

Державне регулювання природних монополій в умовах глобальної економіки та розвитку науково-технічного прогресу

Шраменко О.В.

кандидат економічних наук, доцент,
Український державний університет залізничного транспорту

Полякова О.М.

кандидат економічних наук, доцент,
Український державний університет залізничного транспорту

У статті виділено етапи розвитку природних монополій. Зазначено, що стрімкий розвиток науково-технічного прогресу змінює характер природних монополій. В результаті вони втрачають свою природність. Доведено, що зміна характеру природних монополій обумовлює необхідність пошуку нових підходів до державного регулювання. Виділено два напрямки державного регулювання сфер, що законодавчо належать до природних монополій, зокрема залізничного транспорту: розробка та підтримка програм, спрямованих на забезпечення можливості здійснення діяльності природних монополій на міжнародному ринку та забезпечення їх інфраструктурної безпеки.

Ключові слова: державне регулювання, природні монополії, залізничний транспорт, еволюція, науково-технічний прогрес.

Шраменко Е.В., Полякова Е.Н. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И РАЗВИТИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

В статье выделены этапы развития естественных монополий. Отмечено, что стремительное развитие научно-технического прогресса меняет характер естественных монополий. В результате они теряют свою естественность. Доказано, что изменение характера естественных монополий обуславливает необходимость поиска новых подходов к государственному регулированию. Выделено два направления государственного регулирования сфер, законодательно относящихся к естественным монополиям, в частности железнодорожного транспорта: разработка и поддержка программ, направленных на обеспечение возможности осуществления деятельности естественных монополий на международном рынке и обеспечения их инфраструктурной безопасности.

Ключевые слова: государственное регулирование, естественные монополии, железнодорожный транспорт, эволюция, научно-технический прогресс.

Shramenko O.V., Polyakova O.M. STATE REGULATION OF NATURAL MONOPOLIES IN GLOBAL ECONOMY AND IN TERMS OF DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL PROGRESS

The article outlines the stages of the development of natural monopolies. It has been noted that the rapid development of scientific and technological progress changes the nature of natural monopolies. As a result, they lose their naturalness. It has been proved that the change in the nature of natural monopolies dictates the need for identifying new approaches to state regulation. Two areas of state regulation of spheres, legislatively related to natural monopolies, in particular of railway transport, have been identified: development and support of programs aimed at enabling the natural monopoly activities in the international market and ensuring their infrastructural security.

Keywords: state regulation, natural monopolies, railway transport, evolution, scientific and technical progress.

Постановка проблеми. Рівень конкурентоспроможності національної економіки багато в чому визначається діяльністю монополій як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. З останньої чверті ХХ століття світова спільнота вступила в період глибоких потрясінь, що супроводжуються радикальними перетвореннями та глобалізацією економіки. Однією з ознак глобалізаційної економіки стає вища стадія монополізації. Процеси глобалізації переносять акцент у прийнятті принци-

пових економічних рішень на наднаціональний рівень.

Традиційно державне регулювання діяльності природних монополій здійснюється у двох напрямках: цінове регулювання й дерегулювання та реструктуризація природно монопольних структур.

Стрімкий розвиток науково-технічного прогресу не тільки накладає відбиток на умови та способи здійснення виробничих операцій, але і змушує розробляти нові підходи та викорис-

товувати нові інструменти державного регулювання. В результаті чергової науково-технічної революції відбувається становлення постіндустріального технологічного способу виробництва; вступає в понижальну хвилю п'ятий технологічний уклад, створюються передумови для становлення в перспективі шостого укладу та відповідного йому Кондратьєвського циклу. Все це обумовлює актуальність даної теми.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням ролі державного регулювання як на рівні економіки країни в цілому, так і на рівні окремих галузей займаються багато науковців-економістів. Значний вклад в цьому напрямку здійснили Геєць В.М., Дикань В.Л., Колот А.М., Капканщиков С.Г., Кушлін В.І. [1-7].

Питанням розвитку та регулювання діяльності природно-монопольного сектору приділено увагу в роботах Королькової К.І., Артемчук Т., Дегтяря А.О., Хайкіна М.М., Книша В.А., Шраменко О.В. та ін. [8-12].

Попри значну увагу до державного регулювання природних монополій, дослідження більшою мірою стосуються питань цінового регулювання або дерегулювання цих сфер. Недостатньо вивченою залишається проблема зміни державного регулювання природних монополій в процесі їхньої еволюції.

В зв'язку з цим **метою статті** є виділення етапів розвитку природних монополій та вибору відповідних їм способів державного регулювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. В широкому розумінні регулювання можна визначити як втручання державних органів у роботу ринкових механізмів з метою корекції поведінки ринкових агентів, а, отже, і результатів роботи ринку [10].

В ідеалі держава регулює тільки ті випадки, коли функціонування ринку як таке дає невдалі результати, що спостерігається при так званих «провалах ринку».

Особливої уваги заслуговує регулювання галузей, які законодавчо належать до природно-монопольного сектору. Аналіз показує, що природні монополії виникли там, де ресурси виявилися унікальними (на нашу думку, слід вживати саме слово унікальні ресурси, оскільки слово «рідкі» не дуже точне і може бути застосоване тільки до природних ресурсів, тоді як унікальні можуть бути і ресурси, штучно створені людиною).

Для освоєння та використання деяких унікальних ресурсів потрібні особливі техноло-

гії, які гарантують, в тому числі безпеку життєдіяльності.

Крім того, для освоєння частини цих ресурсів були необхідні великі капітальні вкладення. На першій стадії зародження монополії існували переважно дрібні та середні підприємства, які не мали можливості профінансувати коштовні проекти. В результаті цього з'явилася необхідність в об'єднанні капіталу кількох фірм. Таким чином, відбувалася концентрація виробництва, в основі якої лежали концентрація та централізація капіталу.

Концентрація капіталу характеризується наступними показниками: чисельністю робітників, які працюють на підприємстві; виробничою потужністю підприємства; кількістю сировини, що перероблюється; обсягом товарообігу; розміром прибутку.

Розвиток машинного виробництва, застосування досягнень науки і техніки стали можливими лише в умовах концентрації капіталу та крупного виробництва. Дрібне товарне виробництво не могло призвести до високого ступеню концентрації, хоча і підготовлювало для цього необхідні умови. Значним поштовхом для концентрації капіталу став розвиток таких видів виробництва, які вимагали великих одноразових інвестицій, наприклад, будівництво залізниць. Концентрація капіталу доповнюється централізацією капіталу.

Однак концентрація приватного капіталу мала місце лише в тих сферах, де інвестиції були високо ефективними. При цьому капітальні вкладення для освоєння окремих унікальних ресурсів такими не були, тому основна маса капітальних вкладень у цьому випадку здійснювалася державою. У даному випадку держава виявилася єдиним інвестором, що завідомо виключило конкуренцію у цій сфері.

Крім того, в місцях появи природних монополій мала місце економія на масштабах виробництва, оскільки створення декількох фірм у цій сфері було неефективним у зв'язку із зростанням витрат за рахунок постійних витрат.

Можна було б обмежитися розглядом історії виникнення природних монополій та її характерних особливостей, які проявляються при цьому, якщо б виникнувши одного разу, ці монополії залишалися природними і в подальшому. Однак, як показує аналіз, деякі з них з часом втрачають свою «природність». З метою вивчення дії фактора часу слід простежити також еволюцію природних монополій.

Аналіз показує, що з розвитком науково-технічного прогресу всі ресурси рано чи пізно втрачають свою унікальність у зв'язку зі створенням високоефективних заміників, а також із впровадженням досягнень НТП. В результаті науково-технічного прогресу суспільство стає багатшим, з'являються нові більш високі та ефективні технології. Це призводить до того, що окремі особи зараз в змозі вкладати великі кошти навіть у ті сфери, в яких ефективність капітальних вкладень невелика. Крім того, з розвитком виробництва збільшується і конкуренція між великими підприємствами, тому гроші намагаються вкладати в ті сфери, де конкуренція незначна або зовсім відсутня. Таким чином, приватний капітал проникає в сферу діяльності природних монополій. В результаті цього природна монополія як така руйнується, але може існувати в подальшому в якості монополії при штучній підтримці ззовні за певних об'єктивних причин. Однією з об'єктивних причин є забезпечення безпеки життєдіяльності. Таким чином, в процесі розвитку природних монополій можна виділити перший етап – коли природною монополією є цілісна галузь в силу об'єктивних причин, що виникли з самого початку.

Функціонування будь-якої природної монополії підрозділяється на утримання інфраструктури та її експлуатацію. Другий етап життєвого циклу в природній монополії починається в той момент, коли утримання інфраструктури все ще залишається природною монополією, оскільки зберігаються унікальність, ефект масштабу, необхідність забезпечення безпеки та великі капітальні вкладення, а експлуатація перестає бути монопольною. Крім того, у сфері експлуатації створюється конкурентне середовище з метою підвищення ефективності функціонування галузі.

На третьому етапі життєвого циклу природної монополії утримання інфраструктури також перестає бути монопольною сферою. В результаті цього природна монополія припиняє своє існування. Це відбувається в той момент, коли суспільство стає настільки багатим, що воно може створювати дублюючі інфраструктури, а також забезпечити безпеку їх експлуатації.

Таким чином, виходячи з викладеного вище, під природною монополією слід розуміти сферу економічної діяльності, в якій в даний момент часу:

- 1) ресурси є унікальними;
- 2) технологія повинна забезпечувати безпеку життєдіяльності;

- 3) потрібні великі капітальні вкладення;
- 4) капітальні вкладення малоефективні;
- 5) виникнення конкуренції неможливо;
- 6) має місце економія на масштабі виробництва.

Якщо відсутня хоча б одна з перерахованих ознак, то природність монополії починає руйнуватися і сфера діяльності перестає бути монополією або перетворюється з природної на штучну [12].

Трансформація поглядів на природну монополію – одна з причин еволюційних змін системи державного регулювання економіки в початковій фазі побудови постіндустріального суспільства. В цьому контексті зазвичай розглядають дві моделі регулювання природної монополії: «промислової» і «постіндустріальної». Перша відбиває характерний для промислової епохи механізм прямого обмеження монополіста з детальним контролем виробництва параметрів. Друга, яка сформувалася в початковій стадії постіндустріальної епохи, об'єднує в собі ринково-орієнтоване і стимулююче регулювання без деталізованого «параметричного» контролю виробництва [11].

Однак на зміну постіндустріальному суспільству по мірі розвитку технологій приходять більш прогресивні його форми: інформаційне суспільство та суспільство знань.

Економіка, заснована на знаннях, поступово виступає на зміну промисловій економіці, яка базується на використанні природних ресурсів. В Китаї, наприклад, цей курс визнано одним з провідних напрямків соціально-економічного розвитку.

А.М. Колот зазначав, що незважаючи на те, що Україна тільки приєднується до глобальних інтеграційних процесів, розвиток її економіки знаходиться в руслі загальносвітових тенденцій. Інтенсивно зростає рівень інтернаціоналізації господарської діяльності, розвивається інформаційний сектор, поширюється уклад економіки знань.

Отже, чітко намітилася основна світова тенденція формування сучасного суспільства – перехід від сировинної та індустріальної економіки до економіки знань, яка базується на інтелектуальних ресурсах, наукоємних та інформаційних технологіях. В економіці знань виробничі відносини залишаються ринковими за формою, але поступово наповнюються новим змістом, стаючи усе більше усупільненими. Держава бере участь у формуванні економіки знань як головний спонсор фундаментальної науки, хоча з'являються приватні

та колективні організації, що займаються розробками [13].

Сучасні етапи розвитку суспільства наведено на рисунку.

В якості основних рис нової економіки вчені виділяють [5]:

– перетворення знань, інтелекту на провідний ресурс економічного розвитку та головне багатство суспільства;

– розширення можливостей економічного зростання на основі використання новітньої інформації;

– переважання в структурі економіки сфери послуг (сервісизація економіки), розширення сектора «виробництва людини»,

пов'язаного з формуванням і розвитком людського капіталу;

– віртуалізація економіки, що пов'язана з функціонуванням глобальної інформаційної мережі, глобального електронного ринку товарів та послуг;

– утвердження інноваційного багатства нової економіки, в якій пріоритетного значення набуває творча, креативна діяльність людини;

– індивідуалізація особистості й суспільства;

– перехід від вертикально інтегрованих структур до мережевих організацій, поширення принципів рівноправності та співробіт-

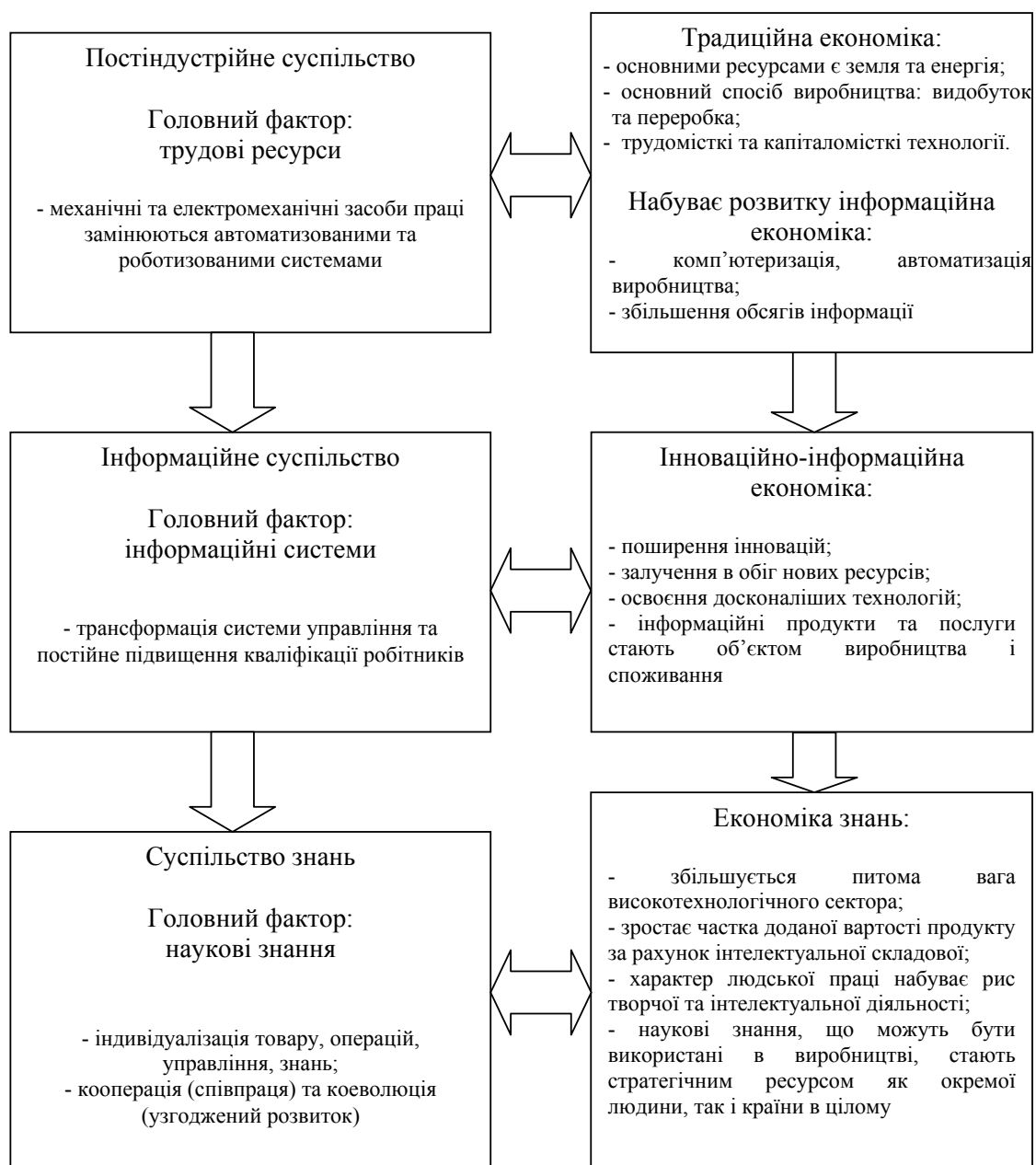


Рис. Сучасні етапи розвитку суспільства

ництва, домінування останніх над принципами конкуренції та ієрархії;

– участь у глобальних мережних комунікаціях як умова «конкурентного виживання», розвиток конкуренції мереж.

П. Друкер сформулював положення про те, що перехід до інноваційної економіки різко підвищує роль інфраструктури в соціально-економічному розвитку суспільства [14]. Саме інфраструктура стає ключовим сектором в економіці інноваційних змін.

Останні роки характеризувалися безпрецедентними структурними змінами в сфері залізничного транспорту в світі та в Україні. В результаті цих змін відбулося відділення управління інфраструктурою та експлуатаційною діяльністю.

Найбільш значущим стало створення єдиного ринку з відповідним відкриттям національних кордонів. Транспортна політика європейських країн спрямована на створення загальноєвропейського залізничного ринку, в тому числі за допомогою розробки єдиного для усіх об'єктів європейської залізничної інфраструктури законодавства, яке визначає права та відповідальність компаній, які займаються її експлуатацією.

Підвищення ступеню інтеграції, яка відбувається останнім часом в рамках світового економічного простору, посилює роль транспортної інфраструктури та її безпеки з метою забезпечення ефективного функціонування інтеграційних об'єднань.

Таким чином, глобальний характер такої природної монополії, як залізничний транспорт, проявляється в створенні єдиного транс'європейського транспортного ринку.

За таких умов першочерговим завданням держави є розробки та підтримка програм, спрямованих на забезпечення можливості здійснення діяльності природних монополій на міжнародному ринку.

До сучасних тенденцій розвитку міжнародної транспортної інфраструктури також належать тенденції поширення логістики. Країни світу зацікавлені у якісних міжнародних транспортних перевезеннях, які забезпечують збереження вантажів, високу швидкість перевезень тощо. Для цього необхідний розвиток міжнародної транспортної інфраструктури, яка здатна забезпечити відповідний рівень безпеки.

Розвиток інфраструктури в ряді країн став основою інноваційного прориву. Якщо в індустріальну епоху фірми передавали інфраструктурі енергетику, транспорт, комунікації,

соціальні служби, то для постіндустріальної інноваційної економіки характерне створення нових галузей інфраструктури: логістичної, фінансової й т. ін.

В результаті транснаціоналізації ринків та зміни характеру транспортної інфраструктури, остання перестає бути монопольною сферою. Однак структура, яка частково або повністю монополізувала інфраструктурну галузь намагається якнайдовше залишатися в очах держави природно-монопольною. Це дає можливість повною мірою користуватися державною фінансовою підтримкою у вигляді субсидій, пільг та ін. Крім того, монополісти часто елементарно не готові до постіндустріальних викликів і змушені посилювати супротив інноваційним змінам. Для цього вони використовують різні засоби впливу на регулятора. Саме таким засобом є намагання довести недовіру та нівелювати практичну значущість окремих механізмів регулювання, які раніше себе добре зарекомендували в іншому інституціональному середовищі. В зв'язку з цим завданням держави є посилення чутливості системи регулювання до таких монополістичних структур.

Слід відмітити, що згідно з Директивою 2008/114 ЄС [15] транспорт є одним з двох секторів, що належать до об'єктів загальноєвропейської критичної інфраструктури. Європейська критична інфраструктура – це об'єкт, система або її частина, яка має суттєве значення для підтримки суспільно корисних функцій, здоров'я, безпеки, економічного та соціального благополуччя населення і не буде призводити до порушення та руйнування їх функціонування.

Отже іншим напрямком державного регулювання природних монополій має бути забезпечення інфраструктурної безпеки цих сфер. Бізнес не в змозі реалізувати великі інфраструктурні проекти, без яких самі суб'єкти господарської діяльності не зможуть розвиватися, а іноді навіть існувати. Держава повинна задавати вектор стратегічного розвитку економіки в цілому і промисловості зокрема. Тільки держава може і повинна зробити цей процес керованим і системним.

Регулюючи природні монополії, держава вирішує два основні завдання: по-перше, ліквідує «провали ринку» по відношенню до суспільних благ, виробництво яких мало цікавить приватний бізнес, по-друге, за допомогою антимонопольного законодавства забезпечує «включення» конкурентного механізму всюди, де він здатний більш ефективно,

ніж монополія, використовувати виробничі ресурси [11].

Висновки. Таким чином, зміна технологічного укладу є об'єктивною ознакою для зміни підходів до державного регулювання сфер, що законодавчо належать до природних монополій. Тому перехід від індустріальної до постіндустріальної економіки закономірно супроводжується зміною моделі регулювання природних монополій. Одним з факторів є нова роль інновацій.

Коли існуюча система регулювання застає і виникають «провали регулювання»,

негативні наслідки яких стають більш значимими, ніж негативний ефект від «провалів ринку», актуальною стає задача якісного вдосконалення системи регулювання [11].

Насьогодні пріоритетними є два напрямки державного регулювання сфер, що законодавчо належать до природних монополій, зокрема залізничного транспорту: розробки та підтримка програм, спрямованих на забезпечення можливості здійснення діяльності природних монополій на міжнародному ринку та забезпечення їх інфраструктурної безпеки.

ЛІТЕРАТУРА:

- 1 Геец В. М. Общество, государство и экономика: единство и противоречия. М.: Институт экономики РАН, 2012. 66 с.
- 2 Дикань В. Л. Корінь М. В. Державне регулювання промислового розвитку України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 61. С. 9-19.
- 3 Дикань В. Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях «3 войны» глобализации. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2013. № 43. С. 11-20.
- 4 Дикань В. Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. № 40. С. 13-17.
- 5 Колот А. М., Поплавська О. М. Держава і бізнес: новітні тенденції взаємодії та забезпечення стійкого розвитку. Соціально-трудові відносини: теорія та практика. 2016. № 2. С. 8-15.
- 6 Капканщиков С. Г. Государственное регулирование экономики: учебное пособие. М.: КНОРУС, 2013. 520 с.
- 7 Государственное регулирование рыночной экономики: учебник / Под общей редакцией В. И. Кушлина. М.: Изд-во РАГС, 2005. 834 с.
- 8 Дегтяр А. О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». 2017. № 2 (24). С. 26-30.
- 9 Артемчук Т. Проблеми ефективного функціонування природних монополій та засади їх вирішення шляхом державного регулювання. Вісник ТНЕУ. 2015. № 4. С. 119-128.
- 10 Королькова Е.И. Естественная монополия: регулирование и конкуренция. Экономический журнал ВШЭ. 2000. № 2. С. 235-273.
- 11 Хайкин М. М., Кныш В. А. Естественные монополии в российской экономике: выбор модели регулирования. Управленческое консультирование. 2017. № 5. С. 44 -55.
- 12 Данько Н. И., Дикань В. Л., Шраменко Е. В. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монография. Харьков: УкрГАЗТ, 2010. 168 с.
- 13 Федулова Л. І. Концептуальні засади економіки знань. Економічна теорія. 2008. № 2. С. 37-59.
- 14 Друкер П. Ф. Управление в обществе будущего. М.: «Вильямс», 2017. 320 с.
- 15 Council Directive 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection (Text with EEA relevance). ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/114/oj>, last accessed 2018/05/25.

REFERENCES:

- 1 Geets V.M. (2012) Obschestvo, gosudarstvo i ekonomika: edinstvo i protivorechiya [Society, State and Economy: Unity and Contradictions]. Moscow: Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 66 p.
- 2 Dikan V. L. Korin M. V. Derzhavne reguluyvannya promislavogo rozvitku UkraYini [State regulation of industrial development of Ukraine]. Transport Economy and Industry Journal, No. 61. pp. 9-19.
- 3 Dikan V.L. (2013) Gosudarstvennoe upravlenie razvitiem ekonomiki Ukrainyi v usloviyah «3 voynyi» globalizatsii [State regulation of the development of the Ukrainian economy in terms of the «3 wars» of globalization]. Transport Economy and Industry Journal, No. 43. pp. 11-20.

4 Dikan V.L. (2012) Rol gosudarstva v sozdanii usloviy vozrozhdeniya promyshlennogo potentsiala Ukrainyi [The role of the state in creating conditions for the revival of Ukraine's industrial potential]. Transport Economy and Industry Journal, No.40. Pp. 13-17.

5 Kolot A.M., Poplavska O. M. (2016) Derzhava I biznes: novitni tendentsiyi vzaemodiyi ta zabezpechennya stlykogo rozvitku [State and business: the latest trends of interaction and ensuring sustainable development]. Social-Labor Relations: Theory and Practice, No. 2. pp. 8-15.

6 Kapkanschikov S.G. (2013) [Gosudarstvennoe regulirovanie ekonomiki:] State regulation of the economy: study guide. Moscow: KNORUS, 520 p.

7 Kushlin V.I. (ed.) Gosudarstvennoe regulirovanie ryinochnoy ekonomiki [State regulation of market economy]: textbook / Moscow: RAGS, 2005. 834 p.

8 Degtyar A.O. (2017) Derzhavne reguluyannya zallznichnogo transportu yak prirodnoyi monopoliiyi [State regulation of railway transport as a natural monopoly]. International scientific Journal "Internet Science". No. 2 (24). Pp. 26-30.

9 Artemchuk T. (2015) Problemi effektivnogo funktsionuvannya prirodni monopoliiyi ta zasadi yih virishennya shlyahom derzhavnogo reguluyannya [Problems of the effective operation of natural monopolies and the basis for their solution through state regulation]. TNEU Journal. No. 4. p.119-128.

10 Korolkova E.I. (2000) Estestvennaya monopoliiyi: regulirovanie i konkurentsiiyi [Natural monopoly: regulation and competition]. Economic Journal of the Higher School of Economics. No. 2. pp. 235-273.

11 Khaikin M.M., Knysh V.A. (2017) Estestvennyie monopoliiyi v rossiyskoy ekonomike: vyibor modeli regulirovaniyi [Natural monopolies in the Russian economy: the choice of a regulation model]. Management consulting. No. 5. pp.44 -55.

12 Danko N.I., Dikan V.L., Shramenko E.V. (2010) Povyishenie effektivnosti funktsionirovaniyi estestvennyih monopoliiyi v usloviyah ryinka (po materialam zheleznodorozhnogo transporta) [Increase of the efficiency of natural monopoly operation in market conditions (based on railway transport materials)]: monograph. Kharkov: UkrGAZHT, 168 p.

13 Fedulova L. I. (2008) Kontseptualni zasadi ekonomiki znan [Conceptual foundations of the knowledge economy]. Economic theory. No. 2. pp. 37-59.

14 Druker P.F. (2017) Upravlenie v obschestve buduschego [Management in a society of the future]. Moscow: Williams, 320 p.

15 Council Directive 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection (Text with EEA relevance). ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/114/oj>, last accessed 2018/05/25.