

Проблемы функционирования естественных монополий в конкурентной среде

Дюбанов Михаил Аркадьевич

аспирант

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, Москва, Россия.

E-mail: dyubanovmich@list.ru

Мероприятия по либерализации рынка и созданию условий для свободной конкуренции в российской экономике проводятся уже достаточно долгое время. Особое место в этом процессе занимает проблема реформирования предприятий в сфере естественных монополий. Несмотря на очевидную необходимость либерализации и реформирования рынка естественных монополий, следует отметить, что мероприятия, осуществляемые государством в настоящее время с целью налаживания конкурентных отношений в сфере естественных монополий являются крайне противоречивыми. Одной из главных проблем в сфере регулирования естественных монополий является адаптация их к новым экономическим условиям.

Государство уже осуществило некоторые шаги по либерализации естественных монополий. Это, главным образом, проявляется в регулировании тарифов, а также налаживании конкурентных отношений внутри данной сферы. Так, в настоящее время в стадии реформирования находятся электроэнергетика, газовая промышленность, железнодорожный транспорт. Кроме того, возникает ряд вопросов относительно того, в правильном ли направлении осуществляется реформирование сектора естественных монополий и возможны ли альтернативные пути совершенствования деятельности в данной сфере? Например, реформа российских железных дорог поставила ОАО «РЖД» в неравные конкурентные условия по сравнению с частными операторами железнодорожного транспорта.

Кроме того, двойственность действий государства ухудшается еще и отсутствием более или менее успешно применявшихся моделей реформирования естественных монополий. Это, прежде всего, связано с тем, что опыт реформирования естественных монополий является очень небольшим (а иногда и не очень удачным) как в России, так и за рубежом.

В свете всего вышеперечисленного исследование проблемы реформирования естественных монополий представляется весьма актуальным и социально значимым для рассмотрения ее в контексте развития рыночных отношений в России.

В качестве объекта нашего исследования рассмотрено предприятие ОАО «РЖД» и проанализирована возможность оптимизации деятельности данного монополиста в рамках реализуемых государством преобразований.

При проведении исследования большое внимание уделено математико-статистическим методам ввиду их большой практической значимости. При изложении материала акцент делается на исследовании вопросов оптимальности соответствующих математических процедур и их практической реализации. Значительная часть работы посвящена проблеме прикладной интерпретации решаемых задач и получаемых результатов. Кроме того, особое место в работе занимает анализ существующих тенденций развития предприятия, а также прогнозирование возможных направлений перспективного развития ОАО «РЖД».

В качестве исходной теории для построения модели реформирования и развития естественных монополий на примере ОАО «РЖД» применялись теория оптимального нелинейного ценообразования и теория ценообразования Рэмси-Буато. Использование вышеупомянутых концепций позволяет рассмотреть с точки зрения общественной выгоды различные способы ценообразования в естественных монополиях.

На основании имеющихся данных и проведенных расчетов можно констатировать, что, несмотря на некоторые успехи по либерализации рынка железнодорожных перевозок, на сегодняшний день в данной сфере остается много нерешенных проблем. Во-первых, в результате реформирования произошло смещение равновесия в объеме различных типов перевозок, т.е. наиболее доходные виды перевозок перешли в руки частных инвесторов, в то время как малорентабельные перевозки остались в компетенции ОАО «РЖД». В связи с вытеснением в низкодоходные сегменты рынка рентабельность деятельности ОАО «РЖД» постоянно снижается. (Так, средняя норма рентабельности в 2003г. составляла 31%, в 2004г. – 24%, в 2005г. – 22%, в 2006г. – 17%).

Помимо снижения рентабельности к проблемам реформирования можно отнести непродуманную систему регулирования тарифов. Так, если частные железнодорожные перевозчики могут устанавливать тарифы на перевозки по собственному усмотрению, то для ОАО «РЖД» установлены тарифные лимиты, существенно ограничивающие возможность компании адекватно реагировать на изменение спроса. Очевидно, что такие неравные условия конкуренции на рынке отрицательно сказываются на результатах финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД».

Как видно из всего вышеизложенного реформирование естественных монополий не всегда приводят к желаемому эффекту. Главный недостаток реформирования – отсутствие симметрично развивающегося рынка железнодорожных перевозок. Поэтому государственное вмешательство в эту сферу не только желательно, но и необходимо в целях обеспечения сбалансированного развития данной отрасли. Кроме этого не стоит забывать о социальном аспекте государственного вмешательства в деятельность естественной монополии, поскольку необоснованно завышенные тарифы частных железнодорожных операторов накладывают дополнительную нагрузку на конечного потребителя. Более того, содержание в исправном состоянии железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава требует миллиардных вложений. Поскольку частные инвесторы не в состоянии осуществить инвестиции таких масштабов, то этим должно заниматься государство. От того, насколько эффективно будут решены эти задачи, зависит не только будущее состояние самих естественных монополий, но и перспективы развития других отраслей экономики.

Литература

1. Кабалинский Д., Хазбиев А., Черкасов С. «Реформа российских железных дорог»// Эксперт.- М., 2006 - № 42 – с. 34-36..
2. Сапожникова Н.Т., Сауткин С.И. «Естественная монополия: опыт реформирования электроэнергетики Великобритании» // Менеджмент в России и за рубежом. – М., 2001.- № 6, с.115-129.
3. Paul L. Joskow Regulation of Natural Monopolies. – Center for Energy and Environmental Policy Research, - MIT, april 2005.
4. Baron D., Myerson R. “Regulating a Monopolist with Unknown Costs”, *Econometrica*, 50:4, 911-930.
5. <http://www.rzd.ru> (ОАО «РЖД»).
6. <http://www.minprom.gov.ru>