

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Нікуліна Олена Вікторівна

УДК 338.47:658.115.31:656.2

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ В УМОВАХ РИНКУ
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)**

08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2003

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник

доктор економічних наук, професор **Дикань Володимир Леонідович**, Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор **Шинкаренко Володимир Григорович**, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту

кандидат економічних наук, доцент **Гненний Микола Васильович**, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки і менеджменту

Провідна установа

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ ринку транспортних послуг, м. Одеса

Захист відбудеться "19" грудня 2003 р. о 15⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту, за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту, за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209

Автореферат розісланий "18" листопада 2003 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Рівень успішного функціонування підприємств залежить в першу чергу від впливу чинників зовнішнього середовища. В природних монополіях прямі конкуренти відсутні. Продукція підприємств, що виробляють товари-субститути, мало доступна широкому колу споживачів через свою високу вартість. Тому споживачі продукції підприємств природних монополістів (ПМ) не можуть вплинути на ефективність їх роботи. Фактично на діяльність підприємств ПМ впливає лише державне регулювання, яке обмежує монопольну владу шляхом регулювання цін і сприяє розвитку конкуренції в суміжних і технологічно не пов'язаних галузях економіки.

Через недосконалість державного регулювання ПМ практично позбавлені зовнішніх стимулів підвищення ефективності функціонування. Потрібен пошук нових важелів ринкового впливу на ПМ.

Теоретичним розробкам щодо трансформації ПМ в умовах ринку приділено значну увагу в роботах українських та зарубіжних вчених: Н.І. Белоусової, Е.М. Васильєвої, В.Н. Лівшиц, В. Кокорева, М. Казакевича, С.Г. Чащіхіної, А. Городецького, Ю. Павленко, М.В. Гненного, Є.Ф. Борисова, Т.А. Мукмінової, Е. Нестеренко, К. Ховарда, С. Фішера, Р. Дорнбуша, Р. Шмалензі, Е. Дж. Долана, Д. Ліндсея та ін., а також пов'язаним з проблемами конкуренції: А. Сміта, К. Маркса, П. Хайне, К.Р. Макконнела, С.Л. Брю, Й. Шумпетера, М. Портера, М.М. Єрмошенка, В.Л. Диканя, В.Г. Шинкаренка, Ю.Ф. Кулаєва, А.Ю. Юданова, А.Ф. Шишкіна та ін. В них поняття “природна монополія”, розглянуто в теоретичному аспекті, що не дозволяє розробити конкретні методичні та практичні напрями проведення ринкових реформ. Належність залізничної галузі до природної монополії вимагає застосування нетрадиційних шляхів її реформування відповідно до вимог Євросоюзу і узагальнення зарубіжного досвіду щодо створення конкурентного середовища.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана згідно з Концепцією і Програмою реструктуризації на залізничному транспорті України, а також Стратегією комерціалізації Укрзалізниці і відповідає Указам Президента України “Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій” № 853/97 від 19.08.97 р. і “Про основні напрями конкурентної політики на 1999-2000 рр. та заходи щодо їх реалізації” № 219/99 від 26.02.99 р. Вона пов'язана з виконанням науково-дослідних тем УкрДАЗТу у наукових напрямках Міністерства транспорту України: замовлення Укрзалізниці на розробку методичних рекомендацій по визначенню договірних (вільних) тарифів на вантажні перевезення, роботи і послуги, які виконуються залізницями України (Укрзалізницею); держбюджетної теми “Визначення ставок зборів та розробка рекомендацій по визначенню ставок договірних тарифів” за № 0102U006685 держреєстрації.

Мета і задачі дослідження. Метою роботи є теоретичне обґрунтування та розробка методичних і практичних організаційно-економічних рекомендацій

щодо підвищення ефективності функціонування ПМ за рахунок створення конкурентного середовища в системі природної монополії. Для досягнення цієї мети вирішено такі **задачі**:

теоретично узагальнено тенденції розвитку природних монополій і створення конкурентного середовища на залізничному транспорті;

визначено особливості еволюційного розвитку етапів життєвого циклу природних монополій і деталізовано їх зміст;

конкретизовано пріоритетні напрямки та визначено можливі наслідки впливу державного регулювання на природні монополії;

розроблено концептуальні підходи до створення конкурентного середовища в системі природних монополій за рахунок інтегрованих транспортних компаній (ІТК) як суб'єктів конкурентного середовища;

досліджено умови і чинники створення власного банку як невід'ємної складової конкурентного середовища;

розроблено організаційно-економічні передумови визначення ефективності функціонування інтегрованих транспортних компаній в умовах конкуренції;

обґрунтовано методичні рекомендації по визначенню тарифу на перевезення вантажів ІТК.

Предмет і об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження є процес функціонування природних монополій в умовах ринку, предметом – розробка методичних і організаційно-економічних передумов підвищення ефективності функціонування ПМ шляхом створення конкурентного середовища в системі природних монополій (за матеріалами залізничного транспорту) на базі функціонального принципу транспортної роботи.

Методи дослідження. Теоретичною основою дисертаційної роботи стали наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених. У процесі дослідження використано законодавчі і нормативні акти України, офіційні нормативні матеріали, статистичні дані, що характеризують соціально-економічне становище України загалом і транспорту зокрема.

Методичну основу дослідження склали: логічне узагальнення до визначення змісту природних монополій, системний комплексний підхід до аналізу тенденцій розвитку транспортних монополій, економіко-математичний аналіз при обґрунтуванні необхідності інтеграції різних видів транспорту у складі ІТК, аналітико-статистичний метод для визначення залежності величини тарифу від терміну доставки, фінансовий аналіз при прогнозуванні результатів діяльності ІТК.

Наукова новизна результатів дослідження. Наукова новизна результатів дослідження полягає у теоретичному обґрунтуванні напрямів реформування ПМ та розробці методичних та практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки, а саме:

вперше:

- розкрито особливості еволюційного розвитку окремих етапів життєвого циклу природних монополій, дана їх якісна та кількісна характеристика;

- обґрунтовано доцільність створення інтегрованих транспортних компаній з метою більш ефективного використання конкурентних переваг залізничної та інших транспортних галузей, що дає можливість скоротити витрати вантажовласників та збільшити прибуток залізничного транспорту;
суттєво доповнено і набуло подальшого розвитку:
- стратегічні напрямки, спонукальні мотиви та концептуальні підходи до створення конкурентного середовища в системі природних монополій і використання синергичності його переваг, які можуть виступати додатковим блоком до існуючої Концепції реструктуризації залізничного транспорту;
- методичні основи обґрунтування диференційованого тарифу інтегрованої транспортної компанії, який, крім існуючих ознак, враховує прискорення обіговості оборотних коштів при скороченні терміну доставки;
удосконалено:
- визначення характерних ознак природних монополій з урахуванням еволюції етапів їх життєвого циклу: досягнення технологічного забезпечення безпеки життєдіяльності, необхідність великих капітальних вкладень і їх малоефективність;
- організаційно-економічні рекомендації щодо побудови гнучкої системи управління залізничною галуззю та підвищення ефективності її роботи за рахунок об'єднання зусиль конкурентів транспортного ринку.

Наукове значення роботи полягає в розширенні і узагальненні принципів, форм і методів державного управління природними монополіями з урахуванням зовнішніх і внутрішніх факторів, розробці концептуальних підходів до створення конкурентного середовища.

Практичне значення одержаних результатів полягає в розробці конкретних організаційно-економічних пропозицій щодо створення конкурентного середовища за рахунок ІТК, що сприятиме підвищенню ефективності функціонування ПМ і поліпшенню якості послуг, які надаються, а також методичних рекомендацій по визначенню тарифу на перевезення вантажів ІТК, який враховує прискорення терміну доставки.

Результати дослідження використовуються в навчальному процесі в Інституті перепідготовки і підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту, а також в дипломному проектуванні.

Особистий внесок здобувача. Основні положення і висновки з питань функціонування залізничного транспорту як природної монополії і розвитку конкуренції обґрунтовані особисто автором на основі вивчення і узагальнення нормативно-законодавчої бази, вітчизняного і зарубіжного досвіду. У роботах, що виконані в співавторстві, авторові належить: в [1] - узагальнення тенденцій розвитку залізничного транспорту провідних країн світу; в [2] - виявлення особливостей еволюційного розвитку окремих етапів життєвого циклу природних монополій, формулювання їх якісної та кількісної характеристики, а також визначення основних ознак природних монополій; в [4] – проведення порівняльного аналізу діяльності різних видів транспорту на ринку вантажних

перевезень та обґрунтування необхідності їх об'єднання в рамках ІТК з метою надання комплексних послуг та переходу від відомчого до функціонального принципу обслуговування; в [7] - встановлення залежності між зміною терміну доставки і тарифом та запропонування методики визначення тарифу інтегрованої транспортної компанії, який враховує прискорення обіговості оборотних засобів при скороченні терміну доставки.

Апробація результатів роботи. Основні положення, результати, висновки і пропозиції проведеного дослідження доповідались автором і були схвалені на міжнародних наукових конференціях: “Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації”, м. Дніпропетровськ 2001-2003 рр.; міжнародній конференції “Молодь в умовах нової соціальної перспективи”, м. Житомир 2001р.; міжнародній конференції “Дослідження і оптимізація економічних процесів”, м. Харків 2002 р.; міжнародній науково-практичній конференції “Управління підприємством: діагностика, управління, ефективність”, м. Дніпропетровськ 2000 р.; міжрегіональній науково-практичній конференції “Стратегія розвитку України до 2010 р.: механізми удосконалення процесу управління економічним і соціальним розвитком регіонів”, м. Харків 1999 р.

Публікації. За результатами досліджень опубліковано 12 наукових робіт, з них 8 – у наукових фахових виданнях.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків і додатків. Загальний об'єм роботи 190 сторінок; 30 таблиць; 8 рисунків і 9 додатків. Список використаних джерел містить 120 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дослідження, сформульовано його мету та задачі, визначено об'єкт і предмет дисертаційної роботи, розкрито наукова новизна та практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі – “Сутність і місце природних монополій в економічній системі” розглянуто сучасний стан економіки України та її транспортної галузі, визначені шляхи подальшого підвищення ефективності роботи залізничного транспорту провідних країн світу; досліджено еволюцію розвитку ПМ та конкретизовано їх зміст.

Загальна економічна криза в Україні завдала суттєвої шкоди діяльності підприємств, що належать до ПМ. Так, за період з 1990 по 2000 рр. обсяг виробництва електроенергії знизився на 43 %, а транспортування вантажів залізничним і трубопровідним транспортом відповідно на 63 та 26 %. Починаючи з 1999 р., в промисловості країни почалося повільне зростання виробництва. Однак становище природних монополій залишилося незмінним. Неефективне їх функціонування гальмує розвиток економіки країни. Для відродження промисловості України, зокрема великих підприємств, до яких належать ПМ, вони повинні переорієнтуватися на ринкові умови функціонування.

Дослідження показало, що транспортні монополії багатьох країн світу свого часу мали труднощі в своїй роботі. Пік фінансової і структурної кризи припав на 70-80 рр. Залізниці провідних країн виходили з неї по-різному. Однак практично всі вони для підвищення ефективності своєї роботи впроваджували конкурентний підхід.

На думку вчених, природна монополія – це галузь, що володіє рідкісними та невідтворюваними ресурсами, або має довгострокові середні витрати, які залежать від масштабів виробництва і досягають мінімуму при обслуговуванні ринку однією фірмою. Однак такі ознаки не дозволяють виділити монопольну та потенційно конкурентну сфери діяльності транспортного підприємства. В дисертаційній роботі проаналізовано і деталізовано етапи життєвого циклу ПМ (рис.1).

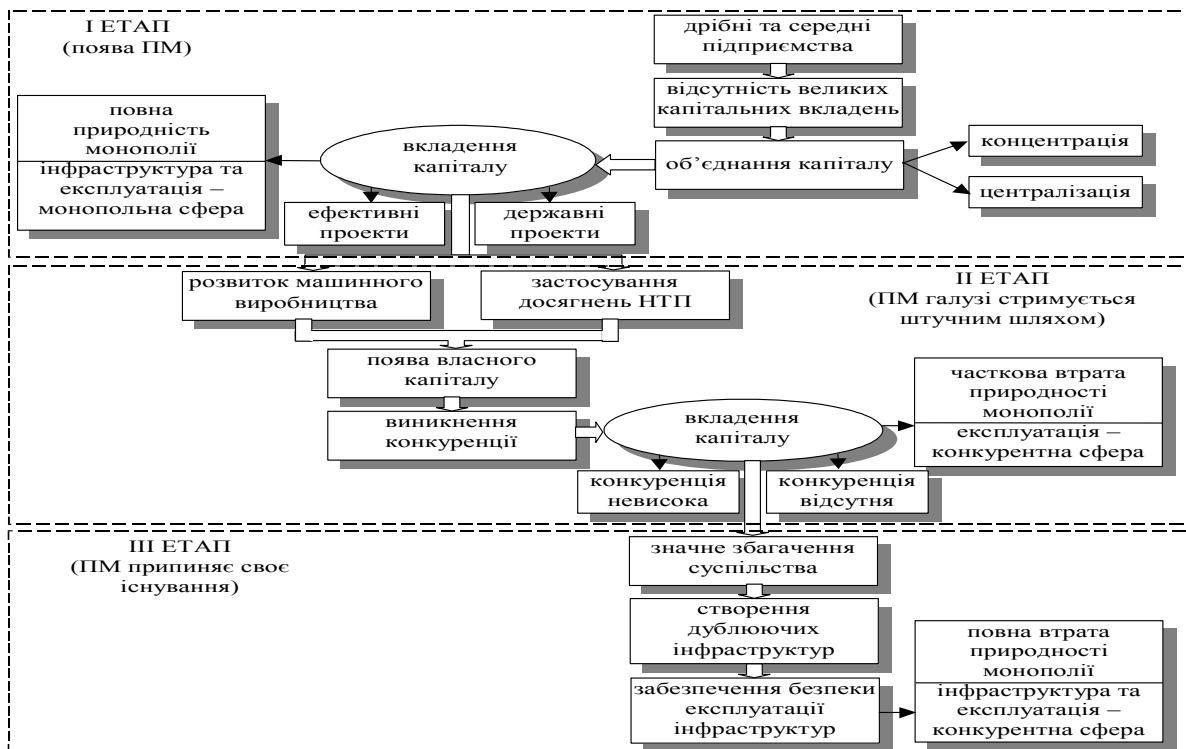


рис. 1. Етапи життєвого циклу природних монополій

Як видно, ПМ виникають там, де природні та створені людьми ресурси є унікальними. Для їх освоєння і використання застосовуються особливі технології, гарантується безпека життєдіяльності і потребуються великі капітальні вкладення. На перших етапах виникнення ПМ існують переважно дрібні та середні підприємства. Вони не можуть профінансувати проекти по концентрації виробництва.

Концентрація та централізація капіталу має місце лише в тих сферах, де інвестиції більш високоефективні або здійснюються державою, що виключає конкуренцію у сфері, що фінансується.

З появою ПМ економія одержується за рахунок масштабів виробництва, оскільки створення декількох фірм в одній сфері діяльності неефективне в зв'язку зі зростанням постійних витрат. Таким слід вважати перший етап життєвого циклу природних монополій.

З розвитком НТП ресурси втрачають свою унікальність, оскільки створюються прогресивні заміновачі та технології, що підвищують ефективність капітальних вкладень. Збільшується конкуренція між великими підприємствами, а приватний капітал проникає в сферу діяльності ПМ і частково її руйнує або зберігає за рахунок штучної підтримки ззовні для забезпечення безпеки життєдіяльності.

Функціонування будь-якої ПМ пов'язано з утриманням інфраструктури та її використанням. Другий етап життєвого циклу ПМ характеризується збереженням монополією інфраструктури своєї природності, оскільки залишається унікальність ресурсів, необхідність забезпечення безпеки життєдіяльності та великих капітальних вкладень. Експлуатація перестає бути монопольною, а в галузі створюється конкурентне середовище.

Коли суспільство може побудувати дублюючі інфраструктури, то повністю руйнується природність монополії. Отже, на третьому етапі життєвого циклу інфраструктура також перестає бути монопольною сферою.

Таким чином, характерною особливістю ПМ слід вважати: унікальність ресурсів, технологічне забезпечення безпеки життєдіяльності, великі капітальні вкладення і їх малоефективність, неможливість виникнення конкуренції, наявність економії на масштабах виробництва. Якщо відсутня хоча б одна з перелічених ознак, то природність монополії починає руйнуватися і сфера діяльності перестає бути монополією або перетворюється з природної на штучну монополію.

Єдиним інструментом координації діяльності ПМ є державне регулювання, контроль за витратами й ефективністю використання ресурсів.

У другому розділі “Концептуальні підходи до створення конкурентного середовища в природній монополії” визначені необхідні умови і розроблені шляхи створення ринкового середовища в системі використання ресурсів, виявлені типи конкурентного середовища та визначені його суб'єкти.

У зв'язку з недоліками державного регулювання розвитку ПМ виникає необхідність пошуку додаткових важелів, що сприяють підвищенню ефективності їх функціонування. Одним з них є створення конкурентного

середовища. В загальному вигляді складові створення конкурентного середовища представлено на рис.2.

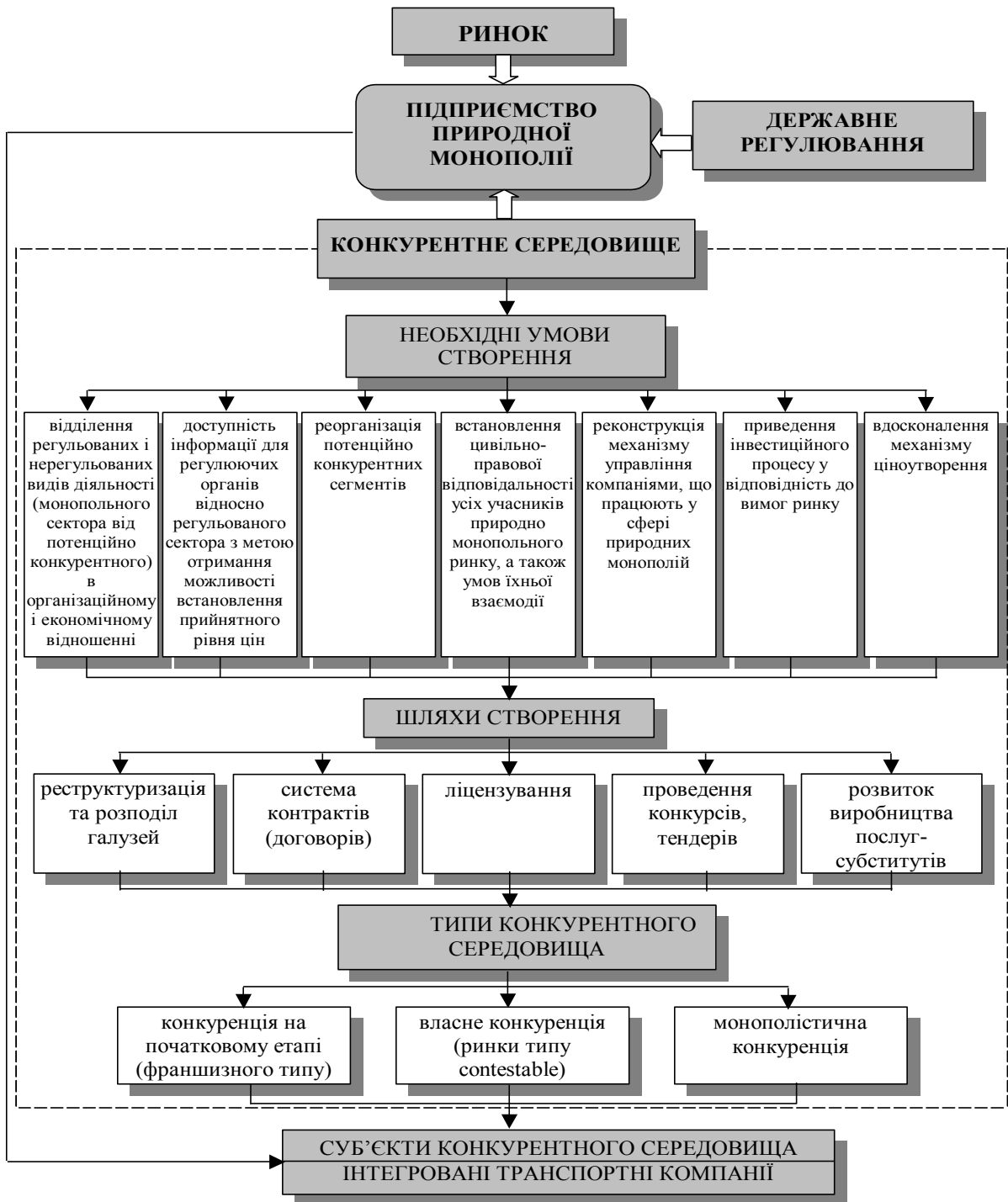


Рис. 2. Складові створення конкурентного середовища

Дослідження показало, що на залізничному транспорті до монопольної сфери можна віднести: інфраструктуру – залізничну колію і колійне господарство, засоби електропостачання, сигналізації і зв'язку, станції; послуги, що надаються підприємствами інфраструктури; технічні та інформаційні системи по управлінню рухом поїздів та формуванню замовлень на користування інфраструктурою; централізоване складання графіка і розкладу руху поїздів, вантажні термінали та пасажирські вокзали. До конкурентної сфери належать: доставка вантажів і пасажирів; послуги, що надаються вантажними і пасажирськими компаніями; транспортно-експедиційні послуги; пункти технічного обслуговування рухомого складу та депо.

Власником єдиної інфраструктури повинна бути компанія, яка сама не бере участі в експлуатації інфраструктури, а віддає її в оренду переможцям конкурсу на визначений термін. Компанія-власник інфраструктури несе відповідальність за утримання мережі в належному стані, а будівництво нових мереж може здійснюватися сторонніми організаціями на умовах угоди.

Заохочення приватних підприємців до надання послуг може здійснюватися за таких варіантів договору:

- обслуговування, при якому підрядчик виконує окремі роботи на постійній основі і за вимогою у випадку виникнення проблем;
- керування, коли державний орган передає приватній фірмі усі функції по експлуатації, ремонту й обслуговуванню галузі;
- оренди, коли державний орган віддає всі основні засоби галузі, що є природною монополією, у тимчасове користування з метою експлуатації, ремонту, обслуговування;
- концесії, що являє собою не тільки контракт на експлуатацію, ремонт і обслуговування системи, але і на її будівництво і реконструкцію.

Оскільки можливість використання послуг інших компаній підвищує мотивацію виробника, то необхідне створення конкуренції з боку підприємств, які виробляють товари-замінювачі, а для залізничного транспорту – з боку інших видів транспорту.

Можливі такі типи конкурентного середовища:

конкуренція за право доступу на інфраструктурні об'єкти ПМ на умові складання угод, видання ліцензій (франшиз), проведення конкурсів і тендерів;

конкуренція між експлуатаційними компаніями в системі галузі (ринки типу contestable). Вона відіграє важливу роль як при моделюванні поведінки ПМ і перевірки її суттєвих особливостей, так і при регулюванні діяльності галузі в цілому. Обов'язковою умовою існування цих ринків є безперешкодний вхід і вихід в галузь сторонніх осіб, відсутність економічних бар'єрів;

класична модель монополістичної конкуренції пов'язана з товарами-субститутами.

Впровадження конкурентного середовища вимагає науково обгрунтованого визначення його суб'єктів. У зв'язку зі зростанням вимог клієнтів до послуг, що надаються, суб'єктами конкурентного середовища можуть бути такі компанії, які могли б максимально їх задовольнити. До них

належать: термін доставки, частота відправлення, дотримання графіка перевезень, гнучкість в територіальному плані, відсутність дефектів при транспортуванні, вартість перевезень.

Проведений в роботі аналіз показав, що жоден з видів транспорту не може самостійно повною мірою виконувати ці вимоги. Тому різні види транспорту повинні об'єднати свій потенціал при наданні транспортних послуг для здійснення перевезення “від дверей до дверей” з мінімальними втратами і в зручні для клієнтів терміни. Структура індустріального виробництва і конфігурація маршрутів доставки товарів до місць споживання (переробки) дозволяють значно скоротити енерго- і трудові витрати, якщо перевезення здійснювати в пропорції 75-80 % залізницями і 20-25 % автомобільним транспортом.

Таким чином, суб'єктами конкурентного середовища можуть ефективно виступати ІТК, які забезпечать високий рівень транспортних послуг для клієнтів.

У третьому розділі – “Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок об'єднання конкуруючих суб'єктів транспортного ринку” розкриті поняття ІТК, розроблено їх класифікацію, визначено можливості і перспективи їх створення як суб'єктів конкурентного середовища, дані методичні рекомендації по визначенню тарифу на перевезення вантажів ІТК, а також обчислена економічна ефективність їх функціонування.

Зараз ринок транспортних послуг будується за галузевим принципом (у залежності від виду транспорту і засобу перевезення). При інтеграції залізничного транспорту з іншими видами галузевий принцип організації перевезень буде замінений функціональним, при якому доставка вантажів здійснюється “від дверей до дверей”, а галузева конкуренція – функціональною.

Комбіноване перевезення різними видами транспорту більш ефективне, ніж будь-яким окремим видом транспорту, тому що воно використовує переваги усіх видів транспорту, які об'єднуються для здійснення такого перевезення.

Залізничний транспорт України має всі підстави для впровадження функціонального принципу перевезень і створення ІТК. Це буде сприяти поверненню на залізничний транспорт клієнтів, які перейшли на інші види транспорту, зниженню сукупних витрат на перевезення, поліпшенню його якості.

Впровадження Концепції і Програми реструктуризації на залізничному транспорті в стратегічному плані спрямовано на підвищення ефективності його функціонування. Але воно не передбачає заходів щодо створення конкурентного середовища. Використання лише внутрішньогалузевої конкуренції між транспортно-експедиційними компаніями обмежується рамками посередницької діяльності і завдає матеріального збитку як вантажовласникам, так і залізничному транспорту.

Під інтеграцією розуміється об'єднання підприємств різних видів транспорту з метою максимального задоволення потреб клієнтів і отримання

прибутку, достатнього для забезпечення відтворювального процесу та ефективного функціонування всього комплексу.

На підставі проведеного дослідження запропоновано класифікацію ІТК (рис.3), визначені задачі їх функціонування та розроблено організаційну структуру.

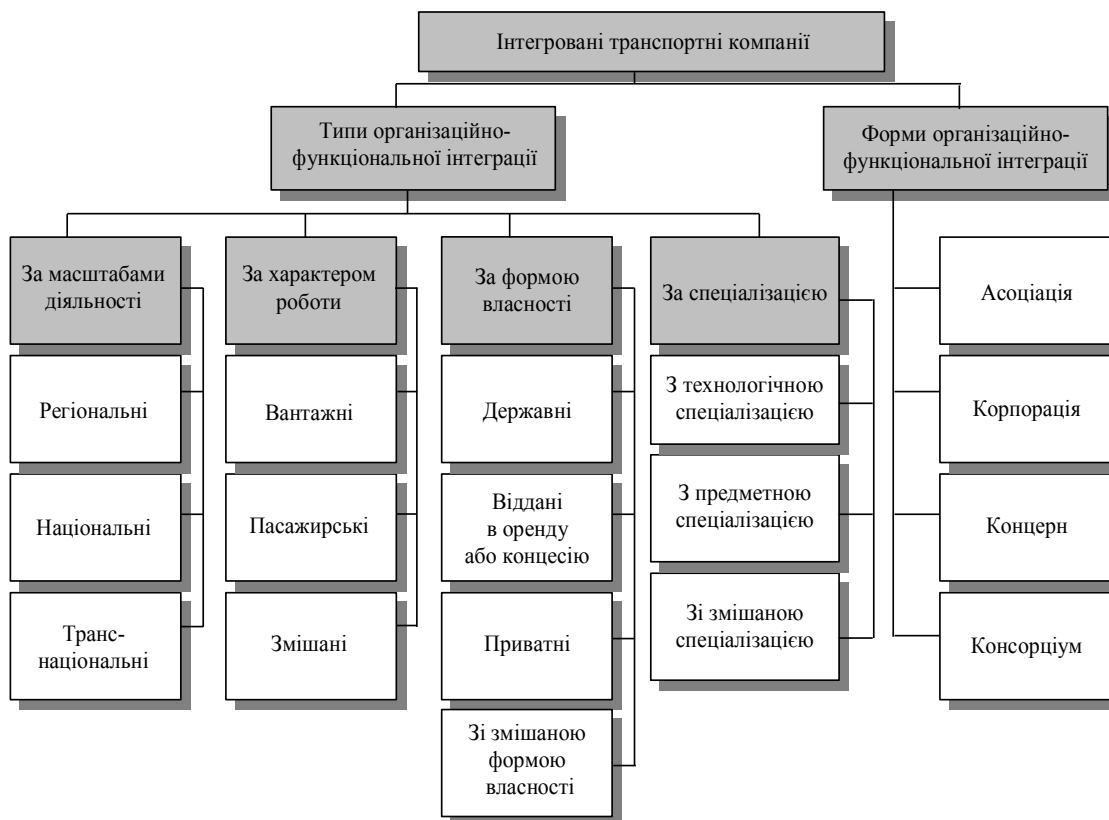


Рис. 3. Класифікація інтегрованих транспортних компаній (ІТК)

Основою для створення ІТК має бути залізничний транспорт. Він володіє міцною матеріально-технічною базою, висококваліфікованим професійним складом, високим рівнем інформаційного забезпечення. Для цього необхідно провести реструктуризацію його управління на двох рівнях: зовнішньому (вертикальному) і внутрішньому (горизонтальному). Структуру ІТК наведено на рис. 4.

Вертикальна реорганізація управління залізничного транспорту передбачає відділення функцій контролю та господарювання. Пропонується на базі кожної залізниці створити окрему ІТК, яка за формою організаційно-функціональної інтеграції може являти собою концерн. На чолі концернів створюється холдингова компанія. Засновником холдингу, відповідно до п. 6 Положення про холдингові компанії, може бути уповноважений орган керування державним майном. З урахуванням функцій, що виконуються Укрзалізницею, саме вона може виступати в ролі цієї холдингової компанії.

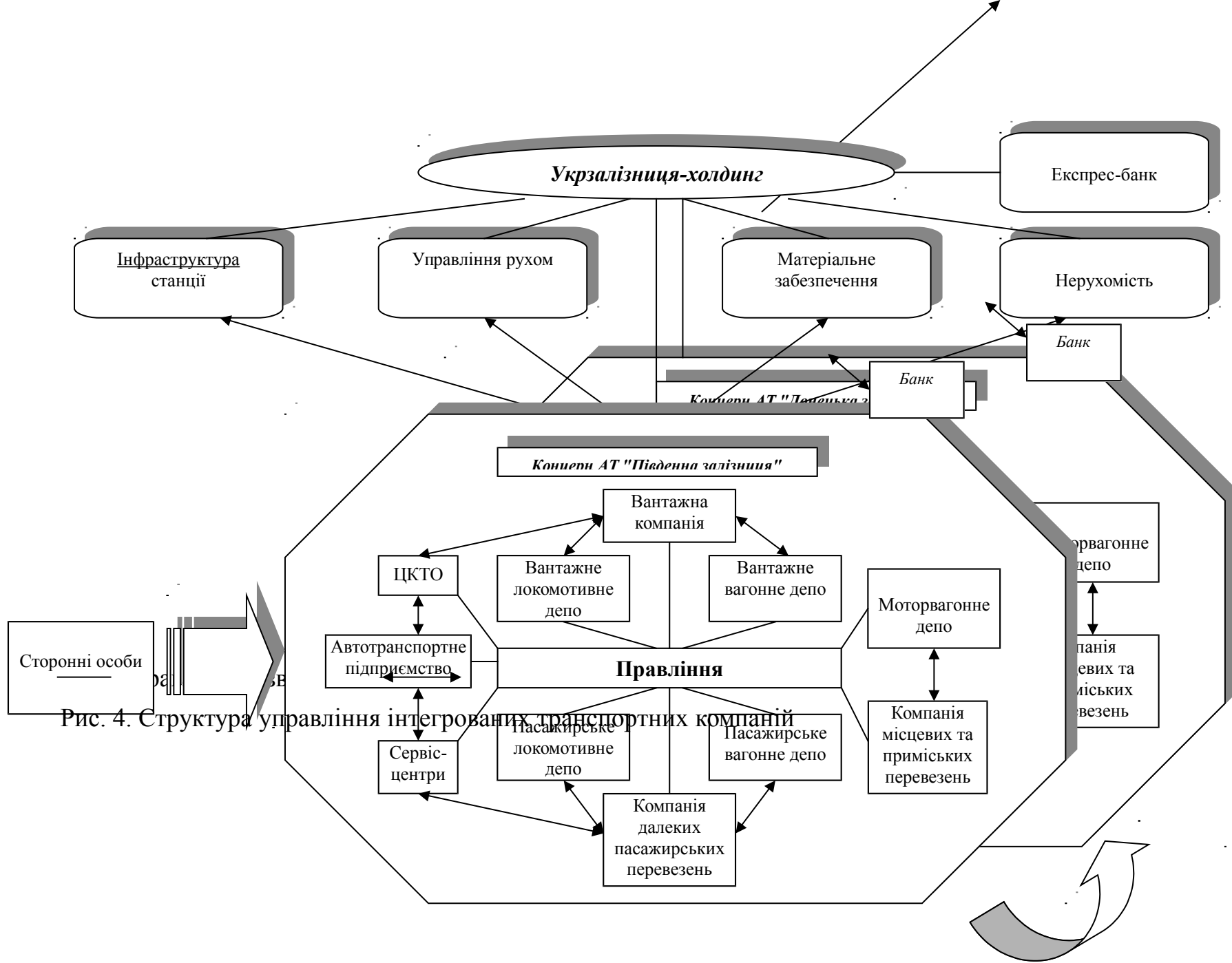


Рис. 4. Структура управління інтегрованих транспортних компаній

Найбільш доцільним є функціонування Укрзалізниці у вигляді чистого холдингу, що має контрольний пакет акцій у розмірі 51 %, а також здійснює функції контролю і координації дочірніх підприємств.

Горизонтальне структурне перетворення в системі залізниць передбачає створення акціонерних товариств по напрямках основної діяльності. Оскільки Україна спрямовує свої зусилля до вступу в європейське співтовариство, то проведені реформи повинні враховувати вимоги Директиви ЄС 91/440 про розділення функцій контролю за інфраструктурою й експлуатації.

Для цього доцільно інфраструктуру передати підприємству, яке буде здійснювати її поточне утримання і ремонт, а також одержувати плату від компаній-перевізників за її використання. Компанії-перевізники здійснюють функції експлуатації. До них належать: підприємства пасажирських перевезень у далекому, місцевому і приміському сполученнях, підприємства вантажних перевезень, що входять до складу ІТК.

Підприємства-власники інфраструктури повинні знаходитися в державній власності, а підприємства, що займаються експлуатацією, можуть бути приватизовані. Перевізна діяльність може і повинна здійснюватися на комерційній основі. Обґрунтовано необхідність об'єднання в майбутньому перевізної діяльності з торговельно-посередницькою.

Ефективне функціонування конкурентного середовища потребує фінансової підтримки за рахунок джерел капітальних вкладень: державних субсидій, власних коштів (переважно у вигляді амортизаційних відрахувань) та запозичених коштів (у вигляді банківських кредитів).

В дисертації ґрунтовно доведено, що жодне з них не може забезпечити повне фінансування залізничного транспорту.

Державне фінансування у порівнянні з іншими видами було найбільш вигідним. Державні позики надавалися під невеликі відсотки, які задовольняли підприємства і не призводили до їхньої збиткової діяльності. Але можливості фінансування за рахунок держбюджету практично відсутні.

Більша частина основних фондів залізничного транспорту має перевищений термін служби, тому не може бути відновлена за рахунок амортизаційних відрахувань.

Власним джерелом фінансування капітальних вкладень може бути прибуток від основної діяльності. Нормативи державних відрахувань від прибутку на технічне переозброєння підприємства встановлюються органами, що управляють майном, яке знаходиться в державній власності. Вони становлять не менше 30 і не більш 80% від суми прибутку, що залишається на підприємствах і організаціях після сплати ними обов'язкових платежів.

До основної діяльності на залізничному транспорті належать перевезення вантажів та пасажирів. Але пасажирські перевезення поки що збиткові. Збитки від них покриваються в основному за рахунок прибутку від вантажних перевезень. Це значно зменшує загальний прибуток залізничного транспорту, який можна використати на оновлення основних фондів.

Капітал вітчизняних банків також майже не направляється у сферу виробництва. Перед фінансуванням промисловості банки віддають перевагу короткостроковому фінансуванню комерційних структур, операціям з валютою, обслуговуванню зовнішньоекономічних операцій. Причини цього - загальна нестабільність економіки, недосконалість законодавства, недостатня кількість привабливих інвестиційних проектів і високий ризик їхньої неопукності. Так, у 2001 р. кредити, надані банками України транспорту, склали 1219 млн. грн, з яких частка довгострокових дорівнювала 31,5 %.

Необхідно при кожній ІТК створити власний банк, а згодом – і інші фінансові та страхові структури.

Створення ІТК потребує розробки нового підходу до ціноутворення на перевезення. В роботі ґрунтовно доведено необхідність врахування показників якості послуг при визначенні тарифу. При цьому враховувалось, що 35 % вантажовласників найбільшого значення надають вартості послуг, 31 % - терміну доставки, 14 % - гнучкості обслуговування, 10 % - надійності доставки і 10 % - іншим послугам. Тобто при встановленні плати на перевезення, яке здійснює ІТК, до базового тарифу, розрахованого за Тарифним керівництвом №1, необхідно додати надбавку за якість, а саме: за прискорення і додержання терміну доставки.

Економічна вигода вантажовласника визначається зменшенням як суми вилучених з обігу грошей, так і періодом їхнього невикористання. З прискоренням доставки вантажу відбувається економія обігових коштів вантажовласника. Якщо збільшити тариф на величину одержаної економії, яка досягається за рахунок зменшення терміну доставки, вигода вантажовласника залишається тією ж самою. Таким чином, максимально можливе збільшення тарифу слід визначати на підставі максимально можливого зменшення терміну доставки.

Виходячи з цього, за нижню межу тарифу слід обрати тариф, розрахований у відповідності з Тарифним керівництвом № 1. Верхня межа тарифу розраховується як сума діючого тарифу та величини економії обігових коштів за формулою

$$T_{(доцм)} = \frac{C_{поч.в} \cdot Q_{річ}}{365} \cdot \Delta t_{доцм} + T, \quad (1)$$

де $C_{поч.в}$ - початкова ціна 1 т і-го вантажу;

$Q_{річ}$ - кількість і-го вантажу, що перевозиться за рік;

$\Delta t_{доцм}$ - зміна терміну доставки і-го вантажу в порівнянні з нормативним, розрахованим відповідно до діючих Правил перевезень вантажів;

T - тариф на перевезення і-го вантажу, розрахований на основі маси вантажу, відстані перевезення, обраної тарифної схеми (згідно з Тарифним керівництвом № 1).

Верхня межа тарифу змінюється в залежності від скорочення терміну доставки. Відносно збільшення верхньої межі тарифу у порівнянні з тарифом на звичайне перевезення при різному скороченні терміну доставки щодо нормативного наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Залежність зміни верхньої межі тарифу від зміни терміну доставки вантажу

Величина скорочення терміну доставки у порівнянні з нормативним, %	5	10	15	20	25	30	...	60
Величина можливого збільшення тарифу у порівнянні з тарифом на звичайне перевезення, %	17,5	35	52,5	70	87,5	105	...	210

Плата за прискорене перевезення вантажів є середня величина між нижньою та верхньою межами тарифу. Існуюча методика побудови тарифу, запропонована В.Ю.Креймером, яка враховує якість як відсоток від прибутку, що планується, не дозволяє чітко визначити величину плати за якість в тарифі. Пропонована методика побудована на встановленні залежності між зміною тарифу та терміном доставки.

З метою визначення максимальної величини надбавки до тарифу проведено детальне дослідження шляхів скорочення терміну доставки за окремими складовими і визначено найбільше його значення, яке склало 60% в порівнянні з нормативним часом. При цьому величина надбавки до тарифу може складати 105 % від тарифу, встановленого відповідно до Тарифного керівництва №1.

З метою визначення величини додаткового прибутку проведено порівняльний аналіз прогностичної величини прибутку при здійсненні перевезення ІТК і залізницею. Як показали розрахунки, додатковий прибуток зростає більш ніж у 3 рази.

ВИСНОВКИ

Дослідження структури і економічної діяльності природних монополій та розробка пріоритетних напрямків підвищення результатів їхнього функціонування в умовах ринку дозволяють сформулювати основні висновки та рекомендації, які полягають в такому:

1. В процесі дослідження еволюції ПМ визначено такі етапи їх розвитку: поява природної монополії (інфраструктура і експлуатація є природно монопольною сферою); часткова втрата природності і штучне стримування монополії галузі (експлуатація перестає бути природно монопольною сферою); припинення існування природної монополії (інфраструктура і експлуатація стають конкурентними сферами).

2. Виявлено сукупність ознак визначення ПМ як сфери економічної діяльності, що характеризується унікальністю ресурсів, технологічним забезпеченням безпеки життєдіяльності, великими капітальними вкладеннями і їхньою малоефективністю, неможливістю виникнення конкуренції, наявністю економії на масштабі виробництва.

3. З'ясовано, що державне регулювання діяльності ПМ має такі недоліки: підтримка природного монополіста, гарантування доходу і уберігання від потенційних конкурентів; встановлення ціни за принципом “витрати плюс”; можливість застосування даного виду регулювання для галузей, які не є природними монополіями.

4. Узагальнення світового досвіду розвитку транспортних монополій дозволило визначити, що дієвим важелем підвищення ефективності їх функціонування є використання конкурентних відносин, які полягають в забезпеченні вільного доступу до використання інфраструктурних об'єктів.

5. Розроблено концептуальні підходи до створення конкурентного середовища в системі залізничної галузі: виявлено необхідні умови, встановлено шляхи впровадження і типи, а також обґрунтовано використання ІТК як суб'єктів цього середовища.

6. Доведено, що конкурентні переваги різних видів транспорту, які проявляються в прискоренні перевезень і маневреності, в сполученні із сталими вантажними і пасажирськими потоками залізничної галузі можуть бути більш ефективними при створенні ІТК.

7. Розкрито поняття і визначено задачу функціонування ІТК, а також розроблено їх класифікацію за функціональним принципом і розглянуто можливі шляхи формування.

8. Обґрунтовано, що жодне з існуючих джерел капітальних вкладень не може забезпечити повне фінансування залізничного транспорту. Доведено, що для підтримки ефективного конкурентного середовища необхідно ввести до складу кожної інтегрованої транспортної компанії банківську структуру.

9. Встановлено вплив показників якості перевезень на вибір виду транспортних послуг вантажовласником, серед яких найбільш значним є термін доставки вантажу. Теоретично обґрунтовано методику визначення надбавки до тарифу за прискорення доставки вантажу, яка побудована на основі врахування обіговості оборотних коштів.

СПИСОК РОБІТ, ЩО ОПУБЛІКОВАНІ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

статті у фахових виданнях

1. Развитие железнодорожного транспорта Украины (оценка и прогнозирование) / Балака Е.И., Зорина Е.И., Колесникова Н.М., Никулина Е.В. и др. // Бизнес информ.– 1999. - № 15-16. – С.107-109.
2. Никулина Е.В., Погасий С.А. Эволюция естественных монополий // Зб. наук. праць Київського інституту залізничного транспорту. Сер. Економіка й управління. - 2000. – Т. 4, Вип.1.- С. 74-76.
3. Нікуліна О В. Тенденції реструктуризації залізничного транспорту провідних країн Європи // Вісник Харківського національного університету. Екон. сер. – 2001. - № 502. – С.153-158.

4. Балака Є.І., Погасій С.О., Нікуліна О.В. Інтеграція різних видів транспорту на ринку вантажних перевезень в Україні // Вісник Харківського національного університету. Екон. сер. – 2001. - № 512. – С.101-103.
5. Никулина Е.В. Совершенствование организационной структуры управления железнодорожным транспортом Украины // Вісник Харківського національного університету. Екон. сер. – 2000. - № 479. – С.355-360.
6. Никулина Е.В. Сравнительный анализ осуществления инвестиционной деятельности в Украине и за рубежом // Вісник національного технічного університету “ХПІ”. – 2001. - Вип. 24. – С.14-17.
7. Дикань В.Л., Нікуліна О.В. Удосконалення тарифної політики // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2002. – № 1. – С. 63-66.
8. Никулина Е.В. Роль конкуренции в повышении эффективности функционирования естественных монополий // Коммунальное хозяйство городов. Научно-технический сборник. – 2003. – Вып. 48. – С. 169-175.
тези доповідей
9. Нікуліна О.В. Функціональний підхід до транспортного обслуговування вантажовласників у регіоні // Тези доп. Міжрегіон. наук.-практ. конф. “Стратегія розвитку України до 2010 року”. - Х.: УАДУ(ХФ). - 1999. – С.65-66.
10. Нікуліна О.В. Комплексність транспортного обслуговування як одна з умов інтеграції залізничного транспорту України у загальноєвропейську транспортну систему // Мат. ІІ Міжнар. наук.-практ. конф. “Молодь в умовах нової соціальної перспективи”. - Житомир: ЖДПУ. - 2001.- С.68-70.
11. Никулина Е.В. Пути повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта в условиях конкуренции // Тези доп. ІІ Міжнар. наук. конф. “Проблеми економіки транспорту”. – Дніпропетровськ: РВВ ДІІТу. - 2002.- С. 15.
12. Никулина Е.В. Особенности внедрения конкурентной среды в естественных монополиях // Тези доп. ІІІ Міжнар. наук. конф. “Проблеми економіки транспорту”. – Дніпропетровськ: РВВ ДІІТу. - 2003.- С. 28.

АНОТАЦІЯ

Нікуліна О.В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту). – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2003.

Дисертацію присвячено теоретичному обґрунтуванню та створенню методичного підґрунтя підвищення ефективності функціонування природних монополій шляхом впровадження в їх систему конкурентного середовища і об'єднання конкуруючих суб'єктів транспортного ринку.

Визначено особливості еволюційного розвитку життєвого циклу природних монополій і деталізовано їх зміст. Проаналізовано важелі регулювання функціонування природних монополій. Використано комплексний, системний підхід до створення конкурентного середовища. Обґрунтовано необхідність створення інтегрованих транспортних компаній як суб'єктів конкурентного середовища, розроблено їх класифікацію та структуру, виявлені перспективи розвитку. Розглянуто питання підтримування ефективного конкурентного середовища шляхом транспортно-фінансової інтеграції. Запропоновано методику визначення величини надбавки до тарифу за прискорення доставки вантажу.

Ключові слова: природна монополія, державне регулювання, конкурентне середовище, інтегровані транспортні компанії, реструктуризація, тариф, транспортно-фінансова інтеграція.

АННОТАЦІЯ

Никулина Е.В. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта). – Рукопись.

Диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2003.

Диссертация посвящена теоретическому обоснованию и созданию методической базы повышения эффективности функционирования естественных монополий путем внедрения в их систему конкурентной среды и объединения конкурирующих субъектов транспортного рынка. Выявлены тенденции развития естественных монополий в целом, и транспортных монополий в частности. На основании обобщения зарубежного опыта определены особенности эволюционного развития этапов жизненного цикла естественных монополий. Дана их качественная и количественная характеристика: возникновение естественной монополии (инфраструктура и эксплуатация являются естественномонопольной сферой); частичная потеря естественности и искусственное сдерживание монополии отрасли (эксплуатация перестает быть естественномонопольной сферой); прекращение существования естественной монополии (инфраструктура и эксплуатация становятся конкурентными сферами).

Исходя из представления о жизненном цикле естественной монополии, детализировано ее содержание. Естественная монополия представлена как сфера экономической деятельности, которая характеризуется уникальностью ресурсов, технологическим обеспечением безопасности жизнедеятельности, большими капитальными вложениями и их малоэффективностью, невозможностью появления конкуренции, наличием экономии на масштабе производства.

Конкретизированы приоритетные направления и определены возможные последствия влияния государственного регулирования на ЕМ. Доказана объективность его применения. Обоснована необходимость поиска дополнительных рычагов влияния на деятельность ЕМ.

Применен комплексный, системный подход к созданию конкурентной среды, основанный на применении функционального принципа обслуживания, заключающегося в доставке грузов “от дверей до дверей” с целью обеспечения лучших условий для клиента. Определены стратегические направления ее создания. Выделены монопольный и потенциально конкурентный сектора.

Предложены возможные пути образования и дана характеристика различных типов рыночных сред, совместимых с естественной монополией. К ним относятся: конкуренция за право доступа на инфраструктурные объекты ЕМ на условиях заключения договора, выдачи лицензий (франшиз), проведения конкурсов и тендеров; конкуренция между эксплуатационными компаниями в системе отрасли (рынки типа contestable); классическая модель монополистической конкуренции, связанная с товарами-субститутами.

Доказана необходимость создания интегрированных транспортных компаний как субъектов конкурентной среды, обеспечивающих повышение качества предоставляемых услуг за счет оптимального использования конкурентных преимуществ различных видов транспорта. В работе разработана их классификация по типам и формам организационно-функциональной интеграции. Обоснована целесообразность использования железнодорожного транспорта в качестве основы для их создания по причине наличия мощной материально-технической базы, высокого уровня информационного обеспечения и высококвалифицированного профессионального состава.

В связи с этим сформулированы организационно-экономические рекомендации по проведению реструктуризации управления железнодорожной отрасли на двух уровнях: внешнем (вертикальном) и внутреннем (горизонтальном). Они предусматривают отделение функций контроля и хозяйствования, а также содержания инфраструктуры и осуществления эксплуатационной деятельности. Выявлены возможные перспективы развития транспортных компаний.

На основе проведенного анализа основных источников финансирования капитальных вложений на железнодорожном транспорте доказано, что для поддержания эффективной конкурентной среды необходима транспортно-финансовая интеграция. С этой целью исследованы условия и факторы создания собственного банка ИТК.

Среди показателей качества услуг при расчете тарифа на перевозку грузов интегрированной транспортной компанией предложено учитывать в первую очередь срок доставки грузов. Для этого установлена зависимость между изменением срока доставки груза и тарифа, на основании чего предложена методика расчета надбавки к тарифу за качество предоставляемых услуг. Исследованы возможные пути сокращения срока доставки грузов и определена

максимальная его величина. Расчеты, представленные в работе, подтверждают экономическую эффективность использования предложенного подхода.

Ключевые слова: естественная монополия, государственное регулирование, конкурентная среда, интегрированные транспортные компании, реструктуризация, тариф, транспортно-финансовая интеграция.

THE SUMMARY

Nikulina E.V. Increasing efficiency of natural monopolies operation in conditions of market (on railway transport material) - Manuscript.

Thesis on scientific degree award of the candidate of economic science on a speciality 08.07.04 - economics of transport and communication. - Ukrainian State Academy Of A Railway Transport, Kharkov, 2003.

The thesis is devoted to theoretical motivation and development of methodical basis of increasing efficiency of natural monopolies operation by introducing a competitive environment in the system of monopolies and by combining competitive subject of transportation market. Peculiarities of evolutionary developments of life cycle stages of natural monopolies are determined and their notion is explicated. Levers of regulation by natural monopolies are analyzed. The complex, system approach to making competitive environment is used. The necessity of integrated transport companies creation as subjects of competitive environment has been grounded, as well as revealed prospect of their development. The question of supporting an efficient competitive environment by transport-financial integration's has been considered. The method of addition value determination to the tariff for speeding-up of cargo delivery has been offered.

Keywords: natural monopoly, government regulation, competitive environment, integrated transport companies, restructuring, tariff, transport-financial integration.