

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической теории
и национальной экономики

Антимонопольная политика в современной России

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

Студентки 5 курса 561 группы
направления 38.03.01 «Экономика»
профиль «Экономика предпринимательства»

Сурковой Алены Сергеевны

Сурк 22.05.16

Научный руководитель

старший преподаватель _____

Оберт 22.05.16

Т.Б. Оберт

Зав.кафедрой

к.э.н., доцент _____

Огурцова 22.05.16

Е.В. Огурцова

Саратов 2016

Введение. Одним из важнейших элементов современной экономической политики любой страны является антимонопольная политика. Анализ современного российского антимонопольного регулирования в данный момент особенно актуален в условиях низкой конкурентоспособности российского рынка и более высокой его монополизации в сравнении с рынками западных стран.

Для защиты конкуренции и реализации антимонопольной политики в соответствии с указом Президента России №314 от 9 марта 2004г. создана Федеральная антимонопольная служба.

Долгое время антимонопольная политика не оказывала существенного влияния на участников рынка, потому что санкции за нарушение антимонопольного законодательства были очень низкими

Целью данной работы является анализ и характеристика антимонопольной политики в современной России. В соответствии с целью исследования поставлены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты антимонопольной политики;
- провести анализ необходимости антимонопольного регулирования;
- выявить основные функции антимонопольной политики;
- определить основные методы регулирования;
- изучить современную антимонопольную политику России;
- рассмотреть влияние антимонопольной политики на конкретном примере.

Анализ исследований антимонопольной политики в современной России показал, что для решения поставленных задач существуют научные предпосылки.

В экономике создана значительная теоретическая основа для изучения и анализа антимонопольного регулирования. Исследования антимонопольной политики современной России в отечественной литературе часто имеет поверхностный характер, а использование зарубежного опыта часто неприемлемо, т.к. не адаптировано к российским условиям. Активное

изучение экономических и правовых вопросов конкуренции и монополии началось в России на рубеже XIX–XX вв. Отдельные антимонопольные механизмы были известны еще во времена Античности, Средневековья, Нового времени. Применялись они и в России.

Значительная масса работ, проведенных в царский период в России на рубеже XIX–XX вв. и посвященных проблемам конкуренции и монополии, приходится на долю российских экономистов. Эти проблемы получили отражение в трудах представителей немарксистского, или как говорили в советское время, буржуазного направления отечественной экономической мысли, в частности, в работах Д.И. Пихно, И.И. Янжула, А.Н. Гурьева, М.А. Курчинского, В.Я. Железнова, М.И. Туган-Барановского, А.А. Исаева, И.М. Гольдштейна, П.Б. Струве, П.А. Тверского, Вл. Бирюковича и др.

Отдельно следует отметить литературу по вопросам исследования монополистических и конкурентных рынков, а именно работы Ж. Тироля, Р. Барт, М. Портера, Й. Шумпетера, Ф. Котлера. Также несомненный научный интерес в контексте рассматриваемой темы представляют работы Э. Чемберлина и Дж. Стиглица, содержащие интересные трактовки теории монополистической конкуренции.

Предметом данного исследования являются экономические отношения, складывающиеся в результате развития антимонопольной политики в современной России. Объект исследования российская экономика. Информационной базой для выполнения работы послужили научные труды отечественных ученых-экономистов, статистиков, юристов, специалистов в области изучения антимонопольного регулирования, проблем его реализации в современных российских условиях.

В качестве основных методов в работе были использованы: эмпирический метод, анализ и синтез, индукция и дедукция, исторический метод. В работе использовались статистические и аналитические материалы Федеральной службы государственной статистики, Федеральной антимонопольной службы, Федеральной службы по тарифам, данные,

опубликованные в журналах, периодических изданиях, ресурсы сети Интернет.

Основное содержание работы. В экономической литературе для описания действий государства, направленных против монополий используются такое понятие, как «антимонопольная политика». Под антимонопольной политикой понимается совокупность мер государства по защите конкуренции путем ограничения монопольной власти фирм посредством законодательной деятельности, налогообложения.

В узком смысле антимонопольная политика предполагает деятельность антимонопольных органов, а в широком смысле под антимонопольной политикой понимается вся деятельность, направленная на развитие экономики, повышение конкурентоспособности продукции.

В широком смысле антимонопольная политика преследует цель роста общественного благосостояния за счет повышения эффективности распределения ресурсов.

Основные направления антимонопольной политики можно разделить на активную и защитную конкурентную политику. Под активной политикой понимается политика, которая создает конкуренцию, а под защитной ту политику, которая предотвращает ограничение конкуренции.

На практике же ведение антимонопольной политики сталкивается с определенными трудностями, такими как:

- отсутствие знания точных последствий поведения предприятий;
- неясность того, на что же негативно повлияет монополизация рынка.

Определены явные негативные последствия сговора крупных фирм:

- получение сверхвысоких доходов за счет необоснованного завышения рентабельности и вытеснения конкурентов;

- причинение экономического ущерба недоминирующим субъектам, в результате монопольной власти доминирующих субъектов, и конечным потребителям, в результате необоснованного изменения цен и объемов продаж.

Росту монополий способствует множество различных факторов, к которым относятся: ускорение централизации капитала, слияния компаний; усиление дифференциации продукции; уникальность продуктов и услуг; рост ограничения на использование ресурсов; ускорение НИОКР и рост стоимости проведения исследований в наукоемких отраслях; повышение роли инфраструктуры; усложнение отраслевой структуры; открытие рынков отдельных стран международному капиталу, рост роли ТНК; скорость роста рынка; активизация вертикальной и горизонтальной интеграции; активная господдержка отдельным субъектам рынка; согласованное поведение(картели) на рынке независимых субъектов.

Следовательно, можно сказать, что антимонопольная политика – это всякая деятельность, направленная на развитие экономики, повышение конкурентоспособности продукции.

Инструменты антимонопольной политики существуют прямые и косвенные. К прямым относят такие инструменты как установление «потолка цен», предельного темпа роста цен, предельного уровня нормы прибыли. К косвенным же инструментам относят поощрение создания товаров-заменителей, поддержку новых фирм среднего и малого бизнеса, предоставление государственных заказов предприятиям малого и среднего бизнеса, открытие внешнеторговых границ, привлечение иностранных инвестиций, учреждение совместных предприятий с иностранными фирмами, зон свободной торговли, инвестирование в производство дефицитных товаров, государственное финансирование НИОКР.

Основной особенностью состояния современного рынка России является то, что рыночная структура была построена на административно-командной хозяйственной системе, где в большей степени преобладали государственные монополии и олигополии в различных отраслях производства. Конечно, перестройка на рыночные отношения это долгий и сложный процесс. Учитывая то, что антимонопольное регулирование не было востребовано, а теперь появилась необходимость, значит, стало необходимо в короткие сроки

создать систему антимонопольного регулирования. Антимонопольная политика России строилась методом проб и ошибок, поэтому до сих пор существуют проблемы, которым не нашли таким способом решений.

Также, трудностью для антимонопольного регулирования является определение влияния естественных монополий на конкуренцию и на экономическое развитие, т.к. некоторые естественные монополии также являются помощниками в выведении страны из экономического кризиса. Важнейшим методом регулирования естественных монополий является тарифная политика. Кроме этого, существуют такие методы как сертификация продукции, обязательный аудит, организация торгов за франшизу.

В основном же, российская антимонопольная политика борется с искусственными монополиями, которые и несут те самые негативные последствия от монополистической деятельности.

Следовательно, российским антимонопольным органам необходимо определить эффективное соотношение конкуренции и монополий для развития экономики страны. Приоритетным является недопущение развития монополизма как преобладающего типа экономических отношений. При эффективной антимонопольной политике, а также при существовании множества конкурирующих субъектов малого и среднего бизнеса, которые обладают мобильностью, динамичностью, предприятия с монопольной властью не смогли бы так негативно влиять на экономику страны.

Предложения по уточнению и конкретизации термина «транспортные услуги, оказываемые на железнодорожных подъездных путях» и порядка тарификации этих услуг ФАС России направляла в Минтранс России и Минэкономразвития России. В ходе контроля норм за соблюдением норм антимонопольного законодательства были выявлены случаи нарушения положений Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Так одним из самых частых в 2015 году нарушений стало злоупотребление ОАО «РЖД» своим доминирующим положением путем введения запретов, не разрешенных на законодательном уровне, на перевозку грузов и порожних вагонов («логический контроль»). В целях пресечения указанных действий ОАО «РЖД», было выдано 4 предупреждения о прекращении указанных действий.

ФАС России рассмотрел дело № 1-15-112/00-03-14 в отношении ФСТ России в рамках которого установлено.

1. Приказами ФСТ России установлены скидки на порожний пробег полувагонов моделей 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869, вагона-хoppers для минеральных удобрений модели 19-9835-01 (производятся и реализуются только ЗАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания», включая ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод»); моделей 12-196-01, 12-196-02 вагонов производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод». Вместе с тем, ряд вагоностроителей, в том числе ОАО «Алтайвагон», ЗАО «Промтрактор-Вагон», производят иные модели вагонов со схожими техническими характеристиками. Таким образом, скидки предоставлены не на основе универсального принципа, а только для вагонов определенных моделей.

Скидки различны для вагонов моделей УВЗ, ТВСЗ.

2. Для целей тарифообразования, эксплуатации вагонов на ж/д инфраструктуре не закреплено понятие инновационности, а также параметров инновационности железнодорожных вагонов и критерии отнесения железнодорожных вагонов к инновационным. Соответственно, отсутствуют документы и информация по вопросу порядка обращения в тарифный орган за изменением тарифа для инновационных вагонов.

3. В рамках рассмотрения дела ОАО «РЖД», иные лица, участвующие в деле, не представили доказательств наличия экономического эффекта для инфраструктуры железнодорожного транспорта при предоставлении тарифной скидки на порожний пробег инновационных вагонов.

Кроме того, ОАО «РЖД» данный учет не ведется и не предусмотрен Порядком раздельного учета доходов и расходов ОАО «РЖД».

4. В рамках «ценовых пределов» (тарифного коридора) ОАО «РЖД», исходя из экономической эффективности, имеет право снизить тариф, в том числе для инновационного развития железнодорожного транспорта, стимулирования внедрения новой техники и технологий на железнодорожном транспорте, в том числе в части новых типов вагонов и вагонных тележек, обеспечивающего повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Таким образом, приказы ФСТ России, касающиеся установления пониженных железнодорожных тарифов в отношении ряда моделей вагонов (в индивидуальном порядке), не соответствуют пункту 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции». В связи с тем, что ФСТ России упразднена, рассмотрение дела прекращено. В 2016 году планируется принятие актов, направленных на создание равных условий функционирования производителей вагонов и операторов.

В период 2015-2018 гг. планируется обеспечить реализацию крупных инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте в части обеспечения транспортной безопасности и реализация проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений:

- реконструкция участка железнодорожной линии Междуреченск-Тайшет;

- завершение строительства новой железнодорожной линии Лосево-Каменогорск протяженностью 64 км;

- завершение строительства объекта "Малое кольцо Московской железной дороги";

- комплексная реконструкция участка им. М. Горького-Котельниково-Тихорецкая-Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла

- строительство железнодорожной линии Прохоровка-Журавка-Чертково-Батайск (обход Украины);

-модернизация железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона; комплексная реконструкция линий Таманского полуострова;

-развитие участка Тобольск-Сургут-Коротчаево.

В настоящее время продолжается развитие скоростного железнодорожного сообщения, которое уже вывело железнодорожный транспорт на качественно новый уровень, в том числе по технологиям, технике и качеству предоставляемых услуг.

В ближайшей перспективе планируется появление высокоскоростного сообщения. Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения позволит обеспечить сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование роста научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня. Тем не менее, дальнейшее развитие высокоскоростного сообщения зависит от инвестиционных возможностей частных инвесторов и государства, которые в настоящее время ограничены. В настоящее время определяются источники финансирования, в том числе за счет средств федерального бюджета, по проведению проектно-изыскательных работ по строительству ВСМ-2 (Москва-Казань).

Заключение. Одной из главных проблем российского антимонопольного регулирования на данном этапе является высокая степень государственного монополизма во многих сферах экономики. Такое состояние экономики может оправдываться только на определенном этапе перехода к рыночной экономике. Государственный монополизм важен в условиях экономического кризиса для более скорейшего выхода из него. Но всё же, необходимо двигаться к созданию конкурентной среды. Когда будет экономический рост, предприятия смогут создать высокую конкуренцию для монополистов. На данном этапе одной из самых важных задач антимонопольной политики России является выявление монополий, которые прямо противоположно влияют на выход экономики страны из кризисного состояния, борьба с ними,

а также поддержка деятельности тех монополий, чье влияние способствует восстановлению.

В России различные особенности регулирования естественных и искусственных монополий. Особенности регулирования естественных монополий в России. Необходимость государственного регулирования естественных монополий определяется тем, что режим конкуренции обладает более высоким потенциалом повышения эффективности, а также тем, что естественная монополия – это потенциальная возможность злоупотребления ею против интересов общества. Но полная демонаполизация естественных монополий или невозможна, или очень затруднительна. Потребителем услуг естественных монополий является помимо населения и организаций еще и непосредственно государство, поэтому главная задача регулирования естественных монополий состоит в том, чтобы защитить интересы потребителей. Сложность регулирования естественных монополий также состоит в том, что конкурентная среда в этих сферах не всегда является эффективной, поэтому антимонопольным органам необходимо проводить сложный анализ, чтобы понять целесообразность и необходимость тех или иных действий. Политика в сфере естественных монополий является более жесткой по сравнению с политикой в иных сферах, где государство больше полагается на рыночные механизмы саморегулирования, что зачастую приводит к ущемлению интересов потребителей, например, завышением производителями цен на жизненно необходимые товары и услуги.

Наличие недостатков в государственной политике в области тарифов и естественных монополий. В отношении субъектов естественной монополии по-прежнему сохраняется излишняя карательная направленность существующего законодательства. Фактически не функционирует порядок разработки, согласования и утверждения инвестиционных программ компаний, осуществляющих регулируемую деятельность.

В рамках действующего законодательства в сфере пригородного сообщения железнодорожным транспортом субъекты естественной

монополии имеют возможность включать в затратную часть своей деятельности расходы, не имеющие прямого отношения к функционированию системы пригородного пассажирского транспорта, а впоследствии осуществлять политику фактического взыскания с региональных бюджетов сверхдоходов.

В настоящее время в стадии разработки ФАС России находится Методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании тарифов, сборов и платы за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, которая будет включать в себя механизм расчета экономически обоснованных затрат, формирование экономически обоснованных тарифов и формирование экономически обоснованных сборов и платы.

Также ФАС России продолжает работу над Методикой расчета ставок платы за услуги по аренде подвижного состава и связанных с ними услуг и уже в 2017 г. указанные ставки планируется установить на федеральном уровне. Кроме того, планируется внесение изменений в нормативные правовые акты, направленные на совершенствование порядка ценообразования в указанной сфере, в том числе в части уточнения перечня дополнительных сборов, подлежащих тарифному регулированию.

С 2014 года был осуществлен переход на долгосрочное тарифное регулирование грузовых железнодорожных перевозок методом доходности на инвестированный капитал. С целью восстановления доходной базы ОАО "РЖД" тарифы в 2015 году были проиндексированы с января на 10 % с учетом предоставления бюджетных дотаций в размере 30 млрд. рублей.

На 2016 год индексация тарифов будет определена с учетом отсутствия бюджетных дотаций, дальнейшей оптимизации издержек компании и составит 9 процентов. Для недопущения избыточного роста транспортных издержек в экономике в 2017-2018 гг. рост тарифов на грузовые перевозки будет более сдержанным - параметры индексации цен на грузовые перевозки будут приближены к целевому ориентиру по инфляции на этот период. При

этом потребуются проведение дополнительных мероприятий в части сокращения административных расходов и оптимизации закупок. В этом случае предоставления бюджетной субсидии на финансовую сбалансированность компании не потребуется.

В отношении цен на услуги по предоставлению грузовых вагонов для перевозок, которые не регулируются государством, начиная с 2013 года отмечалось снижение ставок (к концу 2014 года ставка за пользование полувагоном снизилась до 550-650 рублей ваг./сутки (ранее составляла более 1000 рублей ваг./сутки).

Повышение тарифов на пассажирские перевозки в регулируемом секторе в 2016-2018 гг. будет ограничено в пределах 4-4,5 процента. Тарифы на услуги инфраструктуры, предоставляемые для осуществления пассажирских перевозок в регулируемом сегменте, будут проиндексированы аналогичными темпами.

Будет изменен подход к государственному субсидированию пассажирского комплекса в дальнейшем следовании путем перехода к модели государственного заказа перевозок, имеющих социальное значение, и либерализации коммерческих. Реализация данного подхода будет сопровождаться оптимизацией маршрутной сети, выработкой стандарта транспортного обслуживания и созданием стимулирующей к улучшению качества работы перевозчика тарифной системы.