

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 412 группы
направления 38.03.01 Экономика
профиль «Экономика предпринимательства»
экономического факультета

Поляковой Алёны Александровны

Научный руководитель

к.э.н., доцент

Е.В. Порезанова

Зав. кафедрой

к.э.н., доцент

Е.В.Огурцова

Саратов 2020 год

Введение. Феномен развития антимонопольного регулирования и соответствующей правоприменительной практики в нашей стране ежегодно развивается, но все же остается недостаточно изученным в контексте трансформации государственно-монополистических тенденций в экономике, нарушений конкуренции со стороны органов власти, систем тарифного регулирования. Это порождает необходимость актуализации данных и дальнейшего изучения.

До настоящего времени остаются малоизученными степень монополизации отечественного рынка, оценка монополизации как препятствия развитию секторов национальной экономики России. Нами было выявлено несколько групп источников. В первой группе работ представлены источники, раскрывающие сущность монополий и монополизаций. Большое внимание изучению данных аспектов уделено в работах С.С. Бессчетновой, М.Г. Гарнова, О.О. Комолова, И.М. Плячкайтене, А.Я. Рыженкова, И.Д. Юртаева.

Во второй группе работ приводится развернутая характеристика влияния монополизации на экономику России. На наш взгляд, наиболее полно данный вопрос освещен в работах А.В. Алиевой, А.К. Гаитбекова, И.Н. Клименкова, Т.В. Коцофана, Т.Б. Оберт, Г.А. Хоменко.

Третья группа работ позволила дать наиболее полную характеристику процессов антимонопольного регулирования. Наиболее полно данные вопросы рассмотрены в работах С.А. Бицуновой, Е.В. Бурлаковой, Н. Зеленски, Г.И. Мартыненко, О.С. Плотниковой.

Дополнительными источниками информации послужили онлайн-источники, материалы СМИ, а также материалы, опубликованные в открытых правовых базах «Консультант.Плюс», «Гарант.ру» и нормативно-правовые акты.

Объектом исследования в работе является ОАО «РЖД». Предметом исследования выступают экономические отношения, в которые вступают хозяйствующие субъекты по поводу монополизации экономики.

Цель работы заключается в изучении причин и последствий влияния монополизации секторов российской экономики. В соответствии данной целью работы будут решены следующие задачи:

- рассмотреть понятие и предпосылки зарождения монополизации в России;
- изучить последствия влияния монополизации на экономику России;
- определить основные направления и инструменты государственного регулирования деятельности монополий;
- проанализировать производственно-хозяйственную деятельность ОАО «РЖД»;
- рассмотреть положительные и отрицательные направления влияния монополии на экономику России;
- обобщить полученную информацию и разработать направления демонополизации отрасли.

В ходе исследования были комплексно использованы общенаучные методы теоретического и эмпирического исследования. Методы теоретического исследования, такие как: теоретический и функциональный анализ, позволили на основе литературных источников, проанализировать предмет исследования. Методы эмпирического исследования были необходимы в процессе непосредственного сбора и анализа фактических данных, разработки рекомендаций по демонополизации ОАО «РЖД».

Для раскрытия поставленной цели была определена следующая структура работы: введение, две главы, подразделенные на параграфы, заключение, список использованных источников и приложения. Названия глав и параграфов отражают их содержание.

Основная часть. Проанализировав различные теоретические подходы к определению понятия монополии и сопоставив экономические и юридические подходы к интерпретации данного понятия, нами было

выявлено расхождение в понимании монополии в действующем российском законодательстве.

В настоящее время монополии оказывают существенное влияние на благосостояние экономики страны. В связи с этим, исследование и изучение влияния монополий на экономику очень важно для нашей страны на современном этапе.

Влияние монополизации на экономику России носит как положительный, так и отрицательный характер. Наиболее монополизированными секторами в российской экономике выступают центральное водоснабжение и водоотведение, топливно-энергетический комплекс, железнодорожные и авиа-перевозки, почтовая и электросвязь, захоронение радиоактивных отходов. Изменение ограничений деятельности монополий, происходящие в России с 90-х годов, привели к тому, что монополии стремительно овладели рядом рыночных преимуществ, что послужило причиной развития регионального экономического протекционизма.

Развитие антимонопольного регулирования в современной России происходит в большей мере за счет расширений и уточнений законодательства и соответствующей правоприменительной практики, что в ряде случаев существенно усложняет понимание тех или иных норм. По существу, сегодня антимонопольное право или законодательство сведено в большей мере к правовому регулированию монополистической деятельности, которое не запрещает и не пресекает деятельность монополий как таковых [40, С. 10].

Оценка текущей экономической ситуации в России и антимонопольного регулирования свидетельствует о необходимости его совершенствования. На наш взгляд, в России, прежде всего, должны быть внесены поправки не в антимонопольное законодательство, а в нормативные акты, регламентирующие деятельность органов внутренних дел с целью создания мощного управления в системе МВД, которое в первую очередь

занималось бы расследованием преступлений, связанных с монополистической деятельностью, а также проводило мероприятия превентивного характера в данной области, что позволило бы наладить системность работы ведомств.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» является одной из самых крупных в мире транспортных компаний. ОАО «РЖД» - российская государственная вертикально интегрированная компания, владелец инфраструктуры общего пользования и крупнейший перевозчик российской сети железных дорог, выступающий как современный транспортно-логистический комплекс, имеющий стратегическое значение для Российской Федерации. Компания обеспечивает бесперебойную хозяйственную деятельность промышленных предприятий, а также является доступным транспортом для миллионов граждан. Учредителем ОАО «РЖД» является Российская Федерация.

Доля в грузообороте транспортной системы России по состоянию на 2019 год составляет 46% (с учетом трубопроводного транспорта). Доля в пассажирообороте транспортной системы России – 26,4% [30].

Произведем динамический анализ выявления источников увеличения или сокращения активов предприятия и определение статей активов, по которым данные изменения произошли и представим результаты в Таблице 1

Таблица 1 – Горизонтальный анализ структуры бухгалтерского баланса ОАО «РЖД» за 2016-2018 г.г.

Наименование показателя	Горизонтальный анализ					
	Абсолютное изменение, млн. руб.			Относительное изменение, %		
	2017г. - 2016г.	2018г. - 2016г.	2018г. - 2017г.	2017г. / 2016г.	2018г. / 2016г.	2018г. / 2017г.
1	2	3	4	5	6	7
АКТИВ						
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Нематериальные активы	1 935	4 750	2 815	115,6%	138,3%	119,6%
Результаты исследований и	-3	33	36	99,7%	103,4%	103,7%

разработок						
Основные средства	244 980	502 467	257 487	105,3%	110,8%	105,3%
Доходные вложения в материальные ценности	-3 591	3 762	7 353	98,4%	101,7%	103,4%
Финансовые вложения	9 002	4 620	-4 382	102,1%	101,1%	99,0%
Отложенные налоговые активы	-954	-2 209	-1 255	85,1%	65,5%	77,0%
Прочие внеоборотные активы	6 585	14 881	8 296	112,8%	129,0%	114,3%
Итого по разделу I	257 954	528 304	270 350	104,8%	109,8%	104,8%
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	13 932	28 942	15 010	121,2%	144,1%	118,9%
НДС по приобретенным ценностям	-20	2 708	2 728	96,4%	593,3%	615,7%
Дебиторская задолженность	2 239	15 534	13 295	101,8%	112,7%	110,7%
Финансовые вложения	1 273	4 749	3 476	403,8%	1233,4%	305,4%
Денежные средства и денежные эквиваленты	1 461	-9 093	-10 554	101,7%	89,3%	87,8%
Прочие оборотные активы	1 698	2 574	876	104,9%	107,5%	102,4%
Итого по разделу II	20 583	45 414	24 831	106,7%	114,7%	107,6%
БАЛАНС	278 537	573 718	295 181	104,9%	110,1%	105,0%
ПАССИВ						
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Уставный капитал	67 924	109 714	41 790	103,2%	105,1%	101,9%
Переоценка внеоборотных активов	-3 498	-8 518	-5 020	99,8%	99,5%	99,7%
Добавочный капитал	-2 615	3 636	6 251	88,8%	115,6%	130,2%
Резервный капитал	325	1 200	875	102,4%	108,8%	106,2%
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	15 590	29 271	13 681	105,6%	110,5%	104,6%
Итого по разделу III	77 726	135 303	57 577	101,8%	103,2%	101,3%
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Заемные средства	105 718	168 420	62 702	112,8%	120,3%	106,7%
Отложенные налоговые обязательства	8 576	30 484	21 908	107,4%	126,3%	117,6%
Прочие обязательства	13 928	9 832	-4 096			70,6%
Итого по разделу IV	128 222	208 736	80 514	113,6%	122,1%	107,5%
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Заемные средства	48 827	171 763	122 936	153,1%	286,9%	187,4%
Кредиторская задолженность	10 144	44 775	34 631	102,7%	111,9%	109,0%
Доходы будущих	-1 749	-2 407	-658	74,4%	64,7%	87,0%

периодов						
Оценочные обязательства	13 843	12 571	-1 272	134,8%	131,6%	97,6%
Прочие обязательства	1 524	2 977	1 453	164,5%	225,9%	137,4%
Итого по разделу V	72 589	229 679	157 090	114,1%	144,5%	126,7%
БАЛАНС	278 537	573 718	295 181	104,9%	110,1%	105,0%

Источник: Составлено автором по: ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] : официальный сайт. – URL: <https://www.rzd.ru/> (дата обращения: 26.02.2020).

Согласно данным, представленным в таблице 1, общая стоимость имущества ОАО «РЖД» увеличилась на 295 181 млн. руб. Это произошло за счет увеличения как внеоборотных (на 4.8%), так и оборотных (на 7.55%) активов. Рост стоимости основных средств на 5.25% можно рассматривать как положительно влияющую тенденцию, так как она направлена на увеличение производственного потенциала.

Проанализируем структуру средств ОАО «РЖД» и их источников и представим ее в таблице 2.

Таблица 2 – Вертикальный анализ структуры бухгалтерского баланса ОАО «РЖД» за 2016-2018 г.г.

Наименование показателя	Доля в структуре баланса, %		
	2016г.	2017г.	2018г.
	1	2	3
АКТИВ			
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	0,2%	0,2%	0,3%
Основные средства	81,9%	82,2%	82,5%
Доходные вложения в материальные ценности	3,9%	3,7%	3,6%
Финансовые вложения	7,5%	7,3%	6,9%
Отложенные налоговые активы	0,1%	0,1%	0,1%
Прочие внеоборотные активы	0,9%	1,0%	1,1%
Итого по разделу I	94,6%	94,5%	94,3%
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	1,2%	1,3%	1,5%
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	0,0%	0,0%	0,1%
Дебиторская задолженность	2,1%	2,1%	2,2%
Финансовые вложения	0,0%	0,0%	0,1%
Денежные средства и денежные	1,5%	1,5%	1,2%

эквиваленты			
Прочие оборотные активы	0,6%	0,6%	0,6%
Итого по разделу II	5,4%	5,5%	5,7%
БАЛАНС	100,0%	100,0%	100,0%
ПАССИВ			
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	37,7%	37,1%	36,0%
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0,0%	0,0%	0,0%
Переоценка внеоборотных активов	31,0%	29,5%	28,0%
Добавочный капитал	0,4%	0,3%	0,4%
Резервный капитал	0,2%	0,2%	0,2%
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	4,9%	4,9%	4,9%
Итого по разделу III	74,3%	72,1%	69,7%
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Заемные средства	14,6%	15,7%	15,9%
Отложенные налоговые обязательства	2,0%	2,1%	2,3%
Оценочные обязательства	0,0%	0,0%	0,0%
Прочие обязательства	0,0%	0,2%	0,2%
Итого по разделу IV	16,6%	18,0%	18,4%
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Заемные средства	1,6%	2,4%	4,2%
Кредиторская задолженность	6,6%	6,5%	6,7%
Доходы будущих периодов	0,1%	0,1%	0,1%
Оценочные обязательства	0,7%	0,9%	0,8%
Прочие обязательства	0,0%	0,1%	0,1%
Итого по разделу V	9,1%	9,9%	11,9%
БАЛАНС	100,0%	100,0%	100,0%

Источник: Составлено автором по: ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] : официальный сайт. – URL: <https://www.rzd.ru/> (дата обращения: 26.02.2020).

Как видно из таблицы 2, общая стоимость имущества ОАО «РЖД» в отчетном периоде составляла 6 257 578 млн. руб. В активах доля текущих активов составляет 5,65%, а внеоборотных средств 94,35%. Таким образом, наибольший удельный вес в структуре совокупных активов приходится на внеоборотные активы, что способствует замедлению оборачиваемости средств предприятия, т.е. ОАО «РЖД» придерживается консервативной политики управления активами.

Рассмотрим динамику изменений основных финансовых результатов деятельности ОАО «РЖД» за 2016-2018 гг., представленную на рисунке 1.

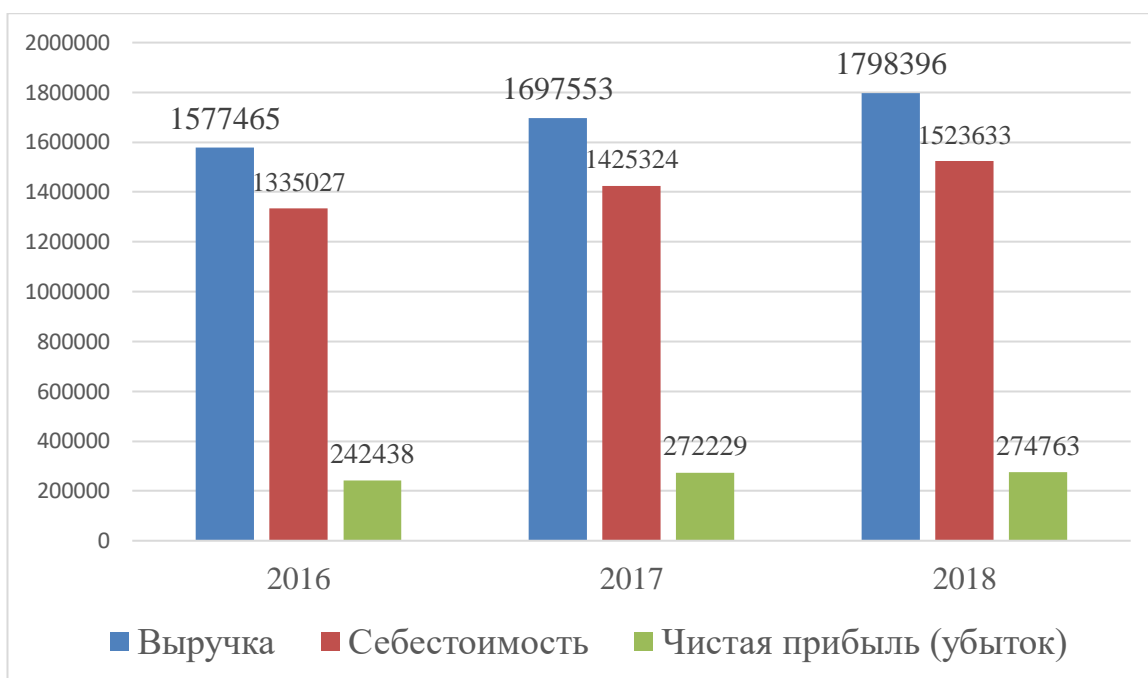


Рисунок 1 – Динамика финансовых результатов ОАО «РЖД» за 2016-2018 гг., млн. руб.

В 2018 г. прирост себестоимости продукции значительно превысил объемы прироста выручки. Это является негативной тенденцией, которая указывает на то, что у ОАО «РЖД» уменьшается объем средств для осуществления остальных расходов. В 2016 г. сумма валовой прибыли составляла 242 438 млн. руб., к 2018 г. она достигла 274 763 млн. руб., что свидетельствует о том, что со стороны ОАО «РЖД» контролируется данная ситуация.

Опираясь на динамику роста валовой прибыли, рассчитаем прогнозное значение перспективы развития роста валовой прибыли ОАО «РЖД» к 2022 году. Прогноз динамики валовой прибыли ОАО «РЖД» на основе линейной линии тренда представлен на рисунке 2.

Таким образом, темп роста валовой прибыли ОАО «РЖД» имеет тенденцию к увеличению, что свидетельствует о продолжении организацией текущей деятельности, повышении хозяйственного оборота, что свидетельствует о положительном прогнозном значении развития компании с определенной степенью надежности.

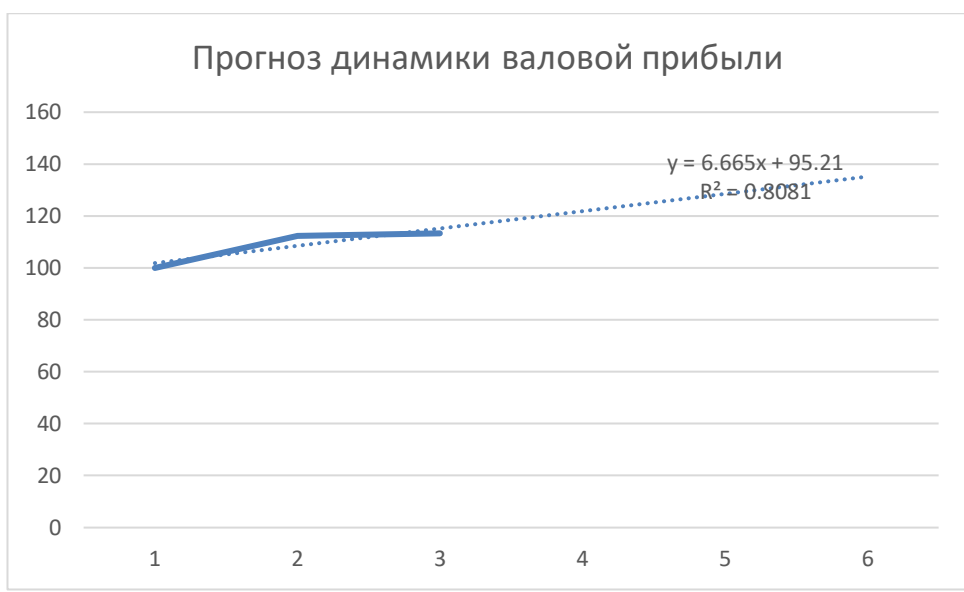


Рисунок 2 – Линейная линия тренда (прогноз на 3 года)

С целью эффективного противостояния возникающим вызовам, ОАО «РЖД» стремится улучшать эффективность своей деятельности, прежде всего, используя инструменты инновационного прорыва, поскольку направления экстенсивного развития и организационные рычаги повышения эффективности в значительной степени ограничены.

Инновационное развитие ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с задачами, которые определены Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР).

Важно отметить, что подавляющее большинство инновационных заказов для ОАО «РЖД» разрабатывают и производят на российских промышленных предприятиях, что оказывает положительное влияние на экономику страны, так и на экономическое положение заводов (ОАО «Тверской вагоностроительный завод», АО «Тихвинский вагоностроительный завод», АО «Алтайвагон», АО «Ружиммаш», АО «НПК «Уралвагонзавод», Ярославский электровозоремонтный завод имени Б. П. Бещева и др.).

Однако особое значение в инновационном развитии ОАО «РЖД» отводится проектам, которые отвечают правительственным приоритетам.

Инновационная программа развития РЖД сосредоточена на технологической части, и инновации понимаются как отдельная деятельность, разъединенная от других процессов компании. В то же время у бизнес-процессов в РЖД есть не только достоинства, но и слабые места (дорогое и несвоевременное приобретение продуктов и компонентов, отсутствие координации между отделами, устаревшие нормативные документы и нормы, огромные объемы сообщения о документации).

К настоящему времени между ведущими экспертами в области экономики не сформировалось единого мнения относительно того, полезны ли монополии для планомерного развития экономики страны или же нет.

Рассматривая влияние железнодорожной отрасли на экономику, важно обратить внимание на государственное регулирование тарифов на осуществление перевозок, выступающие в роли антимонопольного «сдерживающего» инструмента.

Уровень экономического развития общества и его благосостояния анализируется, как правило, по показателю ВВП. Принимая во внимание тот факт, что транспортная сфера является одним из важнейших источников роста ВВП, условием положительного прироста ВВП является развитие транспортной инфраструктуры.

Однако, на сегодняшний день объем инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта очень мал (менее 2% от ВВП), следовательно и уменьшается вклад железнодорожного транспорта в структуру ВВП (по состоянию на 2017 г. доля транспорта в структуре ВВП составляла 6,4 п.п., а в 2018 году она сократилась до 6,2 п.п.) [16].

Проанализируем динамику числа погрузок железнодорожным транспортом за 2019 год и сравним полученные результаты с показателями 2018 года. Разницу между полученными значениями представим на рисунке 3.

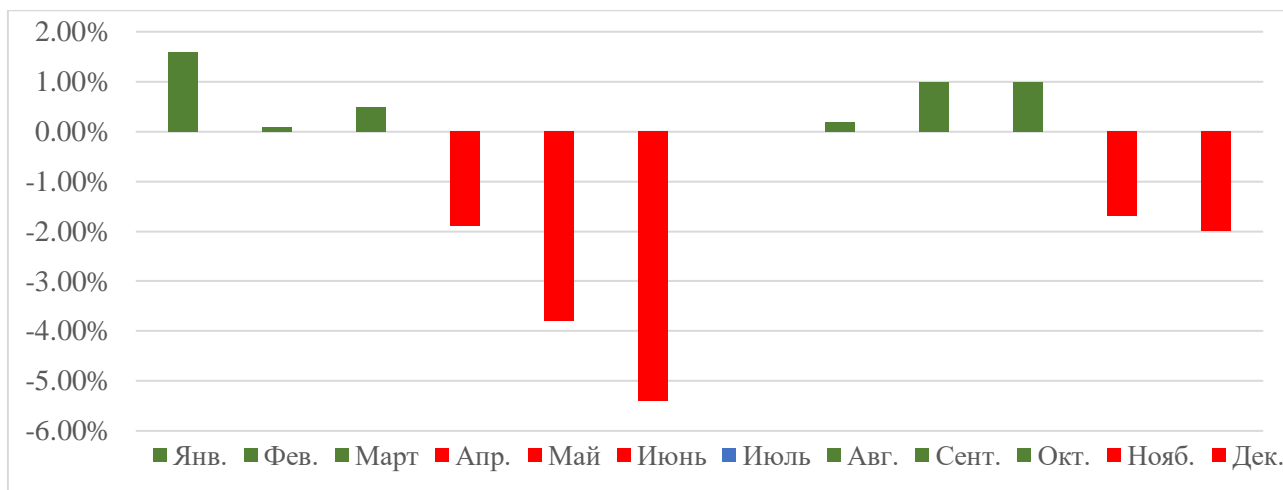


Рисунок 3 – Динамика погрузок ОАО «РЖД» в 2019 году
(относительно показателей 2018 г.), %

В связи с падением цен на российскую нефть в марте-апреле 2020 года и введением ограничительных мер в связи с распространением коронавирусной инфекции, железнодорожные грузоперевозки не были остановлены, при этом объемы грузооборота за этот период стремительно снизились.

Таким образом, в настоящее эффективное функционирование и развитие монополии является важным фактором экономического роста и улучшения качества жизни населения. Кроме того, особенности геополитического положения России и большой транзитный потенциал при грамотном использовании способны стать самостоятельным фактором роста экономики страны. Монополия в данном случае экономически рентабельна в силу своей востребованности и незаменимости в российских условиях, при этом в ее существовании есть и плюсы, и минусы, для нивелирования которых государство проводит антимонопольную политику, уменьшающую отрицательное влияние монополии на национальную экономику.

Заключение. Монополии постепенно трансформировались в центры мотивации в своем секторе: они многофункциональны и могут позволить самостоятельно обеспечивать весь цикл деятельности как за счет использования собственных ресурсов, так и за счет привлечения ресурсов дочерних компаний.

Рассмотрев различные последствия влияния монополизации на экономику России, мы сгруппировали ключевые из них:

- изменение хозяйственных механизмов в стране, их деформация;
- экономия общественных затрат производства и обращения;
- образование монопольных цен;
- формирование зависимости формально самостоятельных предприятий малого и среднего бизнеса от монополиста путем совершенствования системы подконтрактов, что препятствует успешному развитию малого предпринимательства в стране.

Прослеживается заинтересованность законодателей в совершенствовании правовых норм, регламентирующих деятельность монополий; наблюдается стремление к проведению профилактических мероприятий по предупреждению случаев злоупотребления доминирующим положением на рынке.

Изучив производственно-хозяйственную деятельность ОАО «РЖД», мы выявили, что в настоящее время его производственный потенциал улучшается, наибольший удельный вес в структуре совокупных активов приходится на внеоборотные активы, что является признаком консервативной политики управления активами.

В 2018 году наблюдается снижение показателей финансовой устойчивости, ликвидности и рентабельности, при этом показатели рентабельности капитала (ROE) и рентабельности инвестиций свидетельствуют о сохранении эффективности деятельности ОАО «РЖД» за анализируемый период, что позволило нам с определенной степенью надежности спрогнозировать увеличение темпов роста валовой прибыли с среднесрочной перспективе.

Основной акцент в инновационной стратегии ОАО «РЖД» делается на развитие и приобретение ультрасовременных технологий в системе управления и безопасности движения в сотрудничестве со спутниковыми технологиями ГЛОНАСС, развитие инновационного подвижного состава.

Рассмотрение влияния монополизации железнодорожного транспорта на экономику страны позволило нам выявить ряд очевидных негативных факторов влияния чрезмерной монополизации сектора на экономику

Таким образом, на наш взгляд, с целью уменьшения негативного влияния монополизации ОАО «РЖД» необходимо в дальнейшем развиваться в следующих направлениях:

- прийти к согласию с правительством РФ относительно того, что тарифное регулирование должно содействовать не только защите интересов потребителей услуг железных дорог, но и развитию железнодорожной компании;

- обеспечение прозрачности всех значительных расходов компании для возможности государства мониторить эффективность расходуемых средств, полученных за счет изменений в тарифном регулировании;

- с целью смягчения социальных коллапсов и взрывов все решения о массовых сокращениях должны быть обоснованными и согласованными на всех уровнях управления монополией, при этом этапу сокращения должно предшествовать перепрофилирование персонала.