

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

**РАЗВИТИЕ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В РОССИЙСКОЙ  
ЭКОНОМИКЕ**

АВТОРЕФЕРАТ НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Студента 4 курса 411 группы

направления 38.03.01 «Экономика»

профиль «Экономика предпринимательства»

Курганова Артёма Евгеньевича

Научный руководитель

к.э.н., доцент \_\_\_\_\_ Е.В. Порезанова

Зав.кафедрой

к.э.н., доцент \_\_\_\_\_ Е.В. Огурцова

Саратов 2018

**Введение.** Проблема монополизма в экономике была предметом научного интереса экономистов на протяжении почти всего двадцатого века. Эта тема актуальна и для России, т.к. существуют экономические гиганты, которые прочно занимают монополистическое место в своей отрасли. И рост таких монополий дает государству толчок для развития и совершенствования антимонопольной политики.

Цель данной работы – исследовать развитие естественной монополии в России. Исходя из поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- определить сущность понятия естественная монополия в рамках современной теории
- раскрыть роль естественных монополий в экономике России
- проследить перспективу развития естественных монополий в России
- рассмотреть реформирование естественных монополий на примере газовой отрасли и ж/д транспорта
- исследовать методы регулирования естественной монополии.

**Основная часть.** Монополия – это крупное предприятие или объединение, контролирующее объём производства, сбыт и ценообразование одного или нескольких видов продукции. При таком положении в отрасли функционирует одно господствующее предприятие, производящее уникальную продукцию, конкуренция отсутствует, а входные барьеры непреодолимы.

Существует несколько видов монополий:

1. Естественная монополия - состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства, а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий,

в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров;<sup>1</sup>

2. Государственная монополия - монополия, деятельность которой контролируется и регулируется законодательно.

3. Открытая или временная монополия - это такая ситуация на рынке, при которой доминирующее положение занимает та фирма, которая раньше других освоила новую технологию и успешно внедрила в производство.



Рисунок 1- Вклад естественных монополий в ВВП страны.<sup>2</sup>

Монополии обладают огромным влиянием на благосостояние экономики страны, они могут как положительно, так и пагубно влиять на нее. Поэтому их исследование, а именно изучение этих факторов имеет огромное значение особенно в Российской Федерации, где законодательная база, регулирующая влияние монополий далеко не идеальна. Исходя из всего вышеперечисленного, тема естественных монополий является актуальной.

<sup>1</sup> Трачук, А.В. Естественные монополии и конкуренция / Трачук А.В.// Энергетика и промышленность России.,2014. – с. 28.

<sup>2</sup> <http://www.rbc.ru/> Сайт РБК (дата обращения 23.02.2018).

Естественная монополия — вид монополии, занимающий привилегированное положение на рынке в силу технологических особенностей производства (в связи с эксклюзивным обладанием необходимыми для производства ресурсами, крайне высокой стоимостью или исключительностью материально-технической базы). Чаще всего, естественные монополии — это фирмы, управляющие трудоёмкими инфраструктурами, повторное создание которых другими фирмами экономически неоправданно или технически невозможно. Эта отрасль, в которой долгосрочные средние издержки минимальны только в том случае, если всего одна фирма обслуживает весь рынок. Естественная монополия может существовать в результате барьеров для доступа конкурентов, привилегий государства или ограниченной информации. Естественная монополия отличается большой возрастающей отдачей от масштаба, а производственные затраты много ниже в сравнении с совершенной конкуренцией или олигополией. Естественная монополия основана на особенностях технологии, отражающих естественные законы природы, а не на правах собственности или государственных лицензиях. Принудительное рассредоточение производства на нескольких фирмах неэффективно, поскольку оно привело бы к увеличению издержек производства.<sup>3</sup>

Существуют два типа естественных монополий:

а) Природные монополии. Рождение таких монополий происходит из-за барьеров для конкуренции, возведенных самой природой. Например, монополистом может стать фирма, геологи которой обнаружили месторождение уникальных полезных ископаемых, и которая купила права на земельный участок, где располагается это месторождение. Теперь никто другой это месторождение использовать не сможет: закон защищает права собственника, даже если он оказался в итоге монополистом (что не

---

<sup>3</sup> Королькова, Е. И. Тенденции в развитии теоретических подходов к регулированию естественных монополий / Королькова Е. И. // Экономический журнал ВШЭ. 1999. № 2. с.252.

исключает регулирующего вмешательства государства в деятельность такого монополиста).

б) Техничко-экономические монополии. Так условно можно называть монополии, возникновение которых продиктовано либо техническими, либо экономическими причинами, связанными с проявлением эффекта масштаба.<sup>4</sup>

Направления функционирования естественных монополий:<sup>5</sup>

- транспортировка нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам;
- транспортировка газа по трубопроводам;
- услуги по передаче электрической и тепловой энергии;
- железнодорожные перевозки;
- услуги транспортных терминалов, портом, аэропортов;
- услуги общедоступной почтовой связи.

Под естественной монополией западные экономисты понимают нечто существенно иное, чем основная масса экономистов в России. Самым общим условием и возникновения, и существования естественной монополии является возможность фирмы в течение длительного времени получать экономию от роста масштаба производства.

Российские экономисты чаще всего обращают внимание лишь на владение каким-либо важным естественным или производственным ресурсом, совершенно игнорируя главную причину – эффект масштаба, который связан не с владением чем-либо, а с производством определенных продуктов, с отраслевыми особенностями их производства.

Поддерживая точку зрения российских учёных, по моему мнению, возникновение естественных монополий в России обусловлено именно технологическими особенностями производства и обладанием недоступными другим фирмам ресурсами.

---

<sup>4</sup> Федотовская, О. А., Айрапетова А. Г. Проблемы определения естественной монополии в современной экономике // Фундаментальные исследования. 2014. №9, с.835.

<sup>5</sup> Федотовская, О. А., Айрапетова А. Г. Проблемы определения естественной монополии в современной экономике // Фундаментальные исследования. 2014. №9, с.837.

## Эффект масштаба



Рисунок 2 - Эффект масштаба.<sup>6</sup>

В экономике России естественные монополии:<sup>7</sup>

- являются неким способом устранения противоречия между отдельными субъектами национальной экономики;
- обеспечивают субъектов экономической системы природными ресурсами и каналами связи;
- создают условия для развития других секторов экономики;
- являются стабильным источником рабочих мест и доходов для населения страны;
- являются ключевым источником доходов для региональных бюджетов и страны в целом.

Суть естественных монополий состоит в том, что они создают собственную инфраструктуру и финансовую систему, которые являются основой жизнеспособности страны. Таким образом, естественные монополии являются основой социальной стабильности общества.

<sup>6</sup> <http://www.rbc.ru/> Сайт РБК (дата обращения 24.02.2018).

<sup>7</sup> Белоусова, Н. И., Васильева Е. М. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий/ Белоусова Н. И. // КомКнига - М.,2016. -с.124.

Проведём анализ финансовых результатов хозяйственной деятельности ПАО «РЖД». ПАО «РЖД» основано 18 сентября 2003 постановлением Правительства Российской Федерации №585. По состоянию на 2017 год, является крупнейшей транспортной компанией в России, а также крупнейшим работодателем. Компания осуществляет грузовые перевозки, пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении, предоставление услуг локомотивной тяги и инфраструктуры, ремонт подвижного состава и содержание социальной сферы в 77 из 85 субъектов Российской Федерации. На долю ПАО «РЖД» приходится 27% процентов пассажирооборота и 45% грузооборота всей транспортной системы России.

Проанализируем итоги финансово-экономической деятельности в 2015-2016г.г. Рассмотрим доходы компании по видам деятельности.

Таблица 1 – Доходы ПАО «РЖД» от предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги за 2015-2016г.г.<sup>8</sup>

Показатель млрд. руб.	2015 год	2016 год	Изменение (млрд. руб.)
Предоставление услуг инфраструктуры по грузовым перевозкам	8.1	7.4	-0.7
Предоставление услуг инфраструктуры в пригородном сообщении	28.7	30.5	1.8
Предоставление услуг инфраструктуры в дальнем следовании	63.1	66.7	3.6
Предоставление услуг локомотивной тяги	10.5	10.9	0.4

Как следует из таблицы 1, доходы компании от предоставления услуг инфраструктуры по грузовым перевозкам за 2016 год снизились на 0.7 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составили 7.3 млрд. руб. Доходы от предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении за 2016 год увеличились на 1.8 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составили 30.5 млрд. руб. Доходы от предоставления услуг инфраструктуры в дальнем

<sup>8</sup> <http://www.rzd.ru> Сайт ПАО «РЖД» (Дата обращения 02.04.2018г.)

следования за 2016 год увеличились на 3.6 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составили 66.7 млрд. руб. Доходы от предоставления услуг локомотивной тяги за 2016 год увеличились на 0.4 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составили 10.9 млрд. руб.

Рассмотрим доходы ПАО «РЖД» от перевозок и прочих видов деятельности за 2015-2016г.г. Проанализируем данные, представленные в таблице 2.

Таблица 2 – Доходы ПАО «РЖД» от перевозок и прочих видов деятельности за 2015-2016г.г.<sup>9</sup>

Показатель млрд. руб.	2015 год	2016 год	Изменение млрд. руб.
Грузовые перевозки	1203.9	1254. 5	50.5
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	11.2	14.9	3.6
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	0.5	2.1	1.6
Доходы от прочих видов деятельности	184.8	190.5	5.7

Как свидетельствуют данные таблицы 2, доход от грузовых перевозок в 2016 году увеличился на 50.5 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составил 1254.5 млрд. руб. Доход от пассажирских перевозок в дальнем следовании увеличился на 3.6 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составил 14.9 млрд. руб. Доход от пассажирских перевозок в пригородном сообщении увеличился на 1.6 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составил 2.1 млрд. руб. Доход от прочих видов деятельности увеличился на 5.7 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составил 190.5 млрд. руб.

Общая сумма доходов по всем видам деятельности выросла на 66.7 млрд. руб., по сравнению с 2015 годом, и составила 1577.5 млрд. руб.

Рассмотрим динамику грузооборота ПАО «РЖД» за 2016-2017г.г. Проанализируем данные, представленные в таблице 3.

Таблица 3 – Динамика грузовых перевозок ПАО «РЖД» за 2016-2017г.г.<sup>10</sup>

Вид груза	Количество, млн	Количество, млн	Динамика (%)
-----------	-----------------	-----------------	--------------

<sup>9</sup> <http://www.rzd.ru> Сайт ПАО «РЖД» (Дата обращения 02.04.2018г.)

<sup>10</sup> <http://www.rzd.ru> Сайт ПАО «РЖД» (Дата обращения 02.04.2018г.)

	тонн, 2016 год	тонн, 2017 год	
Каменный уголь	328,6	358,5	9,1
Кокс	11,7	11,2	-4,7
Нефть и нефтепродукты	235,8	235,5	-0,2
Руда железная и марганцевая	109,5	110,5	0,9
Черные металлы	71	73	2,8
Лом черных металлов	15	15,7	4,8
Лесные грузы	42,2	43,3	2,5
Зерно и продукты перемола	19	22,1	16,4
Руда цветная и серное сырье	21,1	20,2	-4,1
Химикаты и сода	25,7	26,1	1,7
Промышленное сырье и формовочные материалы	35	36,5	4,3
Всего	1222,3	1261	3,2

Как следует из таблицы 3, количество перевезённого каменного угля за 2017 год увеличилось на 9.1%, по сравнению с 2016 годом, и составило 358.5 млн. тонн. Количество перевезённого кокса за 2017 год уменьшилось на 4.7%, по сравнению с 2016 годом, и составило 11.2 млн. тонн. Количество перевезённой нефти и нефтепродуктов за 2017 год уменьшилось на 0.2%, по сравнению с 2016 годом, и составило 235.5 млн. тонн. Количество перевезённой железной и марганцевой руды за 2017 год увеличилось на 0.9%, по сравнению с 2016 годом, и составило 110.5 млн. тонн. Количество перевезённых чёрных металлов за 2017 год увеличилось на 2.8%, по сравнению с 2016 годом, и составило 73 млн. тонн. Количество перевезённого лома чёрных металлов за 2017 год увеличилось на 4.8%, по сравнению с 2016 годом, и составило 15.7 млн. тонн. Количество перевезённых лесных грузов за 2017 год увеличилось на 2.5%, по сравнению с 2016 годом, и составило 43.3 млн. тонн. Количество перевезённого зерна и продуктов помола в 2017 году увеличилось на 16.4%, по сравнению с 2016

годом, и составило 22.1 млн. тонн. Количество перевезённой цветной руды и серного сырья в 2017 году уменьшилось на 4.1%, по сравнению с 2016 годом, и составило 20.2 млн. тонн. Количество перевезённых химикатов и соды за 2017 год увеличилось на 1.7%, по сравнению с 2016 годом, и составило 26.1 млн. тонн. Количество перевезённого сырья и формовочных материалов за 2017 год увеличилось на 4.3%, по сравнению с 2016 годом, и составило 36.5 млн. тонн. Общее количество перевезённого груза за 2017 год увеличилось на 3.2%, по сравнению с 2016 годом, и составило 1261 млн. тонн.

Грузооборот в 2017 году увеличился на 6.4%, по сравнению с 2016 годом, и составил 2491 млрд. тонно-километров.

По итогам 2016 года компания показала сбалансированный финансовый результат без получения государственных субсидий. За 2015–2016г.г. сокращение издержек составило более чем 103 млрд. руб. В условиях снижения ВВП Российской Федерации на 0,2 % объем погрузки грузов на сети железных дорог увеличился к 2015 году на 0,6 % (1 222,3 млн. т.), грузооборот – на 1,5% (2 997,8 млрд. тонно-километров).

Кроме того, ПАО «РЖД» достигло заданных Правительством Российской Федерации темпов снижения аварийности на инфраструктуре. В 2016 году количество транспортных происшествий снизилось на 41 %.

Компания впервые полностью сбалансировала свой финансовый результат без получения государственных субсидий, которые ранее выделялись ПАО «РЖД» на программу капитального ремонта. Компания изыскала дополнительные средства на проведение капитального ремонта пути в сумме 15 млрд. руб.

Несмотря на индексацию тарифов на грузовые перевозки в размере 9 %, средняя доходная ставка на 10 тонно-километров увеличилась только на 2,7 %. Вследствие изменения структуры перевозок, в том числе вызванного снижением доли высокодоходных грузов и увеличением доли низкодоходных грузов, снижение доходов к первоначальному плану составило более 84 млрд. руб. Для сохранения безубыточности Компания

снизила расходы по перевозочным видам деятельности к первоначальному плану почти на 60 млрд. руб.

За счет реализации программы повышения эффективности себестоимость перевозок возросла к прошлому году на 0,8 % при среднегодовой инфляции в размере 7,1 % и росте цен в промышленности на 4 %.

В ходе исследования, были выявлены проблемы в работе компании. Например, отсутствие управляющего воздействия между участниками перевозок (в частности организация погрузочно-выгрузочных операций в портах). В качестве решения данной проблемы, предлагается создать централизованную систему логистических центров, которая будет иметь вертикальную структуру и строиться следующим образом: главный логистический центр, который будет решать стратегические управленческие задачи (координацию действий региональных логистических центров, управление грузопотоками по всем направлениям); региональный логистический центр, необходимый для осуществления управления в рамках своего региона или взаимодействия с центрами других регионов; районные логистические центры будут исполнять те же функции, но в пределах своей сферы влияния. Также стоит отметить низкую скорость межрегионального сообщения, в связи с чем необходимо развивать скоростное и высокоскоростное сообщение не только в центральных регионах России, но и в отдалённых городах. На данный момент высокоскоростные поезда курсируют по следующим направлениям: «Стриж» - Москва – Нижний Новгород; «Ласточка» - Санкт-Петербург – Великий Новгород, Москва – Нижний Новгород; «Сапсан» - Москва – Санкт-Петербургом. В 2015 году начали проектирования первой в России высокоскоростной магистрали ВСМ Москва – Казань. Создание подобных магистралей требует огромных затрат, поэтому необходимо повысить экономическую и энергетическую эффективность компании, обновить инфраструктуру и подвижной состав и модернизировать системы безопасности движения поездов.

**Заключение.** Как отмечалось в работе, в условиях высокой монополизации отдельных отраслей экономики возникает необходимость антимонопольного регулирования. В настоящее время естественные монополии получают государственную поддержку, так как их роль в экономике страны очень значительна. Крупнейшие монополисты ежегодно попадают в список крупнейших налогоплательщиков, что свидетельствует об их колоссальном вкладе в бюджетную систему страны. Также они обеспечивают граждан рабочими местами и создают условия для развития других секторов экономики.

Однако существуют и негативные стороны существования монополий. Во-первых, это возможность экономии путём снижения качества производимой продукции и предоставляемых услуг. Во-вторых, предприятия получают возможность контролировать цены и устанавливать их уровень. Также монополии не заинтересованы во внедрении инновационных технологий, т.к. не имеют конкурентов и это будет тормозить научно-технический прогресс.

Определены основные пути преодоления монополизма в современной России. Как было сказано выше, естественные монополии в России получают государственную поддержку, поэтому разделить предприятие на более мелкие структуры не представляется возможным. Наиболее эффективным способом на сегодняшний день является иностранная конкуренция, однако самый предпочтительный, на мой взгляд, создание новых предприятий. Это позволит ликвидировать монополию, но сохранить само предприятие.

В данной работе определена роль естественных монополий в экономике России, а также удалось проследить перспективы развития крупнейших монополий страны и возможности их реформирования на примере газовой отрасли (ПАО «Газпром») и транспортной отрасли (ПАО «РЖД»).

Были собраны сведения для проведения анализа хозяйственной деятельности предприятий и оценки финансовых результатов их деятельности.

В результате проведённого исследования, предложены следующие рекомендации для ПАО «РЖД»:

- создать централизованную систему логистических центров, которая будет иметь вертикальную структуру;
- увеличить вложение средств в развитие скоростного и высокоскоростного сообщения;
- обновить инфраструктуру и подвижной состав;
- модернизировать системы безопасности.