9, с. 6].

Вибір критеріїв класифікації зумовлений значенням класифікаційних параметрів для визначення товарних ринків взагалі і ринків природних монополій зокрема. Так, просторовий і галузевий критерії характеризують географічні і товарні межі ринків [9, с. 6]

Таблиця 1

Класифікація природних монополій в Україні [9, с. 6]

Критерії класифікації	Види природних монополій
За територіальними межами ринків	<p>1. Монополії, що діють на загальнодержавному ринку (загальнодержавні природні монополії).</p> <p>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)</p>
За галузевою приналежністю	<p>1. У паливно-енергетичному комплексі: 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.</p> <p>2. На транспорті: 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.</p> <p>3. У комунальному господарстві: Централізоване водопостачання та водовідведення. Централізоване постачання теплової електроенергії</p>
За часовою прив'язкою	<p>1. Закріплені. 2. Незакріплені</p>
За ступенем поєднання з іншими видами монополій	<p>1. Чисті. 2. Змішані. 3. Квазіприродні</p>
За формами власності	<p>1. Загальнодержавні. 2. Муніципальні. 3. Приватні</p>

Визначення природної монополії, що діють на загальнодержавному ринку [3, 7, 8]

Визначення	Джерела, стор.
1	2
Стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку зістотним зменшенням витрат виробництва на одиницю продукції в міру збільшення обсягів виробництва), а товар (послуги), що виробляються суб'єктами господарювання, не можуть бути змінені у споживанні іншими, у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни ціни на такі товари, ніж попит на інші товари (послуги), - вважається природною монополією.	Господарський кодекс України (ст. 28) м. Київ, 16 січня 2003 року № 436 - IV
Природна монополія – стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції в наслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги) що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) (далі – товари).	Закон України Про природні монополії (ст. 1) № 1682-III 20 квітня 2000 року м. Київ
Природна монополія – господарюючий суб'єкт (галузь, об'єднання господарюючих суб'єктів), який завдяки ефекту масштабу виробництва може задовольнити весь попит на ринку з нижчими затратами на одиницю продукції, ніж два чи більше господарюючих суб'єктів	Постанова верховної ради України Про Державну програму демонополізації економіки і розвитку конкуренції (Розд. Загальні положення, п. 2) м. Київ, 21 грудня 1993 року № 3757-XII

Однією з особливостей сучасної монополізації є також її скритний характер, тобто введення в сферу залежності від гігантських монополістичних об'єднань формально самостійних середніх і малих підприємств через систему підконтрактів, підпостачальників та ін. [10, с. 15]. Зокрема, на початку 80-х років спостерігається поступове зростання ступеня монополізації ризикованого капіталу. Процес монополізації активно відбувається не лише у сфері промисловості, але і за її межами (у роздрібному товарообігу, громадському харчуванні, залізничних перевезень, сфері послуг, у тому числі соціальних, сільському господарстві). Крім того, у сучасних умовах посилюється роль

таких форм співпраці між монополістами, як організація спільних підприємств, обмін патентами, науково-технічною інформацією та ін.

Процеси монополізації внесли істотні зміни в соціальне і господарське життя суспільства. Вони зумовили зміну господарського механізму, підсиливши у ньому свідомі регулюючі сили. Прискорене виникнення крупних господарських суб'єктів, координація діяльності в масштабі галузі і міжгалузевому просторі розширюють сферу упорядкованого розвитку економіки. Природна монополія залізничних перевезень, використовуючи чинник масового виробництва, веде до економії витрат виробництва, забезпечує споживачів дешевими і якісними послугами пасажироперевезень, та грузоперевезень. В економічній літературі доведено, що збільшення обсягів виробництва в два рази зменшує витрати на одиницю продукції на 20%.

Соціально-економічне розуміння природних монополій передбачає обов'язкове виявлення особливостей суб'єктного складу учасників відповідних суспільних відносин.

Одну сторону учасників цих відносин представляє суб'єкт природних монополій (залізничні перевезення), – господарюючий суб'єкт, зайнятий виробництвом і реалізацією товарів в умовах природної монополії. Юридичні особи в статусі господарюючих суб'єктів діляться на комерційні і некомерційні організації.

Таким чином, монополії на сучасному етапі – це переважно крупні підприємства з максимальною ефективністю і мінімальними витратами. Монополії, реалізуюючи переваги крупного виробництва, забезпечують економію суспільних витрат виробництва і обігу.

З іншого боку, кількість негативних факторів існування монополій значно більше і перший з них - практика утворення монопольних цін. Монопольні ціни відхиляються від ринкових, створюють додаткові прибутки монополістам і одночасно обкладають споживача своєю рідною "данню" в свою користь. Покупці вимушені купувати товари за цінами, які вище, ніж в умовах конкурентного ринку. При цьому зростання цін спостерігається в основному на внутрішньому ринку, і створюється така ситуація, коли ціни на внутрішньому ринку вище, ніж на зовнішньому. Для зміцнення такого положення монополісти створюють штучний дефіцит на товари і послуги. Отже, найявнішим зовнішнім проявом існування монополії є зростання цін і наявність дефіциту, стимулювання інфляційних процесів [10, с. 17] на послуги з пасажироперевезенню та грузоперевезенню. Отже, найбільш явним зовнішнім проявом існування монополії є зростання цін і наявність дефіциту.

Ще одним негативним чинником наявності монополій є гальмування ними розвитку науково-технічного прогресу. Ослабляючи конкуренцію, монополія створює економічні передумови для обмеження введення у виробництво нововведень. Монопольне становище і витікаючи з нього вигоди зводять нанівець стимул-реакції постійного удосконалення виробництва, збільшення ефективності пасажиро- та грузоперевезень залізничним транспортом. Можливість обійти конкуренцію приводить до уповільнення економічного розвитку галузі в цілому [10, с. 17].

Таким чином, монополія яка гальмує конкуренцію, є загрозою для нормального функціонування ринку. Проаналізувавши позитивні і негативні чинники і наслідки монополій, можна прийти до висновку, що монополія повинна вирішувати корегуючий вплив з боку держави.

Висновки При розгляді даної теми особливий інтерес до суб'єктів природних монополій у сфері залізничних перевезень пояснюється тим, що останні є особливими соціально-економічними утвореннями, які виступають певною мірою гарантом державності, як такої, та забезпечують економічну безпеку державі. Природна монополія у сфері залізничного транспорту малодосліджена і тому дана тема актуальна для подальших розробок.

Література

1. Пігу А.С. Економічна теорія добробуту. Підручник. Т.1 / А.С. Пігу. – М.: Прогресс 1985. – 326 с.
2. Рузавин Г.И., Мартынов В.Г. Курс рыночной экономики: Учебное пособие [для студентов экон. спец. вузов] / Под ред Рузавина Г.И. М.: ЮНИТИ: Банки и биржи, 1994. - 318 с.
3. Постанова верховної ради України Про Державну програму демонополізації економіки і розвитку конкуренції (Розд. Загальні положення, п. 2) м. Київ, 21 грудня 1993 року № 3757-XII – Офіц. вид. – [Електронний ресурс] Режим доступу.: www.1520mm.com/r/ua/h/00-0603.htm
4. Економічна теорія. Політекономія: навчальний посібник / за ред. В. М. Семененка, Д. І. Коваленка. – Київ: ЦУЛ, 2010. – 360 с.
5. Наказ президента України «Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій (№853/97 від 19 серпня 1997 р.) – Офіц. вид. – [Електронний ресурс] Режим доступу.: www.nerc.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=33181
6. Наказ президента «Про стан залізничного транспорту України та заходи щодо забезпечення його ефективного функціонування» (№603/2000 від 20 квітня 2000 р). – Офіц. вид. – [Електронний ресурс] Режим доступу.: www.1520mm.com/r/ua/h/00-0603.htm
7. Господарський кодекс України (ст. 28) м. Київ, 16 січня 2003 року № 436 – IV – Офіц. вид. – [Електронний ресурс] Режим доступу.: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
8. Закон України Про природні монополії (ст. 1) № 1682-III 20 квітня 2000 року м. Київ – Офіц. вид. – [Електронний ресурс] Режим доступу.: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
9. Державне регулювання природних монополій [Електронний ресурс]: Економіка. Реферат – Режим доступу.: <http://www.kazedu.kz/referat/116750>
10. Антимонопольна політика держави – Макроекономіка – Реферат – [Електронний ресурс] Режим доступу.: <http://www.ukrainref.com.ua/index.php?go=Files&in=view&id=20322>