

## АНАЛІЗ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

<sup>1</sup> Вінницький національний технічний університет;

### *Анотація*

*Розглянуто особливості транспортної природної монополії в Україні. Досліджено переваги та недоліки організації транспортної галузі як природної монополії та, зокрема, можливості тарифного регулювання транспортної галузі України.*

**Ключові слова:** монополія, природна монополія, субадитивність витрат, державне регулювання, тарифне регулювання.

### *Abstract*

*The features of transport natural monopoly in Ukraine are considered. The advantages and disadvantages of the organization of the transport industry as a natural monopoly and in particular the possibility of tariff regulation of the transport industry of Ukraine are investigated.*

**Keywords:** monopoly, natural monopoly, cost subadditiveness, state regulation, tariff regulation.

### **Вступ**

Якщо врахувати той факт, що продукція транспортних природних монополій має високу соціальну значимість то відповідно від ефективності державного регулювання даної галузі залежить функціонування економіки країни в цілому. Незважаючи на те, що дослідженням даної проблематики займалися такі дослідники, як Ю. Бараш [1], Т. Блудова [2], Д. Буркальцева [3], З. Варналій [3], Н. Колесникова [4], Ю. Кравченко [5], та ін. проблема державного регулювання та реформування транспортної галузі, як природної монополії ще не є повністю дослідженою, що і зумовлює актуальність даної статті.

Головною метою статті є дослідження та аналіз природної монополії на прикладі транспортної інфраструктури України.

### **Результати дослідження**

Транспортне сполучення, як-то залізниця, автомобільні дороги та громадський транспорт, є стандартними прикладами природних монополій. З моменту введення терміну «природна монополія» Т. Мальтусом в 1815 році, ця концепція по різному трактувалась декількома авторами (Ф. Бастиат, Дж. С. Міль або Л. Вальрас). Нинішнє формальне визначення належить Баумоль (1977) і базується на субадитивності функцій витрат. Іншими словами, це означає, що виробництво деякого певного продукту за допомогою  $n$  виробників створює більш високі витрати, ніж в разі виготовлення даної продукції монополістом. Баумоль зазначає, що коли ми розмірковуємо про природні монополії, то саме ця властивість має, принаймні теоретично, передбачатися. Надалі, оцінюючи функції витрат, можна перевірити, чи має місце принцип субадитивності. Згідно визначення ст. 1 Закону України «Про природні монополії» природна монополія – це стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю продукції в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами господарювання, не можуть бути замінені у споживанні іншими, у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на такі товари, ніж попит на інші товари (послуги)[6]. Загалом наявність чи відсутність природних монополій пов'язана з ефективністю самого ринку, що вимагає регулювання.

У транспортній галузі природні монополії є важливими явищами і основною причиною цього є те, що зазвичай транспортний сектор є капіталомістким і потребує великих масштабів інфраструктури для початку діяльності. Однак після покриття основних витрат, гранична вартість надання додаткової

одиниці обслуговування, як правило, дуже низька.

Оскільки, в подальшому постійні витрати на обслуговування є невеликими, то у випадку появи конкурента, існуюча фірма для захисту своєї частки ринку може легко знизити ціну не зазнавши при цьому значних збитків. До того ж іншими перепонами на шляху до такого монополізованого ринку є тривалі терміни окупності та періоди амортизації основних фондів, а також наявність численних регулюючих органів у цій сфері діяльності. Тобто можливість появи нових гравців на вже існуючому ринку дуже мала. З іншого боку, як показує практика, діюча фірма може отримати вигоду з менших витрат. Більше того, діюча на даний момент фірма може обирати нішу на ринку та обслуговувати найвигідніших клієнтів. Наприклад, міжміські залізниці вигідніші, ніж регіональні залізниці, де попит менший.

Організація роботи транспортної інфраструктури у вигляді монополії має ряд потенційних переваг:

- економія від масштабу витрат на експлуатацію транспорту;
- можливість реконструкції інфраструктури у разі потреби;
- великі можливості концентрації і перерозподілу фінансових ресурсів для реалізації крупних інвестиційних проектів;
- розподіли ризиків і фінансування нововведень і т.ін.

Насправді в розпорядженні монополіста можуть перебувати способи виробництва недоступні або важкодоступні для його конкурентів. Монополія може також мати на порядок більш стійке фінансове становище. Вона сама створює переваги, які експлуатують. Крім того, як правило, пільги в оподаткуванні необхідні малим підприємствам, які менш ефективні, а не монополіям [2].

Також, слід враховувати той факт, що продукція природних монополій, а особливо транспортної, в Україні має високу соціальну значимість, отже, від ефективності державного регулювання даної галузі, зокрема і тарифного регулювання, безпосередньо залежить функціонування економіки в цілому [3].

Основними завданнями державного регулювання тарифів транспортних монополій мають бути:

- забезпечення балансу інтересів споживачів (у вигляді доступних цін) і підприємств, які регулюються (у вигляді фінансових результатів привабливих для інвесторів та кредиторів);
- тарифне регулювання на основі принципу управління рентабельністю;
- стимулювання підприємств транспортних галузей, які входять до природних монополій, до скорочення витрат і надлишкової зайнятості, покращення якості обслуговування, підвищення ефективності інвестицій і т.ін.;

Для підвищення ефективності регулювання природної монополії в транспортній галузі держава має вирішити два напрями завдань:

- 1) забезпечення можливості розвитку основних транспортних вузлів, які підтримуватимуть економічне зростання;
- 2) збереження тарифів на послуги транспортних монополій на оптимальному для населення та економіки рівні, оскільки їх неконтрольоване і необґрунтоване підвищення може призвести до зниження темпів зростання економіки в цілому.

Вирішення цих завдань сприятиме побудові такої системи тарифоутворення, яка буде забезпечувати баланс інвестиційних потреб у розвитку транспортних монополістичних утворень та інтересів суспільства, в частині врахування можливостей її членів з оплати зростаючих тарифів. Збереження подібного балансу вимагає не тільки прийняття поточних заходів, а й розробки механізмів і процедур, що надають можливості для компенсації споживачам втрат, понесених в результаті необґрунтованого завищення цін природними монополіями.

Всі вищеперераховані завдання можна вирішити за допомогою наступних методів:

- надання суб'єктам природних монополій повноважень щодо затвердження інвестиційних програм, що фінансуються за рахунок власних коштів (наприклад, затвердження таких програм Радою директорів за погодженням з правлінням компанії);
- здійснення заходів щодо поетапної ліквідації, припинення перехресного субсидування (міжгалузевого, міжтериторіального та інших видів) при одночасній адресній підтримці соціально незахищених груп населення і галузей економіки;
- забезпечення прозорості тарифоутворення, здійснюваного на основі витрат;
- організації спільних підприємств великих операторів і вантажовідправників, що спеціалізуються на однотипних видах вантажів (нафтопродукти, вугілля, метал, руда та мінеральні добрива) або орієнтованих на певні маршрути (перевезення);

- встановлення механізму пільгового інвестиційного кредитування: державні гарантії або пряме фінансування з державного бюджету на відшкодування частини витрат на сплату відсотків за кредитами, залученими для реалізації інвестиційних проєктів;
- забезпечення відкритості і доступності інформації для управління рентабельністю органами державного управління;
- залучення міжнародного капіталу тільки у вигляді спільних підприємств з обов'язковою передачею технологій і локалізацією виробництва комплектуючих.

### **Висновки**

Завдяки тому, що природні монополії доцільні в умовах коли задоволення попиту найбільш ефективно за відсутності конкуренції є цілком логічними, що для організації системи державного регулювання транспортної інфраструктури України було обрано природню монополію. Це допомагає вирішувати гострі внутрішні суперечності в національній системі виробництва країни, забезпечуючи необхідні умови для нормального функціонування економіки.

Для підтримання подальшого ефективного функціонування природної монополії в транспортній інфраструктурі необхідно проводити модернізацію та розвиток основних транспортних вузлів, які є стратегічно важливими для економіки, та здійснювати контроль за тарифоутворенням для підтримки його на прийнятному рівні для населення та бізнесу.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ**

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: монограф. / Ю. С. Бараш. — Д.: ДНУЗТ ім. ак. Лазаряна, 2006. — 264 с.
2. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток: монограф. / Т. В. Блудова. — К.: НІПМБ, 2006. — 274 с.
3. Варналій З. С. Економічна безпека України: проблеми та пріоритети зміцнення: монограф. / З. С. Варналій, Д. Д. Буркальцева, С. О. Сасенко. — К.: Знання України, 2011. — 299 с.
4. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-організаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті в умовах реформування галузі: монограф. / Н. М. Колесникова. — К.: КУЕТТ, 2007. — 349 с.
5. Кравченко Ю. Ринкам природних монополій — ефективне регулювання / Ю. Кравченко // Економіка України. — 2015. — № 6. — С. 12–19
6. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 № 1682-III. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
7. Офіційний сайт Антимонопольного комітету України. Зведений перелік суб'єктів природних монополій [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/84960>
8. Лагутін В. Д., Боровик Ю. І. Пріоритети цінового (тарифного) регулювання природних монополій в Україні // В. Д. Лагутін, Ю. І. Боровик / Економіка України. — 2013. — № 7. — С. 44–58.
9. Цветов Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Лашко. — К.: КУЕТТ, 2008. — 189 с.

**Марія Олександрівна Колоніцька** – аспірантка кафедри фінансів та інноваційного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: [gaidei.mascha@yandex.ua](mailto:gaidei.mascha@yandex.ua)

Науковий керівник: **Зянько Віталій Володимирович** – д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри фінансів та інноваційного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця.

**Kolonitska Mariya O.**- Postgraduate Student of the Chair of Finance and innovative management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, email: [gaidei.mascha@yandex.ua](mailto:gaidei.mascha@yandex.ua)

Supervisor: **Zyanko Vitalii V.** — doctor of economics, Professor, Head of the Department of Finance and innovative management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia.