

## ПРОБЛЕМА МОНОПОЛИЗМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье рассмотрены вопросы монополизма на железнодорожном транспорте. Определено, что железнодорожный комплекс обладает всеми отличительными чертами естественной монополии, является монополистом в сфере перевозок грузов на дальние расстояния. Функционирование железнодорожного транспорта в виде государственной монополии порождает ряд проблем, которые должны решаться с применением методов государственного регулирования.

*Ключевые слова:* монополия, государство, железная дорога, государственное регулирование

Исторически в большинстве стран развитие железных дорог шло по пути предоставления прав на их строительство многим независимым компаниям. В результате появлялось и функционировало множество линий, и не было монополии ни на рельсы, ни на подвижной состав. Но довольно быстро в отрасли проявилась тенденция к концентрации, и компании поглощали друг друга, становясь монополистами.

На протяжении многих лет традиционно считалось, что оптимальным для железнодорожного транспорта является государственное управление. Этому способствовали частая несостоятельность конкуренции, регулирование в период Великой депрессии, очевидные достижения советской индустриализации, негативные последствия контроля над фирмами и т.п. Поэтому к середине XX века железные дороги были объединены и национализированы, и к восьмидесятым годам прошлого столетия практически во всех странах мира весь железнодорожный комплекс либо основные виды его деятельности являлись естественными государственными монополиями, а доминирующая роль частной собственности на железнодорожном транспорте сохранилась только в США и Канаде.

Естественные монополии занимают особое место среди монопольных структур, они функционируют в наиболее общественно значимых сферах деятельности: передача электрической и тепловой энергии, железнодорожные перевозки, обслуживание транспортных терминалов, портов, аэропортов, почтовая связь и др. Принято считать, что естественная монополия – это официально признанная и неизбежная структура любой экономической системы, обусловленная либо естественными правами монополиста, либо соображениями выгоды всего государства. Другими словами, это такое состояние рынка, при котором удовлетворение спроса наиболее эффективно в условиях отсутствия конкуренции.

Впервые понятие «естественная монополия» было применено в 1838 г. А. Курно, рассмотревшего установление контроля над использованием природных (естественных) ресурсов, откуда и пошло ее название [1]. Спустя 10 лет, в 1848 г., Дж. Ст. Милль определил разницу между искусственной и естественной монополиями [2]. Первая создается государством, статус закрепляется законодательными актами, а её возможное упразднение будет способствовать росту национального богатства. В отличие от этого, естественная монополия существует безотносительно к усилиям государства и закона. Естественные монополии играют важную роль в обществе и имеют большой удельный вес в экономике любой страны и, благодаря этому, они считаются рыночными структурами.

В России железная дорога как монополия была определена еще в 1884 году [3].

Как естественная монополия, железнодорожная отрасль Украины сложилась в бывшем СССР вследствие централизации и концентрации производства и управления в условиях тотального планирования и преобладания государственной формы собственности.

Железнодорожный комплекс обладает всеми отличительными чертами естественной монополии, к которым относятся [4, 5]:

- сетевой характер организации рынка, т.е. наличие целой системы линий, с помощью которых предоставляется услуга, в том числе наличие целостного единого комплекса, управляемого из единого центра в реальном масштабе времени;

- высокий барьер вхождения на соответствующий товарный рынок, а именно – объем инвестиций, необходимый для создания альтернативного объекта;

- корреляция между объемом спроса и эффективным размером производства, которая проявляется в растущем эффекте масштаба;

- специфичность материальных активов и их узкая специализация;

- низкий эластичный спрос на продукцию, поскольку она удовлетворяет первоочередные потребности людей и отраслей промышленности, а потому не может быть ограниченной для потребления.

Железнодорожный транспорт является монополией в сфере перевозок грузов, прежде всего сырьевых, на дальние расстояния. Это означает, что для потребителя приемлемых альтернатив не существует, и он вынужден оплачивать перевозки по тем ценам, которые диктует монополист. Невозможность замены этих перевозок какими-либо другими, равноценными делает спрос на их продукцию неэластичным по цене перевозок. Именно это и позволяет железным дорогам получать монопольный доход, обусловленный не ростом эффективности, а произвольным завышением цен и тарифов. И, если устранить такого рода монополию объективно не представляется возможным, то без прямого государственного регулирования здесь, по-видимому, не обойтись.

Одним из главных отличительных признаков железнодорожной монополии является наличие высоких барьеров для входа в отрасль новых фирм, и «высота» этих барьеров определяется значительными объемами необходимых инвестиций. Наиболее важными для железных дорог являются вложения в развитие инфраструктурной сети. Однако именно они менее привлекательны для инвесторов, что обусловлено длительными сроками окупаемости, высоким уровнем рисков, продолжительным периодом амортизации основных фондов, а также наличием многочисленных регулирующих органов в данной сфере деятельности.

Организация работы железнодорожного транспорта в виде монополии имеет преимущество потенциальных возможностей, возникающих вследствие экономии от масштаба затрат на эксплуатацию железнодорожного транспорта, реконструкцию инфраструктуры, большие возможности концентрации и перераспределения финансовых ресурсов для реализации крупных инвестиционных проектов, распределения риска и финансирования нововведений и т.п. «На самом деле в распоряжении монополиста могут находиться способы производства недоступные или труднодоступные для его конкурентов. ... Монополия может также иметь на порядок более устойчивое финансовое положение. Они сами создают преимущества, которые эксплуатируют» [6]. Кроме того, необходимо заметить, что послабление в налогах просят не монополии, а малые предприятия, как менее эффективные.

Функционирование железной дороги в виде вертикально-интегрированной компании позволяет наиболее простым способом согласовать экономические интересы инфраструктурных объектов и подразделений, предоставляющих услуги – перевозки конечным потребителям, а их совместная деятельность в рамках одной организации обеспечивает гибкость и надежность всей системы. Однако при этом организация перевозочного процесса в качестве естественной монополии не представляется самоочевидной. В связи с этим следует указать, что в анализе естественных монополий одной из основных проблем является то, что до настоящего времени не выделены их четкие признаки, и тем самым нередко нельзя объективно отделить естественные монополии от искусственных. «Естественность» естественных монополий зачастую не определяется редкостью или уникальностью природных условий и ресурсов, но связана с экономическими причинами, когда считается, что существование такой структуры обусловлено соображениями выгоды всего государства. В этом смысле монополии железных дорог, которые традиционно относят к естественным, не являются таковыми, поскольку их существование не связано с неизбежностью, а представляют собой результат централизованной административной экономической системы. Подтверждением этому служит, например, организация железнодорожного транспорта в США, Канаде, Мексике, Аргентине и Бразилии, где естественных монополий нет совсем. В каждой из этих стран конкурируют несколько успешных вертикально-интегрированных компаний, владеющих (на правах собственности или долгосрочной аренды) как инфраструктурой, так и подвижным составом. Например, на железных дорогах США крупнейшие железнодорожные компании (дороги 1-го класса) конкурируют между собой на параллельных направлениях собственной инфраструктуры. Внутриотраслевой конкуренции способствует также развитая сеть региональных и локальных железных дорог. Тем самым, в США сложилась оптимальная организационная структура отрасли, обеспечивающая совершенную конкуренцию на рынке транспортных услуг.

Железные дороги США являются редким исключением из общемировой практики; почти во всех странах железнодорожная сеть находится в ведении государства. Причина этого состоит в том, что железнодорожные перевозки являются одним из основных факторов поддержки развития национальных экономик, а единая система управления движением поездов

позволяет эффективнее использовать пропускную способность существующих линий.

Функционирование железнодорожного транспорта в виде государственной монополии порождает ряд проблем. Главные среди них: недостаточный объем инвестиций в обновление основного капитала; низкие стимулы для снижения эксплуатационных расходов и повышения эффективности инвестиционных проектов; рост тарифов, генерирующий инфляцию издержек; нерыночное поведение; злоупотребление монопольной властью во взаимоотношениях с потребителями его услуг. В условиях такой монополии отсутствуют условия для реализации большей части преимуществ института частной собственности, поскольку существует возможность получения прибыли благодаря монопольной власти, а не эффективному управлению.

В большинстве стран железные дороги в своем развитии прошли через этап национализации и/или государственного руководства, однако к началу 80-х годов прошлого столетия на железных дорогах многих стран убытки стали расти, а их финансовое положение неуклонно ухудшалось. Основные причины этих трудностей были очень схожи: как правило, государственные железные дороги оказывались слишком тяжелым бременем для бюджета страны и, несмотря на все возрастающую финансовую поддержку со стороны государства, их экономическое положение только ухудшалось. Тем самым практика функционирования железных дорог в качестве государственных монополий показала свою неэффективность и поэтому снова стала популярной идея приватизации с целью привлечения на железнодорожный транспорт частного капитала.

В железнодорожном транспорте, как отрасли экономики, практически на протяжении всей истории совмещались коммерческие и социальные функции. Это не является исключением, поскольку в таком же положении находятся образование, здравоохранение и некоторые другие отрасли. В них неизбежно соприкасаются или перекрываются сферы деятельности государства со сферами деятельности частных и неправительственных предприятий. Примеры взаимоотношений между социальными и коммерческими функциями, между государством и свободным предпринимательством можно найти в истории многих стран. Характер этих отношений весьма разнообразен, и в лучшем случае – это взаимодействие, и в худшем – конфликты [7].

Решение проблем, связанных с монополизмом железных дорог, является важной задачей экономической науки, не получившей удовле-

творительного решения и до настоящего времени [8, 9], и во многих странах деятельность железных дорог все еще жестко контролируется государством.

Ряд экономистов видит решение проблемы монополизма в его государственном регулировании. Другие же полагают, что поскольку государственное регулирование не может быть эффективным, то государство должно создавать на таких рынках конкурентную среду. В настоящее время многие западные ученые, занимающиеся анализом монопольных рынков, согласны с тем, что везде, где только возможно, необходимо стремиться к конкуренции, пусть даже далекой от совершенства, а не полагаться на регулирование.

На практике сочетаются оба этих подхода, причём если в 60-х годах прошлого века предпочтение отдавалось прямому государственному регулированию, то начиная с середины 70-х, всё больше специалистов склоняются к косвенному регулированию монополий, в том числе путём создания институциональной среды, поощряющей конкуренцию. Теория регулирования устанавливает, что государственное регулирование железных дорог часто оказывается неэффективным вследствие отсутствия его научных основ и соответствия задачам процесса их реформирования и развития [10, 11]. В связи с этим при анализе экономических процессов в сфере железнодорожного транспорта большое научно-теоретическое и практическое значение приобретают применение методологии институциональной теории и разработка рекомендаций для регулирующих органов на основе достижений экономической науки.

Для представителей институционального направления в экономической теории важен не собственно нормативный подход к сущности понятия естественной монополии, а динамика трансформации соответствующего сектора экономики. Для этого в естественно монопольную среду предлагается внедрять элементы контролируемых конкурентных отношений. Однако, как показывает опыт ряда стран мира, при реформировании естественных монополий путем образования новых структур происходит вертикальная дезинтеграция крупных компаний и дробление монополии на отдельные хозяйствующие субъекты. В результате это приводит к увеличению транзакционных издержек и повышению стоимости оказываемых услуг [12].

В институциональной теории функционирование естественных монополий рассматриваются в виде четырех возможных вариантов,

которые различаются характером контрактов между государственным и частным секторами в зависимости от распределения правомочий. Два из них – крайние, а именно полностью нерегулируемые (частные) и полностью государственные. Помимо них – это естественная монополия, находящаяся в государственной собственности, но управляемая представителями частного сектора (как правило, используются концессионные механизмы), и естественная монополия, жестко регулируемая государством (главным образом через директивное регулирование цен и рентабельности капитальных активов).

Зарубежный опыт регулирования монополий показывает, что наиболее эффективным вариантом построения структур государственного управления в данной сфере является создание специализированных органов, независимых как от регулируемых субъектов естественных монополий, так и, что не менее важно, от органов государственного управления соответствующей отрасли. Все это требует создания соответствующей четкой правовой базы, поскольку, как известно, «Регуляторы всегда нуждаются в новых регуляторах и сами их порождают» [13].

В настоящее время в мире практикуются четыре основных метода формирования организационной структуры регулирующих органов:

- передача национальной железной дорогой функций государственного регулирования новой структуре (ЕВА в Германии);

- создание независимого ведомства (ведомства регулирования Великобритании и Австрии);

- развитие и усиление регулирующих функций ранее созданных государственных административных органов (министерство земель, инфраструктуры и транспорта Японии, Федеральная железнодорожная администрация США);

- создание нового регулирующего органа как реакция на новые требования в ходе реформы железных дорог (SRA в Великобритании, STB в США).

К железным дорогам могут применяться следующие методы государственного регулирования [14]:

- ценовое регулирование, осуществляемое посредством установления цен и тарифов или предельного их уровня. Оно должно быть направлено, прежде всего, на прекращение или сдерживание роста цен на перевозки при одновременном установлении их на уровне, достаточном для расширенного воспроизводства отрасли;

- определение потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию, и становление минимального уровня их обеспечения.

Контроль над ценами является одним из главных направлений государственного регулирования монополий. Однако не менее важно регулировать ценовые дискриминации – практику установления разных цен на перевозки при условии, что это различие не связано с соответствующими затратами. Возможность использования ценовых дискриминаций имеется как у самих перевозчиков – государственных монополистов для увеличения своего дохода, так и у контролирующих их органов с целью поддержки некоторых отраслей промышленности.

Государственное регулирование монополии железных дорог по содержанию в достаточной степени должно быть сведено к согласованию экономических интересов государства и монополии. С точки зрения институциональной теории, отношения между государством, естественной монополией и потребителями ее услуг могут регулироваться «контрактом». Его условия определяются в процессе согласования интересов различных экономических субъектов и в значительной степени должны зависеть от социально-экономического положения в стране и экономической стратегии государства.

В организации системы государственного регулирования железнодорожной монополии, наряду с государственными регулируемыми органами и самой регулируемой монополией, непосредственными участниками должны быть также потребители ее услуг, региональные органы власти и профсоюзы. При этом необходимо решить следующие задачи:

- обосновать функционирование в железнодорожной отрасли монопольных сегментов, а также сфер, где конкуренция объективно невозможна;

- сформировать институциональный механизм государственного регулирования монополий;

- разработать метод определения тарифов на услуги монопольных структур;

- выполнить оценку возможных направлений демополизации сферы перевозок;

- оценить возможность привлечения частных инвестиций в результате структурных реформ.

Главным инструментом для сдерживания железнодорожных монополий является развитие конкуренции путем обеспечения для этого свободного входа на рынок железнодорожных перевозок. Наряду с этим, препятствовать це-

новым и другим злоупотреблениям монополий призвано антимонопольное регулирование, широко используемое в большинстве государств. Однако рядом экономистов, сторонниками свободного рынка, эта мера оценивается главным образом отрицательно, поскольку, по их мнению, антимонопольное регулирование приводит к подавлению механизмов рынка. «Конкуренция – это процесс, а не равновесное состояние, и антимонопольное регулирование зачастую применялось и применяется как своего рода экономическая дубинка, с помощью которой можно не допустить соперничества и защитить сложившуюся рыночную структуру от конкуренции» [15].

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Бутыркин, А. Я. Естественные монополии: теория и проблемы регулирования [Текст] / А. Я. Бутыркин. – М.: Новый век, 2003. – 152 с.
2. Милль, Дж. Ст. Основы политической экономии с некоторыми применениями к общественной философии [Текст] / Дж. Ст. Милль; [пер. с посл. англ. изд. Е. И. Остроградской]; под ред. О. И. Остроградского; Южно-Русское книгоизд-во Ф. А. Иогансона. – К.-Х.: Тип. И. И. Чоколова, 1896.
3. Токарский, Н. Д. Железнодорожная монополия [Текст] / Н. Д. Токарский. – СПб., 1884.
4. Кравченко, Ю. Ринкам природних монополій – ефективне регулювання [Текст] / Ю. Кравченко // Економіка України. – 2006. – № 6. – С. 12–19.
5. Студенцов, В. США: поиски оптимального режима отраслевого регулирования [Текст] / В. Студенцов // Плановое хозяйство. – 1990. – № 12. – С. 102–109.
6. Шумпетер, Й. Капитализм, Социализм и Демократия [Текст] / Й. Шумпетер : [пер. с англ.]; предисл. и общ. ред. В. С. Автономова. – М.: Экономика, 1995. – 540 с.
7. Реформирование железнодорожного транспорта. Уроки мирового опыта [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.poria.ru/journal/rgd.doc>
8. Galbraith, J. K. Economics and the public purpose. Houghton Mifflin Company [Text] / J. K. Galbraith. – Boston, 1873. – P. 367–379.
9. Фон Мизес, Л. Либерализм (Liberalismus) [Текст] / Людвиг фон Мизес. – Сер.: Библиотека ГВЛ: Политика. – М.: Социум, 2007. – 344 с.
10. Qingzhong, L. On Chinese railways government regulatory system reform [Text] / L. Qingzhong // Chinese Railways. – 2002. – № 2. – Publ.: Sci. & Technol. Information Research Institute. – P. 21–24.
11. Реформа государственного регулирования на железных дорогах Китая [Текст] // Железные дороги мира. – 2004. – № 1. – С. 20–22.
12. Кибалов, Н. Б. Реформа железнодорожного транспорта России: теория, практика, перспективы [Текст] / Н. Б. Кибалов, А. А. Кин // Регион: экономика и социология. – 2011. – № 2. – С. 175–192.
13. Рэнд, М. Апология капитализма [Текст] / М. Рэнд. – М., 2003. – С. 51.
14. Дюбанов, М. А. Проблемы реформирования естественных монополий: железнодорожный транспорт [Текст] / М. А. Дюбанов // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 3 (31). – С. 77–79.
15. Арментано, Д. Антитраст против конкуренции [Текст] / Д. Арментано. – Сер.: Экономика. – М.: Изд-во ИРИСЭН, 2008. – С. 18.

Поступила в редколлегию 08.11.2011.  
Принята к печати 17.11.2012.

О. О. ПЕТРЕНКО

## ПРОБЛЕМА МОНОПОЛІЗМУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті розглянуто питання монополізму на залізничному транспорті. Визначено, що залізничний комплекс має всі відмінні риси природної монополії, є монополістом у сфері перевезень вантажів на далекі відстані. Функціонування залізничного транспорту у вигляді державної монополії породжує ряд проблем, які повинні вирішуватися із застосуванням методів державного регулювання.

*Ключові слова:* монополія, держава, залізниця, державне регулювання

E. A. PETRENKO

## THE PROBLEM OF MONOPOLY IN RAIL TRANSPORT

In the article the issues of monopolism in the railway transport are under consideration. It was determined that the railway complex has all the hallmarks of a natural monopoly, a monopoly in the field of freight transportation over long distances. Functioning the railway transport in the form of state monopoly gives rise to a number of problems, which should be solved using the methods of state regulation.

*Keywords:* monopoly, state, railway, state regulation