

Министерство науки и высшего образования РФ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической теории и  
национальной экономики

**Причины и последствия монополизации секторов российской  
экономики**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

Студентки 4 курса 411 группы

направления 38.03.01 Экономика

профиля «Экономика предпринимательства»

экономического факультета

Галановой Анны Григорьевны

Научный руководитель

д.э.н., профессор  
степень, уч. звание

\_\_\_\_\_

дата, подпись

О.Ю.Красильников  
инициалы, фамилия

Заведующий кафедрой

к.э.н., доцент  
должность, уч. степень, уч. звание

\_\_\_\_\_

дата, подпись

Е.В.Огурцова  
инициалы, фамилия

Саратов 2018 год

**Введение.** Одной из экономических предпосылок демократического общества является свободная конкуренция - синоним свободы выбора и предпринимательства. Она способствует прогрессу экономики: повышается эффективность производства, создаются условия для концентрации ресурсов в общественно насущных и результативных отраслях экономики. Она побуждает предпринимателей активно внедрять инновации, совершенствовать технологию и рационально использовать ресурсы, вытесняет неэффективные предприятия. В то же время для любого хозяйствующего субъекта характерно стремление к вытеснению конкурентов с рынка, к монополии. Проблемы монополизации хозяйственной жизни привлекают пристальное внимание не только специалистов, но и широких слоев населения.

Монополистическая деятельность может быть направлена на ограничение конкуренции, установление монопольно высоких (низких) цен, создание барьеров входа на рынок. В свою очередь, ограничение конкуренции существенно искажает действие рыночных сил, приводит к нерациональному распределению общественных ресурсов, негативно сказывается на хозяйственной деятельности всех участников рынка и экономическом благосостоянии общества. Поэтому необходимо действенное регулирование монополистической деятельности.

С начала 90-х годов эти проблемы остро стали перед Россией: без принятия твердых и последовательных мер против монополизма нельзя надеяться на успех экономической реформы в экономике. Успех экономических преобразований в немалой степени зависит от взвешенной, выверенной системы регулирования государством монопольных процессов и конкурентных отношений.

Современное состояние экономики России выявило множество противоречий и проблем, среди которых можно отметить и поиск оптимальных форм государственного регулирования монопольной деятельности предприятий. Формирующиеся рыночные отношения

потребовали от институтов власти изменения структуры хозяйственных связей в естественно – монопольных отраслях. Данное обстоятельство вызвало необходимость более детальной оценки разнообразных методов регулирования монопольной деятельности, а также разработки и внедрения ранее не применявшихся методов в экономической практике России.

В России исследованием разных аспектов существования, функционирования, развития монополий и их регулирования занимаются такие экономисты, как Авдашева С., Бутыркин А., Ворожейкин В., Городецкий А., Дерябина М., Кокорев В., Коломийченко О., Королькова Е., Крафт Г., Крюков В., Никитин С., Никифоров А, Павленко Ю., Тиссен Е., Третьяк В., Цапелик В., Шаститко А. и другие.

Зарубежная практика исследования монопольных образований имеет многолетнюю историю изучения. Первыми из зарубежных экономистов, обративших внимание на проблему возникновения монополий и последствий их функционирования были представители неоклассической школы Курно А. и Маршалл А. В дальнейшем изучением монополий занимались Аткинсон Э., Баумоль У., Вилиг Р., Вэриан Х., Демсец Г., Дюпюи Ж., Кан А., Лернер А., Найт Ф., Панзар Дж., Пигу А, Рамсей Ф., Робинсон Дж., Фостен С., Хикс Дж., Цейтен Ф., Чемберлин Э., Эли Р. и другие.

Основной целью работы является рассмотрение причин и последствий монополизации секторов российской экономики.

Основными задачами исследования являются:

- анализ возникновения и развития монополий различных видов в современной российской экономике,
- доказательство необходимости и реализации антимонопольного регулирования в российской практике,
- выявление особенностей монополизации реального сектора экономики на примере железнодорожного транспорта в российской экономике и регулирования рынка железнодорожных перевозок антимонопольным комитетом, а также выявление положительного влияния на развитие этого

рынка за счет формирования инновационной и экологической стратегии ОАО «РЖД» России.

Теоретической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных авторов, посвященных природе возникновения и функционирования монополий, а также регулированию и путям реформирования монополий, периодическая литература, материалы научных конференций, нормативно-правовые акты России и зарубежных стран.

Информационную базу исследования составили фактологические материалы о монополиях, о методах регулирования монопольной деятельности, содержащиеся в монографиях, отчетах ФАС, отчетах ФСТ, ресурсах Интернета.

**Основное содержание работы.** На сегодня монопольные образования в России основаны на особенностях или специфике технологий, отражающих естественные законы природы, а также на правах собственности или государственных лицензиях.

Для сокращения влияния монопольных образований на развитие различных рынков уже в 19 веке возникла необходимость в развитии антимонопольного регулирования экономики. Во всех странах мира постоянно происходит поиск оптимального соотношения формально-юридических и экономико-аналитических методов и инструментов защиты экономической конкуренции в условиях повышения международной конкурентоспособности национальных экономик. Независимо от особенностей национальных моделей конкурентной политики во всех странах запрещенными являются действия, касающиеся горизонтальной фиксации цен, сговора о доле рынка, договоренностей о взаимном продажах, связанных продаж и т.д. Антимонопольная политика уже достаточно давно является равноправным элементом внешнеэкономических связей де-юре.

Соглашения, посвященные вопросам конкуренции, заключались во всех основных интеграционных группировках.<sup>1</sup>

Антимонопольное законодательство – законодательно закрепленные основополагающие правила деятельности на рынке хозяйствующих субъектов, органов государственной власти и управления<sup>2</sup>. Процесс защиты конкуренции и препятствия монополизму на рынках Российской Федерации предусматривает учет следующих общих требований: ориентация на создание конкурентного рынка, защиту прав и интересов потребителей; комплексность решения задач демонополизации, приватизации и структурной перестройки экономики; дифференцированный подход к объектам демонополизации с учетом социальных интересов, отраслевых (продуктовых) и региональных особенностей; взаимосвязанность решения проблем демонополизации и развития конкуренции на федеральном, отраслевом и региональном уровнях; учет факторов интеграции российской экономики в мировую систему хозяйства, открытости товарных рынков для международной конкуренции в сочетании с мерами по защите отечественных товаропроизводителей; мониторинг изменения структуры рынка и соответствия программно-реализационного механизма демонополизации и развития конкуренции его структуре; обеспечение гласности проводимых мероприятий и их результатов.

---

• <sup>1</sup> ЕС - в Римском договоре существовала глава «Правила конкуренции» (статьи 85-94); после образования ЕС ключевые статьи договора 85 и 96 стали статьями 81 и 82 Договора об учреждении ЕС;

• НАФТА - глава 15 Соглашения - «Конкурентная политика, монополии и государственные предприятия» (содержит запрет для монополий совершать злоупотребления своим положением на территории другой страны, ряд запретов при создании государственных предприятий, в т.ч. которым передаются властные полномочия);

• АТЭС - Манильский план действий (1994 г.);

• МЕРКОСУР - Протокол о защите конкуренции в МЕРКОСУР (1996 г.);

• СНГ - Межправительственный договор о проведении согласованной антимонопольной политики. (первая редакция была принята в 1993 г., в 2000 г. - новая редакция, дополненная «Положением о взаимодействии»).

<sup>2</sup> Пироженко А. Конкурентная политика: региональный приоритет / А. Пироженко // Конкурентная политика. – 2011. – №3. – С. 12.

Основу транспортной системы России образует в основном железнодорожный транспорт. Он играет ключевую роль, как в обеспечении экономики, так и в интеграционных процессах. На транспортную систему страны приходится 85% грузооборота, он обеспечивает внешнеторговые операции и транзит через 30 пограничных переходов и 40 портов. ОАО "РЖД" входит в число крупнейших транспортных компаний мира и является одним из самых крупных предприятий в России.

ОАО «РЖД» создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством Российской Федерации в 2003 году. В процессе приватизации создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставной капитал ОАО "РЖД". Единственным акционером компании является РФ. От имени РФ полномочия акционера осуществляются Правительством РФ. Компания оказывает большой спектр услуг в таких сферах как пассажирские и грузовые перевозки, предоставление услуг локомотивной тяги и инфраструктуры, а также ремонт подвижного состава; контейнерные перевозки, логистические, инжиниринговые услуги; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; а также прочие виды деятельности.

Компания входит в ТОП-10 мировых компаний и занимает лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры; обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов; ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлечение к работе в холдинге лучших специалистов за счет гарантии конкурентоспособности заработной платы, роста производительности и улучшения условий труда, современного социального пакета; обеспечение

снижения нагрузки на окружающую среду в 2 раза; обеспечение устойчивой синергии между элементами холдинга.

Управление инновационной деятельностью в компании сформирована и развивается в целях повышения эффективности инновационных процессов во всей экономике. Механизм управления инновационной деятельностью основан на взаимосвязи между департаментами ОАО «РЖД», подразделениями бизнес-блоков холдинга «РЖД» с институтами научно-технического комплекса холдинга, учреждениями РАН, другими организациями научно-технического и производственного комплекса. Механизм управления инновационной деятельностью на уровне управления Холдингом в целом соответствует структуре технико-технологического развития.

Холдинг «РЖД» проводит инновационную политику, которая охватывает все виды деятельности компании и является основой для реализации задач консолидации инновационной деятельности подразделений и филиалов ОАО РЖД» и его ДЗО, реализации стратегии и планов НТР, направленных на создание экономически эффективных технологий для развития Холдинга.<sup>3</sup>

В рамках этой программы предполагается реализация инноваций, таких как технологические, продуктовые и процессные, организационные и маркетинговые. Программа представляет собой новый формат мероприятий и проектов внедрения прорывных инновационных технологий и технических средств, обусловленных требованиями клиентоориентированности бизнес-процессов Холдинга. В рамках разработки Программы с учетом технико-технологических и экономических вызовов актуализирована Стратегия научно-технического развития холдинга «РЖД» («Белая книга»), являющаяся ее составной частью и определяющая приоритеты развития науки, техники и

---

<sup>3</sup> Уже в 2016 завершилась реализация Программы инновационного развития ОАО «РЖД» до 2016 года, в соответствии с ним и с поручением Правительства Российской Федерации от 1августа 2014 года № ДМ-ПЗ6-6057 в ОАО «РЖД» организована разработка Комплексной программы инновационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период 2016 - 2020 гг..

технологий на перспективу.

Делая вывод, можно сказать, что достижение всех целевых показателей компании возможно только с учетом внедрения инновационных технологий и осуществления инвестиций в природоохранную деятельность компании. Выбор, который делает компания по приоритетным природоохранным мероприятиям должен осуществляться в пользу проектов, позволяющих, во-первых, ликвидировать самые острые экологические проблемы, и во-вторых, проектов, которые дают максимальный экологический эффект на каждый рубль вложенных инвестиций. Все эти мероприятия напрямую влияют на инновационное и экологическое состояние всей экономики в целом и повышает её.

По данным ФАС РФ, в ряде регионов не соблюдается порядок установления тарифов на основе себестоимости и предельного уровня рентабельности, позволяющей обеспечивать безубыточность деятельности предприятий промышленного железнодорожного транспорта, а регулирование тарифов на местах ставится в зависимость от различных местных с локальных задач.

Также не установлен порядок, который определял бы правовые основания и правила закрытия подъездных железнодорожных путей. Собственники этих путей обосновывают проводимое закрытие (с последующим демонтажем) некупаемостью имеющихся затрат на их содержание. Вместе с тем представляется очевидным, что вопрос закрытия отдельных подъездных путей не должен рассматриваться только в одностороннем порядке. Кроме того, в настоящее время возникла потребность использования железнодорожных путей необщего пользования для отстоя грузовых вагонов в связи с имеющимся дисбалансом между количеством подвижного состава и его фактической загруженностью, что обусловлено падением объемов грузовых перевозок и вызвано имеющимся конфликтом интересов участников рынка этих перевозок и несогласованностью их действий.

Так одним из самых частых в 2016 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.

**Заключение.** Главная проблема российского антимонопольного регулирования является высокая степень государственного монополизма во многих сферах экономики, в частности в сфере железнодорожных перевозок. 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.

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.

Обсуждается вопрос переноса установления экономически обоснованного тарифа на федеральный уровень, что должно снять споры между региональными властями и пригородными пассажирскими властями, но сократит участие региональных органов тарифного регулирования в формировании экономически обоснованного тарифа.

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. На 2017 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 потребуются.

Будет осуществлен пересмотр приоритетов развития железнодорожной инфраструктуры, целью которого будет являться адаптация инвестиционной программы ОАО "РЖД" к изменившимся условиям в российской экономике. 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).

Следовательно, на рынке грузовых железнодорожных перевозок пока отсутствует четкая и выстроенная система взаимоотношений участников рынка, и, как следствие, грузовой железнодорожный транспорт имеет недостаточную конкурентоспособность и является монопольной структурой, которая ущемляет интересы заказчиков и является препятствием для возникновения конкуренции.