

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
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»
профиль «Экономика предпринимательства»
экономического факультета
Щекиной Дарьи Евгеньевны

Научный руководитель
К.э.н., доцент _____ О.Ю. Челнокова

Заведующий кафедрой
к.э.н., доцент _____ Е.В. Огурцова

Саратов 2019 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 различных видов, а также регулированию и путям реформирования монополий, периодическая литература, материалы научных конференций, нормативно-правовые акты России и зарубежных стран. Информационную базу исследования составили статистические материалы о монополиях, о методах регулирования монопольной деятельности, содержащиеся в монографиях, отчетах ФАС, отчетах ФСТ и 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 особых преференциях.

В Докладе о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2018 год ФАС России было обращено внимание на то, что в развитии экономики России проявляются государственно-монополистические тенденции, характеризующиеся увеличением доли государства в экономике.[47] Оценка состояния конкуренции в 2018 году свидетельствует о сохранении в целом негативных явлений, имевших место в 2017 году, а также увеличении опасности ряда экономических угроз, среди которых – картелизация экономики.

Картели и иные антиконкурентные соглашения в Российской Федерации представляют реальную угрозу экономической безопасности страны. Ежегодно в Российской Федерации выявляется значительное количество картелей и иных антиконкурентных соглашений. В 2018 году ФАС России возбуждено 768 дел об антиконкурентных соглашениях, из них

384 дела о картелях, что на 9% меньше, чем в 2017 году (423 дела). При этом более 85 % дел по картелям – сговоры на торгах (332 дела).

Картели и иные антиконкурентные соглашения угрожают экономической безопасности страны, наносят существенный вред бюджетам государства и компаний с государственным участием, а также являются фактором, ведущим к социальной нестабильности.

В целях усиления работы по выявлению и пресечению деятельности картелей ФАС России разработаны законопроекты, направленные на эффективное противодействие картелям, а также ужесточение уголовной и административной ответственности за их участие.

Высокой степенью картелизации характеризуются следующие отрасли экономики во-первых строительная отрасль. Сегодня деятельность картелей с целью поддержания цен на торгах в рассматриваемой сфере охватила более 1000 электронных аукционов, общая сумма начальных (максимальных) цен контрактов по которым составила более 154 млрд рублей. Деятельность картелей и иных антиконкурентных соглашений распространилась на территории 79 субъектов Российской Федерации. На приведенных ниже картах видно, как деятельность картелей охватила почти всю территорию страны.

Также в сфере производства лекарства и медицинских изделий. В 2018 году ФАС России продолжила активную работу по выявлению и пресечению антиконкурентных соглашений в сфере поставок фармацевтической и медицинской продукции. Деятельностью картелей на закупках лекарственных средств и медицинских изделий охвачено уже 82 региона, почти вся территория страны (Рис. 4).

В производстве продуктов питания также выявлены антиконкурентных соглашения. Федеральная антимонопольная служба отмечает высокую социальную опасность антиконкурентных соглашений в данной сфере, так как заказчиками являются образовательные учреждения, в том числе дошкольные, а также медицинские учреждения.

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 демополизации, приватизации и структурной перестройки экономики; дифференцированный подход к объектам демополизации с учетом социальных интересов, отраслевых (продуктовых) и региональных особенностей; взаимосвязанность решения проблем демополизации 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 демополизации и развития конкуренции его структуре; обеспечение гласности проводимых мероприятий и их результатов.

По результатам анализа экономической ситуации в России Федеральная антимонопольная служба ежегодно представляет Доклад о состоянии конкуренции, в котором отражаются основные проблемы и перспективы развития товарных рынков, содержатся предложения по повышению эффективности их функционирования.

На сегодня продолжается снижение количества возбуждаемых антимонопольными органами дел о нарушении антимонопольного законодательства. Сохраняется акцент на пресечение нарушений со стороны органов государственной власти и занимающих доминирующее положение хозяйствующих субъектов. Набирает объемы работа по борьбе с картелями.

Количество выявленных нарушений антимонопольного законодательства сохраняется последние три года на одном уровне за счет успешного применения института предупреждения.

Проблема государственной монополизации экономики на национальном уровне сопряжена с проблемами государственно-

монополистических тенденций региональных экономик и применения не рыночных, а административно-хозяйственных методов управления экономикой на региональном и муниципальном уровне.

Под влиянием сложившихся обстоятельств различия в уровнях развития регионов продолжают углубляться. Разрыв между субъектами Российской Федерации по объему производства промышленной продукции на душу населения превышает 25 раз. При этом имеются группы регионов, находящихся значительно выше (на 70%) и ниже (более чем на 30%) среднероссийских показателей. К первой группе относится 13 субъектов Федерации, специализирующихся преимущественно на добывающих отраслях .[10, С.42]

Неоднородность развития и состояния экономики также явно выражается в поступлении налогов в федеральный бюджет из регионов, что объясняется изъятием сырьевой ренты (НДПИ). К примеру, более 25% всех налоговых поступлений в федеральный бюджет обеспечил Ханты-Мансийский АО, еще 10% – Ямало-Ненецкий АО. Москва дает более 12% поступлений, Санкт-Петербург – 6%. В результате 4 субъекта Российской Федерации обеспечивают более половины налоговых доходов федерального бюджета. Для сравнения: весь Дальний Восток – только 2%.

Минэкономразвития выделяет 10 регионов (Москва, Санкт-Петербург, Московская и Свердловская области, Ханты-Мансийский автономный округ — Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Краснодарский и Красноярский края, а также Татарстан и Башкирия), формирующих больше половины суммарного ВРП, причем порядка 20% приходится на Москву. Доли в ВРП этих десяти регионов относительно стабильны и отражают сложившуюся структуру экономики, почти все эти регионы промышленные или добывающие.

Вызовами для экономики России являются также тенденции регионального экономического протекционизма, о чем свидетельствуют выявленные ФАС России нарушения. На заседании Государственного совета

Российской Федерации 05 апреля 2018 года Президент Российской Федерации, отмечая указанную проблему, пояснил, что тенденции регионального протекционизма есть даже у тех регионов, которые находятся в передовиках, что абсолютно недопустимо.

Рыночная позиция ОАО «РЖД» отражается следующими основными параметрами: сохранение почти 100 % доли рынка в грузовых перевозках по железнодорожной инфраструктуре общего пользования; незначительное присутствие в грузовых железнодорожных перевозках на путях необщего пользования (сегмент ППЖТ), подавляющее большинство таких железнодорожных компаний/цехов являются локальными монополиями; усиление конкурентного давления на железнодорожный транспорт со стороны автомобильного транспорта при перевозке грузов (прежде всего на расстояниях до 2000 км по всей номенклатуре несырьевых грузов), а также воздушного транспорта при перевозке пассажиров (за счет государственного субсидирования авиаперелетов в сообщении с восточными регионами страны).

В целом компания реализует проекты по строительству железных дорог и развитию инфраструктуры в Северной Корее, Сербии, Монголии, Австрии, Словакии, Индонезии в полной мере выполняет взятые на себя обязательства по концессионному управлению железнодорожной системой Армении. Заинтересованность в реализации совместных инфраструктурных проектов также проявляют Бразилия, Оман, Иран, Вьетнам, Эквадор, Индия, Эфиопия. Также развивается технологическое сотрудничество с компаниями в области транспортного машиностроения из Испании, Германии, Франции, при этом обеспечивается локализация производства современного подвижного состава на территории России. Кроме того направлением остается укрепление взаимодействия с железнодорожными администрациями и компаниями стран "Пространства 1520" - основными партнерами ОАО "РЖД" по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

Так одним из самых частых в 2018 году нарушений стало злоупотребление ОАО «РЖД» своим доминирующим положением путем введения запретов, не разрешенных на законодательном уровне, на перевозку грузов и порожних вагонов. В целях пресечения указанных действий ОАО «РЖД», было выдано более 4 предупреждений о прекращении указанных действий. 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 естественной монополией. Она ущемляет интересы заказчиков и является препятствием для возникновения конкуренции на данном рынке.

Задачи по совершенствованию государственной политики по развитию конкуренции в Российской Федерации в сфере транспортных услуг в дальнейшем предполагает ожидание развития добросовестной конкуренции на рынке грузовых перевозок. Дальнейшее развитие институтов взаимодействия государства и бизнеса (в том числе в рамках совета рынка транспортных услуг). Развитие электронных систем транспортных услуг, в том числе для малого и среднего бизнеса, которые предоставляются организациями в сфере транспорта, не являющимися субъектами естественных монополий, и (или) в отношении которых не применяется ценовое регулирование, в том числе путем запуска в эксплуатацию электронной торговой площадки по перевозкам грузов, и формирование рыночных индикаторов на цены. Контроль уровня экономической концентрации в сфере грузового транспорта.

Актуализация нормативной базы в сфере грузовых перевозок, в том числе разработка правил недискриминационного доступа к услугам портов, актуализация правил недискриминационного доступа к услугам железнодорожных перевозок и стандартов раскрытия информации. Утверждение нового тарифного прейскуранта открытого акционерного общества «РЖД» (в том числе выделение локомотивной

составляющей тарифа в необходимой валовой выручке субъекта регулирования).

Комплексное развитие межрегиональных и муниципальных перевозок различными видами транспорта (развитие межвидовой конкуренции пассажирских перевозок). Разработка баланса межвидовой конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок (включая внутренний водный, железнодорожный транспорт и трубопроводный транспорт).

Также важно уделять больше внимания совершенствованию процедуры рассмотрения антимонопольных дел. В частности, рассмотреть возможность предоставления антимонопольным органом аналитического отчёта, подготовленного по результатам оценки состояния конкуренции, хозяйствующим субъектам, занимающим доминирующее положение. Кроме того, предлагаем расширить перечень оснований для прекращения антимонопольных дел, дополнив его признанием судом незаконным предупреждения, выданного антимонопольным органом.

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 Докладе о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2018 год ФАС России было обращено внимание на то, что в развитии экономики России проявляются государственно-монополистические тенденции, характеризующиеся увеличением доли государства в экономике.[47] Оценка состояния конкуренции в 2018 году свидетельствует о сохранении в целом негативных явлений, имевших место в 2017 году, а также увеличении

опасности ряда экономических угроз, среди которых – картелизация экономики.

На сегодня продолжается снижение количества возбуждаемых антимонопольными органами дел о нарушении антимонопольного законодательства. Сохраняется акцент на пресечение нарушений со стороны органов государственной власти и занимающих доминирующее положение хозяйствующих субъектов. Набирает объемы работа по борьбе с картелями. Количество выявленных нарушений антимонопольного законодательства сохраняется последние три года на одном уровне за счет успешного применения института предупреждения.