

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра економічної теорії та конкурентної політики

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

Реформування природно-монопольних галузей в Україні

Студента 2м курсу, 12 групи,
Спеціальність: 073 «Менеджмент»
Спеціалізація: «Управління
у сфері економічної конкуренції»

Ференц Степан
Іванович

Науковий керівник
Кандидат економічних наук,
доцент

Хрустальова Вікторія
Вікторівна

Керівник освітньо-
професійної програми
Доктор економічних наук,
професор

Уманців Юрій
Миколайович

Київ 2018

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. Теоретичні засади державного регулювання природно-монопольних галузей	7
1.1. Еволюція теоретичних поглядів на сутність природних монополій.....	7
1.2. Основні підходи до визначення поняття «природно-монопольні галузі».....	16
1.3. Необхідність та методи державного регулювання природно-монопольних галузей.....	21
Висновки до розділу 1.....	31
РОЗДІЛ 2. Механізми державного регулювання та реформування природно-монопольних галузей в Україні.....	33
2.1. Інституціонально-організаційне середовище регулювання природних монополій в Україні.....	33
2.2. Галузева структура природно-монопольних галузей в Україні.....	41
2.3. Аналіз та інструменти реформування природної монополії на залізничному транспорті України.....	44
Висновки до розділу 2.....	62
РОЗДІЛ 3. Основні напрями реформування природно-монопольних галузей в Україні.....	64
3.1. Зарубіжний досвід реформування природно-монопольних галузей.....	65
3.2. Шляхи вдосконалення реформ у природно-монопольних галузях в Україні.....	72
Висновки до розділу 3.....	78
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	86

ВСТУП

Сучасне реформування господарської системи України здійснюється в напрямку соціально-орієнтованої ринкової економіки. Проте, на сучасному етапі розвитку такі вдосконалення економічної системи неможливі без активної участі держави, оскільки існують ринкові структури, такі як природні монополії, в яких механізми ринкової конкуренції самостійно неспроможні забезпечити ефективне регулювання господарських процесів.

Природним монополіям характерні як позитивні, так і негативні властивості. Будучи різновидом монополістичних ринкових структур, вони поєднують в собі всі негативні прояви монополізації ринку, що може призвести до зловживання необмеженої ринкової владою. У той же час, отримуючи переваги від позитивного ефекту масштабу, від організації галузі в рамках вертикально і / або горизонтально інтегрованого підприємства, природна монополія грає важливу позитивну роль в ринковій економіці будь-якої держави. Розвиваючись в рамках даного протиріччя, сучасна природна монополія перебуває на перетині громадських інтересів, набуває різних організаційних форм та передбачає наявність державного регулювання.

Чинний механізм державного регулювання природно-монопольних галузей в Україні носить обмежувальний характер, що пояснюється відсутністю концептуальної бази регуляторного процесу та складністю самого явища “природна монополія” і неоднозначністю підходів до її аналізу в умовах вітчизняної економіки.

Отже, актуальність обраної теми випускної кваліфікаційної роботи обумовлена необхідністю дослідження шляхів реформування діяльності природно-монопольних галузях та їх державному регулюванні в Україні, в умовах переходу до європейських норм функціонування галузей природної монополії.

Вагомий внесок у дослідження функціонування природних монополій здійснили такі закордонні видатні вчені як В. Парето, Дж.Ст. Мілль, А. Курно, Ж.

Депюї, А. Маршалл, Дж. Кларк, К. Макконнел, С. Брю, У. Баумоль, У. Шаркі, Дж. Панзар, Р. Коуз, О. Вільямсона, Г. Менк'ю, Т. ді Лоренцо та інші.

Особливостям регулювання діяльності природних монополій, зокрема в трансформаційних економіках, присвячені наукові праці вітчизняних науковців: В. Базилевича, В. Лагутіна, І. Запихляка, Н. Дробязко, Г. Филюк, Є. Данильченко, І. Островського, В. Венгера, О. Нікуліна та інших.

Однак, далеко не всі аспекти цієї надзвичайно багатогранної проблеми з'ясовані та отримали належне обґрунтування. Зокрема на сучасному етапі функціонування вітчизняної економіки існує потреба комплексного дослідження регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, а також особливостей функціонування суміжних ринків. На перший план виходить проблема оцінки ефективності діяльності інфраструктурних природно-монопольних галузей вітчизняної економіки та реформування існуючої моделі державного регулювання. Водночас залишаються недостатньо вивченими окремі проблеми, зокрема щодо застосування світового досвіду регулювання суб'єктів природних монополій у вітчизняній економіці.

Метою даної випускної кваліфікаційної роботи є дослідження особливостей та закономірностей державного регулювання суб'єктів природних монополій в Україні і запровадження практичних рекомендацій щодо реформування інституціонально-організаційного середовища, в якому функціонують природно-монопольні галузі. Для досягнення цієї мети у роботі поставлено такі **завдання**:

- розглянути еволюцію теоретичних поглядів на сутність природних монополій;
- з'ясувати основні підходи до визначення поняття «природно-монопольні галузі»;
- обґрунтувати необхідність та методи державного регулювання природно-монопольних галузей;
- дослідити інституційно-організаційне середовище регулювання природних монополій в Україні;
- окреслити галузеву структуру природно-монопольних галузей в Україні;

- визначити інструменти реформування природної монополії на залізничному транспорті в Україні;
- проаналізувати зарубіжний досвід реформування природно-монопольних галузей;
- запропонувати шляхи вдосконалення реформ у природно-монопольних галузях в Україні.

Об'єктом даного дослідження виступають природно-монопольні галузі. **Предметом дослідження** є процес реформування природно-монопольних галузей в Україні.

Методологічна основа дослідження. Дослідження ґрунтується на системному підході до вивчення процесів реформування природно-монопольних галузей у вітчизняній економіці. У роботі застосовано різні методи наукового дослідження, зокрема: історичного і логічного аналізу – для з'ясування комплексу чинників, що впливають на еволюцію поняття “природна монополія” в ринковій економіці; спостереження економічних явищ та процесів – на етапі збору, систематизації та опрацювання інформаційної бази дослідження; метод наукового абстрагування, аналізу і синтезу, індукції і дедукції. Окрім загальнотеоретичних методів дослідження у роботі використані методи логічного та статистичного аналізу. Окремі статистичні методи використані, зокрема, при визначенні стану конкурентного середовища в різних сегментах ринку залізничних вантажних перевезень, порівняльний аналіз застосовано для визначення важливості залізничного транспорту для економіки України у порівнянні з іншими видами транспорту.

Інформаційною базою дослідження стали законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, Укази Президента України, звіти Антимонопольного комітету України, Міністерства інфраструктури України, статистичні матеріали Державного комітету статистики України, наукова монографічна література, публікації зарубіжних та вітчизняних учених у періодичних виданнях, електронні інтернет-ресурси, статистичні матеріали за проблематикою даної випускної кваліфікаційної роботи.

Теоретична значимість роботи полягає у поглибленні наукового аналізу процесів реформування природно-монопольних галузей в економіці України та виявлення тенденцій їх розвитку.

Практичне значення результатів дослідження полягає у розробленні шляхів реформування організаційно-інституціонального середовища діяльності суб'єктів природних монополій в Україні та вдосконалення механізмів державного регуляторного процесу природно-монопольних галузей.

Публікації. Одна з основних частин випускної кваліфікаційної роботи викладена у науковій статті «Методи державного регулювання природно-монопольних галузей в країнах Європейського Союзу», опублікованій у збірнику наукових статей магістрів «Управління і адміністрування». Частина II.- К.:КНТЕУ, 2018.

Отримані теоретичні положення, а також нові методичні підходи, що були запропоновані в даній роботі, можна використовувати у навчальному процесі – при підготовці навчальних посібників, розробці спецкурсів з мікроекономіки, державного регулювання природних монополій та при розробці програм реформування природно-монопольних галузей в Україні.

Структура роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій та списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 91 сторінка. Робота містить 10 таблиць та 6 рисунків.

РОЗДІЛ 1. Теоретичні засади державного регулювання природно-монопольних галузей

1.1. Еволюція теоретичних поглядів на сутність природних монополій

На сьогоднішній день, в економічній теорії існують різноманітні підходи щодо класифікації монополій, проте більшість вчених виділяють три основних види: економічну, адміністративну (штучну) та природну монополії. Економічна монополія є найпоширенішою, адже її поява зумовлена економічними причинами і вона виростає на базі закономірностей господарського розвитку. Адміністративна монополія виникає внаслідок дій органів державної влади. Особливим видом монополій є природна.

Природні монополії існують в основному в інфраструктурних галузях економіки, на яких виробляється товари, які першочергово необхідними та соціально значущими для суспільства. Саме тому дослідження природних монополій завжди є актуальним питанням в наукових кругах.

Перш ніж підійти до розкриття змісту і основних механізмів державного регулювання та реформування природних монополій необхідно розібратися в сутності поняття «природна монополія». З цією метою необхідно провести систематизація підходів до визначення природної монополії в працях закордонних та вітчизняних науковців.

Теорія природної монополії має відносно тривалу історію розвитку. На початковому етапі розвитку теорії природної монополії (середина - кінець XIX ст.) термін «природна монополія» вживався переважно стосовно монополій, що утворилися «природним шляхом». Виявлення сутності природної монополії на ранніх етапах дослідження було нерозривно зв'язано з масштабом діяльності досліджуваної компанії або навіть цілої галузі. Іншими словами, природні монополії розглядалися виключно в контексті великого бізнесу і як особливість функціонування саме великого бізнесу, який в XIX столітті був представлений корпораціями різного роду.

Парето вказував: «Для кожного способу виробництва існує певний розмір підприємства, який відповідає мінімальним затратам на виробництво». [1, с. 243]

До середини XIX століття відноситься й поява терміну «природна монополія», причому спочатку він використовувався в двох протилежних значеннях.

Дж.Ст. Мілль в роботі «Основи політичної економії» 1848 року вказував, що, на відмінно від штучної (дарованої державою), природна монополія виникає в результаті дії ринкових сил та існує самостійно, не потребуючи підтримки держави та спеціального законодавства. Він дійшов висновку, що природна монополія функціонує як результат об'єктивного розвитку продуктивних сил у певних сферах економіки, незалежно від зусиль держави і закону, в той час як штучна монополія створюється державою, статус якої закріплюється законодавчими актами, а її можлива ліквідація сприятиме зростанню національного багатства. [2, с. 21]

Інше трактування терміну «природна монополія» можна було зустріти в працях А. Курно. В якості прикладу природної монополії він розглядає мінеральне джерело або виноградник – виробництва, які випускають товар, котрий інші не можуть виробляти по причині відсутності або невідповідності якості альтернативного джерела ресурсів. [3, с. 346]

Ж. Депої був одним із перших, хто пояснив існування природних монополій на ринку через наявність бар'єрів входу на ринок. Науковець пояснив, що по ряду причин, нові фірми взагалі не можуть вийти на ринок, наприклад, транспортних шляхів. [4, с. 105]

Теорія природної монополії, як самостійна складалася під впливом ідей класичної та австрійської школи. У цьому контексті слід виокремити роботи видатних економістів А. Маршалла та Дж. Кларка, в яких чи не вперше було дано розгорнуту оцінку природної монополії. До такого типу зараховані монополії, які залежать від характеру довгострокових витрат виробництва продукції в певній галузі, співвідношенням між середніми та граничними витратами. А. Маршалл зазначав, що «еластичність пропозиції товару, яка узгоджується із законом зростаючої віддачі від масштабу виробництва для довгострокових періодів

теоретично безмежна». [5, с. 382] Пізніше, схожої думки притримувались й відомі американські економісти К. Макконнел, С. Брю, які зазначали, що природна монополія - це галузь, у якій «особливо чітко виражена економія, зумовлена зростанням масштабів виробництва». [6, с. 479]

Сучасний підхід до сутності природних монополій сформувався після Другої світової війни у зв'язку зі швидким ростом інфраструктурних галузей промисловості: газової, електроенергетики, водопостачання та різних видів транспорту. Всі ці галузі залежать від прокладки шляхів, що несе за собою існування значних необоротних затрат. Дублювання шляхів для існування конкуренції призведе до значних витрат. Тим самим відбувається наповнення терміну «природна монополія» новим змістом.

В цей період, під терміном «природна монополія» розуміють технологічну, інфраструктурну монополію, яка виробляє необхідні для суспільства продукти (послуги), котрі не мають субститутів. Варто відмітити, що цей підхід охоплював і всі суміжні продукти (послуги), які вироблялися підприємствами природних монополій, які представляли собою багатопродуктові вертикально-інтегровані компанії. [7, с. 11]

У науковому середовищі сучасний етап вивчення природних монополій представлений, головним чином, у розвитку трьох підходів: неокласичного, неоінституціонального і неоавстрійської школи, яка заперечує існування природної монополії.

Можна вважати, що в сучасному розумінні термін «природна монополія» був доповнений та остаточно сформований У. Баумолем, У. Шаркі, а також Дж. Панзаром та Р. Уїллігом в рамках теорії змагальних ринків. Ці науковці є представниками неокласичного підходу до розуміння природної монополії. Цей підхід ґрунтується на наступних постулатах, які свідчать, що тип монополії визначається: характером довгострокових витрат виробництва в конкретній галузі; рівнем постійних витрат в загальних витратах виробництва; співвідношенням середніх і граничних витрат. природною монополією слід вважати таку монополію, для якої середні витрати знижуються при зростанні

обсягів виробництва; постійні витрати знаходяться на високому рівні; середні витрати, як правило, перевищують граничні. Погляди представників цього підходу будуються на тому, що природна монополія виникає в тому випадку, коли одна велика фірма в змозі виробляти товар з більш низькими витратами, ніж кілька менших (при дотриманні певних умов).

Дослідники, що працюють в рамках неінституціонального підходу, розглядають феномен природної монополії через призму теорії фірми, теорії контрактів, теорії трансакційних витрат, теорії опортуністичної поведінки. У роботах відомих неінституціоналістів Р. Коуза і О. Вільямсона обґрунтування природної монополії базується не на технологічних факторах виробництва, а на організаційних. Неінституціональна теорія виходить з того, що чим вище рівень специфічності використовуваних активів (ситуація, характерна для природної монополії), тим більше у економічних агентів виникає стимулів організувати трансакції всередині фірми, а не на ринку. Це дозволяє економити на витратах, що дає можливість більш ефективно використовувати обмежені ресурси. Теорія трансакційних витрат пояснює переваги вертикальної інтеграції в природно-монопольних галузях.

Окрема течія в сучасній економічній науці побудована на запереченні «природного» походження природних монополій. Цей напрямок розвивали представники неоавстрійської школи. Найбільш яскраво дана позиція виражена Т. ді Лоренцо в роботі «Міф про природні монополії». З його точки зору, не існує ніяких доказів того, що на момент початку державного регулювання інфраструктурних галузей існувало таке поняття, як природна монополія. Міфом він називає те, що нібито вчені спочатку придумали теорію природної монополії, а вже потім державні органи стали використовувати її як обґрунтування видачі прав на монопольне обслуговування окремим фірмам. [8, с. 89-94]

Таким чином, різноманітні наукові школи по-різному трактували поняття «природна монополія» і до сьогодні відбуваються дебати щодо сутності даного терміну серед закордонних науковців, адже кожне трактування має свою долю правди.

Протягом останніх десяти років такі структури як природні монополії стали об'єктом пильного аналізу з боку науковців з постсоціалістичних держав, в тому числі й вчених з України. Тож необхідно розглянути більш детально й напрацювання вітчизняних науковців щодо визначення сутності природних монополій.

Поняття «природна монополія» трактується вітчизняними науковцями по-різному: стан товарного ринку, окреме підприємство, частина підприємства з ознаками природної монополії, і власне монопольне «ядро», окрема галузь, певна сфера виробництва товарів і послуг, ситуація на ринку.

Так, Запухляк І.Б трактує сутність природної монополії як, виду господарської діяльності, що при існуючому рівні НТП, цін ресурсів та попиту на продукцію характеризується істотним ефектом масштабу, але лише за умови законодавчого захисту від руйнівної конкуренції. [9, с. 24]

Схоже визначення надає Дробязко Н.С. і вказує, що природна монополія – це ринкова структура, яка забезпечує мінімізацію витрат завдяки економії на масштабі, що проявляється на всіх рівнях виробництва. [10, с. 217]

Базилевич В.Д. та Филюк Г.М. наголошують, що природні монополії виникають у сферах економіки, які характеризуються економією від масштабів виробництва, що зростає. [11, с. 47]

Найбільш повне визначення сутності природної монополії зустрічається в роботах українських науковців Данильченко Є.П. та Островський І.А., яка дають таке визначення терміну: «Природна монополія – це ринкова ситуація, яка в умовах певного рівня технологічного розвитку характеризується пануванням єдиного господарського суб'єкта, що має безальтернативну владу за рахунок значного позитивного ефекту масштабу, унікальності продукції, низької еластичності попиту на неї та суттєвими бар'єрами входження у галузь». [12, с. 372]

Крім цих визначень, в таблиці нижче відображенні думки інших вітчизняних вчених, щодо сутності природної монополії.

Таблиця 1.1.1

Визначення сутності природної монополії вітчизняними науковцями

Автор	Визначення
Чураков Я.А.	Природна монополія - це окремий ринок, функціонування на якому одного виробника є економічно обґрунтованим, оскільки дозволяє досягти зниження рівня витрат, а відповідно і рівня цін на продукцію природної монополії. [13]
Венгер В.В.	Природна монополія – це ринкова інфраструктура, що за існуючого рівня НТП надає специфічні послуги, використовуючи спеціальні технології і мережеву організацію виробництва та характеризується високою часткою постійних витрат, що обумовлює доцільність зосередження виробництва в одного виробника. [14, с. 66]
Нікуліна О.В.	Природна монополія- це сфера економічної діяльності, що характеризується унікальністю ресурсів, технологічним забезпеченням безпеки життєдіяльності, великими капітальними вкладеннями, неможливістю виникнення конкуренції, наявністю економії на масштабі виробництва. [15, с. 5]

Крім визначення сутності, в рамках даного підрозділу, вважаємо за необхідне розглянути класифікацію природних монополій. Загальна класифікація природних монополій в Україні представлена в табл.1.1.2.

Таблиця 1.1.2

Класифікація природних монополій [7, с. 13]

Критерії класифікації	Види природних монополій
За територіальними межами ринків	1. Монополії, що діють на загальнодержавному ринку. 2. Монополії, що діють на ринках, територіальні (географічні) межі яких охоплюють територію окремого регіону, у тому числі частини відповідного регіону; територію декількох регіонів, у тому числі частини декількох регіонів (локальні природні монополії)

За галузевою приналежністю	<ol style="list-style-type: none"> 1. У паливно-енергетичному комплексі 2. На транспорті 3. У комунальному господарстві
За часовою прив'язкою	<ol style="list-style-type: none"> 1. Закріплені. 2. Незакріплені
За ступенем поєднання з іншими видами монополій	<ol style="list-style-type: none"> 1. Чисті. 2. Змішані. 3. Квазіприродні
За формами власності	<ol style="list-style-type: none"> 1. Загальнодержавні. 2. Муніципальні. 3. Приватні

Природні монополії класифікуються за певними критеріями: за рівнями, за фактором часу, за територіальною ознакою, за галузевою належністю, за мірою поєднання з іншими видами монополій, за формами власності та ін. Вибір критеріїв класифікації зумовлений значенням класифікаційних параметрів для визначення товарних ринків взагалі і ринків природних монополій зокрема. Так, просторовий і галузевий критерії характеризують географічні і товарні межі ринків.

Залежно від географічних меж ринку, виділяють загальнодержавні природні монополії (наприклад, транспортування нафти і нафтопродуктів, природного і нафтового газу трубопроводами тощо) і локальні природні монополії (наприклад, водо-, теплопостачання та водовідведення). Якщо об'єкти загальнодержавного монопольного користування, як правило, привабливі з комерційної точки зору (нафто- і газопроводи, передача і розподіл електроенергії, залізничний транспорт та ін.), то локальні монополії мають неоднозначну комерційну віддачу.

Галузевий критерій у випадку природної монополії набуває особливого значення, оскільки основною причиною економії на масштабі виробництва є технічна

економія (зниження питомої вартості машин і обладнання по мірі збільшення їх потужності), тісно взаємопов'язана з технологією виробництва, галузевою приналежністю ринку. Так в Україні, згідно із законодавством природні монополії можуть здійснювати свою діяльність в таких секторах економіки, як у паливно-енергетичному комплексі, на транспорті та в комунальному господарстві.

Вагоме значення для природної монополії має фактор часу. Оскільки природні монополії є продуктом історичного розвитку країни, то виникає об'єктивна потреба щодо поділу природних монополій за критерієм їх фіксації в часі. Під пропонуваним часовим критерієм мається на увазі ступінь впливу науково-технічного прогресу, а також зміни попиту, появу субститутів на стан конкурентного середовища на досліджуваному ринку. НТП може стимулювати розширення меж ринку тощо. До найбільш "закріплених" природних монополій відносять, як правило, водопостачання, оскільки в цій галузі застосовувані технології передачі води не підпадають під вагомі зміни, і навряд чи такі зміни коли-небудь взагалі будуть можливі. До "незакріплених" природних монополій сьогодні можна віднести телефонний зв'язок і централізоване теплопостачання.

Потрібно враховувати і той факт, що на ринках, які перебувають у стані природної монополії, діють суб'єкти господарювання, в яких така діяльність є основною (наприклад, комунальні підприємства, залізниці, підприємства електроенергетики та газопостачання тощо), та суб'єкти господарювання, в яких діяльність у сфері природних монополій не є основною і не займає за загальним обсягом надання послуг значної питомої ваги (заводи, сільгосп підприємства тощо).

Також можна відмітити, що окремі галузі виробництва, які традиційно розглядаються як природні монополії, є неоднорідними і включають низку підгалузей, що не володіють ознаками природних монополій. Такі суб'єкти природних монополій, функціонуючи на ринках, нерідко стають монополістами. Причиною існування монополії тут є вже не тільки економія на масштабі, але й інші чинники (наприклад, ліцензування). В якості чистих природних монополій можна назвати водопровідно-каналізаційне господарство тощо. Прикладом

змішаних природно-організаційних природних монополій є залізничний транспорт. До квазіприродних природних монополій можна віднести міжміський та міжнародний телефонний зв'язок.

Доцільним є відокремлення природних монополій за формами власності. Форма власності суб'єкта природної монополії має вагоме значення для вибору організаційної форми державного регулювання природних монополій (створення спеціальних органів регулювання, регулювання через відносини власності).

Крім цих загальноприйнятих критеріїв класифікації природних монополій, деякі науковці наводять власні особливі критерії класифікації.

За критерієм стабільності діяльності існують:

- постійні природні монополії, які характеризується наявністю зростаючої віддачі від масштабу при будь-якому обсязі виробництва. Будь-який об'єм попиту може бути задоволений єдиною фірмою з мінімальними витратами;
- фірму, яка користується перевагами віддачі від масштабу лише при певній величині попиту, прийнято називати тимчасовою природною монополією. Тимчасова природна монополія має місце, якщо до певного обсягу виробництва ефект віддачі від масштабу позитивний, а потім негативний.

За формами походження природні монополії поділяються на:

- природні монополії, що виникають з особливостей державного устрою економіки;
- природні монополії, що формуються на основі сукупності географічних та історичних особливостей держави;
- природні монополії, що формуються на основі підприємницьких ідей.

Таким чином, в наукових колах по-різному трактують сутність терміну «природна монополія». Але також варто зауважити, що деякі науковці розглядаються природну монополію, як галузь, тому саме через ці твердження слід детально дослідити сутність та структуру природно-монопольних галузей .

1.2. Основні теоретичні підходи до визначення поняття «природно-монопольна галузь»

Проблема сутності природно-монопольних галузей нечасто зустрічається у працях науковців зі всього світу. Проте деякі напрацювання по даному питанню все-таки зустрічаються у наукових працях. Але, в першу чергу, слід розглянути окремо тлумачення терміну «галузь».

У «Економічній енциклопедії» за редакцією С. В. Мочерного визначено, що «галузями народного господарства є якісно однорідні групи господарчих одиниць, які характеризуються особливими умовами виробництва в системі суспільного розподілу праці, однорідною продукцією та які відіграють специфічну роль у процесі розширеного відтворення». [16, с. 254]

Це не єдине бачення даного терміну. Так, в «Економічному словнику» визначається, що «галузь – це сукупність підприємств та виробництв, які характеризуються загальністю продукції, що виробляється; технологій, що застосовуються; та потреб, які задовольняються». Отже, складовими чинниками для формування галузі є продукція, технологія та потреби. [17, с. 274]

Природно-монопольні галузі займають особливе місце в національній економіці, адже за допомогою саме цих галузей держава може отримувати значну частину своїх доходів.

Якщо розглядати більш поширене визначення сутності природно-монопольної галузі, то можна сказати, що це галузь, в якій все виробництво продукції здійснюється суб'єктами природної монополії.

Інше визначення даного терміну, опирається на причини існування даного явища, тому згідно з таким підходом природно-монопольна галузь – це галузь, в якій довгострокові середні витрати досягають мінімуму, коли одна фірма обслуговує ринок загалом. [18, с. 176]

Г. Менк'ю вважає, що галузь є природно-монопольною, «якщо одна-єдина фірма забезпечує весь ринок будь-яким товаром чи послугою з меншими затратами, ніж це вдалося б двом чи більше конкурентам». [19, с. 117]

Також, слід звернути особливу увагу на причини існування природно-монопольних галузей.



Рис.1.2.1. Причини існування природно-монопольних галузей [11, с. 59]

Основною об'єктивною причиною існування природно-монопольних галузей є позитивний ефект масштабу, який досягається за умов суттєвого зниження середніх витрат при збільшенні обсягів виробництва і при цьому середні витрати перевищують граничні на всіх рівнях виробництва. В природно-монопольних галузях така ситуація досягається за умови існування одного виробника продукції,

тому що в іншому випадку наявність більш ніж одного виробника призводить до зниження ефективності суспільного виробництва.

Також, особливо значну роль в ідентифікації природно-монопольної набуває такий чинник, як низька еластичність попиту стосовно товарі, що виробляються суб'єктами природної монополії. Низька еластичність попиту пояснюється високою унікальністю продукції та відсутність близьких замінників (товарів-субститутів). Крім цього, продукція що вготовляється в природно-монопольних секторах економіки задовольняє першочергові потреби суспільства та не може бути обмежена в споживанні.

Крім цього, причиною для впровадження конкуренції в природно-монопольних галузях є наявність високих бар'єрів входу та виходу з галузі. Першим бар'єром є необхідний обсяг інвестицій на купівлю основного капіталу та технічного обслуговування. Зважаючи на суспільні інтереси, держава здебільшого сама утворює легальні бар'єри для входу нових фірм в природно-монопольні галузі. Уряди держав обмежують доступ до таких галузей за рахунок ліцензування, патентування діяльності та обмежень до ринків сировини.

Врешті-решт причиною існування природно-монопольних галузей може бути власність окремих суб'єктів господарювання на рідкісні та важливі ресурси.

Щодо структури природно-монопольних галузей, то можна сказати, що «природність» монополізації тих чи інших галузей у різних країнах має конкретно-історичну природу. Однак здебільшого до них відносять інфраструктуру залізничного, авіаційного транспорту, тепло-, водопостачання та водовідведення, низку видів комунальних послуг та послуг зв'язку тощо. Проте в різних країнах є свої особливості.

В даний час, антимонопольна політика в Японії реалізується відповідно до Антимонопольного Закону «Про заборону приватних монополій і забезпечення справедливої торгівлі».

Даний закон вводить виключення з режиму господарювання для природних монополій, тобто для групи галузей, в яких з економічних, технічних та інших умов не може бути повноцінної конкуренції. До них відносяться галузі,

організовані за принципом великомасштабного мережевого господарства з дорогим обладнанням, яке не може бути продубльовано на території країни, або галузі, де обсяг попиту заданий технологією (наприклад, ємністю кабелів зв'язку, числом частот ефіру).

Природні монополії в Японії існують в наступних галузях: електроенергетика, газове господарство, водопостачання і каналізація, а також залізничний, внутрішній водний, повітряний і муніципальний транспорт, складське господарство загального користування, зв'язок, радіомовлення і телебачення, комерційне складське господарство.

Діяльність підприємств в цих галузях регулюється державою, відповідно до спеціальних галузевих законів, прийнятими як виняток з антимонопольного законодавства Японії. Галузеві закони встановлюють в кожній галузі свої умови доступу і свої схеми регламентації цін і умов поставок. [20, с.150]

Сполучені Штати Америки в даний час переживають період зникнення природно-монопольних галузей. Природні монополії існують в США лише в декількох галузях, головним чином, в телекомунікаціях та енергорозподілу. Держава за допомогою законодавчих органів визначає сфери та райони, де по тим чи іншим причинам було б неефективним існування більше чим однієї компанії і де, відповідно, конкуренція є небажаною.

У США відповідна проблематика розглядається під кутом доктрини "необхідних для суспільства послуг" (Public Utility), або "послуг суспільного користування". Назва Public Utility вперше була використана в XIX столітті стосовно фірм, що виробляли товари чи надавали послуги, в яких докорінно була зацікавлена більшість людей. Public Utility – це фірма, для якої характерно: 1) суттєву частину в бізнесі займають послуги, важливі для широкого кола споживачів; 2) її фінансування передбачає інвестування значних сум, включаючи капітал, отриманий від значної кількості представників громадськості; 3) розвиток і розширення бізнесу безпосередньо впливає на розвиток, зростання та експансію суспільного добробуту, ділової активності й розвитку промисловості на конкретній території. [21, с. 54]

Як відомо, історія розвитку системи антитрестівського законодавства, у тому числі щодо регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, у США має більш ніж столітню історію. Формування цієї системи розпочалося з розробки основоположного антитрестівського закону Шермана (1890), а пізніше – появи ще чотирьох відповідних законів. На сучасному етапі регулювальні органи у своїй діяльності керуються також різними галузевими законами, а саме: Законом про холдинги в комунальному господарстві, Законом про залізничні перевезення, Законом про телекомунікації, Законом про енергетичну політику тощо. [22, с.164]

Перші монополії утворилися в Росії в 80-х роках ХІХ століття (Союз рейкових фабрикантів і ін.). На сьогодні, дійсним Федеральним законом Російської Федерації регулюється діяльність суб'єктів природних монополій в таких сферах, як транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами, залізничні перевезення, послуги з передачі електричної енергії та теплової енергії, послуги з використання інфраструктури внутрішніх водних шляхів захоронення радіоактивних відходів і т.д. [23, с. 571]

Щодо структури природно-монопольних галузей в країнах західної Європи, то тут немає єдиного переліку таких галузей, який закріплювався б нормативними актами Європейського Союзу.

Так, у Великобританії термін "природна монополія" юридично не закріплений. Фактично в країні до таких належать тільки каналізація і водопостачання, передача і розподіл електроенергії, транспортування газу і залізнична інфраструктура. Для регулювання залізничного транспорту, портів, аеропортів, послуг зв'язку застосовуються інші підходи. У Франції використовується поняття "промислові та комерційні публічні служби". Це організації, що надають комерційні послуги на особливих умовах у сферах постачання електроенергією, залізничних перевезень, зв'язку. У Німеччині природною монополією називають ситуацію, коли одне підприємство здатне краще задовольнити певний ринок при більш низьких, але забезпечують рентабельність цінах та застосовується до залізничного та трубопровідного транспорту. [24, с.28]

Таким чином, зважаючи на вищевикладене, можна сказати, що природно-монопольні галузі посідають важливе місце в народному господарстві усіх країн світу, а тому варто дослідити необхідність державного регулювання таких галузей та методи за допомогою яких, держава може впливати на діяльність суб'єктів природних монополій.

Також, варто зазначити, існування природно-монопольних галузей пояснюється безліччю причин, основними з яких є позитивний ефект масштабу, низька еластичність попиту стосовно товарів, що виробляються суб'єктами природної монополії, власність окремих суб'єктів господарювання на рідкісні та важливі ресурси та інші.

1.3. Необхідність та методи державного регулювання природно-монопольних галузей

Роль природних монополій в наданні необхідних послуг в інтересах суспільства велика, тому що ніхто крім природних монополій не здатний надати найбільшу кількість соціально важливих послуг з мінімальними втратами.

Природно-монопольні галузі представляють істотну економічну та соціальну значимість у функціонуванні економіки, таким чином, вони здійснюють значущі функції, такі як:

1. Бюджетоутворююча функція. В сучасних умовах природно-монопольні галузі являються основними джерелами доходів для державних бюджетів.
2. Системоутворююча функція - природні монополії для економіки держави мають організуючу властивість, тобто формують певний пристрій освіти вітчизняної економіки, і безсумнівно, реально будуть витримувати негативні результати при будь-яких неполадках в діяльності цих областей.
3. Інфраструктурна функція. В основному природно-монопольні галузі називають інфраструктурними. Основною ознакою інфраструктурного виробництва є його специфічна роль у відтворювальному економічному циклі в якості елемента, який забезпечує процес обороту товарних потоків.

4. Стабілізуюча функція – природно-монопольні галузі менше схильні до впливу криз в економіці, внаслідок чого вони здатні формувати потрібну поведінку на середньо- і довгострокову перспективу.
5. Функція забезпечення безпеки - своєю спрямованістю природно-монопольні галузі нерідко надають державну незалежність, добре розроблена перевірка крадіжки технологій, підтримується транспортна і енергетична незалежність країни, на всесвітньому рівні проводиться політика для блага своєї країни.
6. Соціальна функція. Так як продукція, що виробляються суб'єктами природно-монопольних галузей займає значне місце у виробничому та невиробничому споживанні, то ця продукція та послуги носять життєзабезпечуючий характер.

На сьогоднішній день природно-монопольні галузі виступають засобом розв'язання суперечностей національного господарства, що виникають в свою чергу в місцях найбільш тісного переплетення економічних інтересів різних господарюючих суб'єктів, створюючи умови для розвитку інших сфер економічної системи.

Крім того, природно-монопольні галузі відіграють важливу структуроутворюючу роль в економіці країни. Використовуючи переваги свого монопольного становища на ринку, монополії можуть розробляти стратегічну лінію поведінки на середню та довгострокову перспективу. Укладення довгострокових угод між монополістичними виробниками і інтеграція монополій по виробничому ланцюжку можуть створити основу для зростання внутрішнього ринку і підвищити інвестиційну привабливість економіки.

Важливість природно-монопольних галузей підтверджується тим, що, наприклад, лише в країнах ЄС загальна частка вироблених товарів природними монополіями в електронному зв'язку, енергетиці та транспорті за даними Європейської Комісії складають 8,9% від загального ВВП. Крім цього, в даних галузях зайнято 6,1% усього населення країн ЄС. [25]

Природно-монопольні галузі є неординарним явищем в національній економіці. Існування таких галузей включає в себе як плюси, так і мінуси:

Таблиця 1.3.1

Основні позитивні та негативні аспекти існування природно-монопольних галузей [26, с. 107-108]

Позитивні якості	Негативні якості
Можливість максимального використання ефекту від масштабу виробництва	Можливість здійснювати економію за рахунок зниження якості продукції та послуг
Можливість мобілізації значних фінансових ресурсів для підтримки засобів виробництва на належному рівні	Можливість приймати форму адміністративного диктату, який замінює економічний механізм
Використання досягнень науково-технічного прогресу	Можливість блокувати об'єктивний розвиток конкуренції, науково-технічний прогрес
Можливість заміни ринкового механізму, тобто ринкової організації, внутріфірмовою ієрархією і системою контрактних відносин, що дає змогу скоротити втрати, пов'язані з ризиком і невизначеністю	Можливість визначати рівень ціни продажу, перекладаючи необґрунтовані витрати на кінцевого споживача, який нездатний здійснювати зворотний вплив на виробника

До числа позитивних аспектів функціонування природних монополій в економіці відносяться:

- єдність матеріальних і нематеріальних активів;
- створення умов для ефективного функціонування і розвитку різних сфер економічної системи і національного господарства в цілому;
- скорочення витрат за рахунок масштабів виробництва і каналу збуту товарів і послуг, за рахунок зниження витрат на виробництво одиниці продукції;
- частка держави у власності природних монополії, сприяє задоволенню потреб суб'єктів національної економіки;
- мобілізація фінансових ресурсів в цілях забезпечення виробничого процесу на належному рівні;

- впровадження у виробничо-господарську діяльність досягнень науково-технічного прогресу;
- впровадження стандартів якості в виробничу діяльність;
- введення системи контрактних відносин, що сприяє скороченню втрат, пов'язаних з економічними ризиками і невизначеністю.

Однак, слід зазначити, що крім позитивного впливу на національну економіку, діяльності природних монополій притаманні і негативні аспекти, такі як:

- в ряді випадків необґрунтовані тарифи;
- низька якість послуг, що надаються;
- лобіювання особистих інтересів;
- перекладання не виправдано високих витрат на споживача.

Більшість світових економік мають монополізовані сектори, певний відсоток яких складають природні монополії. Проте "природність" формування таких галузевих ринків супроводжується несприятливими зовнішніми ефектами їх функціонування, пов'язаними із завищенням монопольної ціни і зниженням обсягу випуску порівняно з конкурентним ринком.

Компенсація "провалів" ринку зумовлює необхідність державного регулювання діяльності суб'єктів природної монополії в цих галузях. Проте регулююча роль держави по відношенню до механізму ринкового саморозвитку поєднується з необхідністю посилення державної цілеспрямованої дії на трансформаційні процеси.

Бурний розвиток великого машинобудування та виробничих сил в цілому в другій половині XIX століття призвів до виникнення різного роду монополістичних утворень. Підприємці об'єднувались з ціллю монополістичного верховенства над ринком і, тим самим, обмежували можливу конкуренцію. Фактично, з появою таких об'єднань й бере початок процес регулювання державою природно-монопольних галузей.

Ціллю такого регулювання було досягнення соціально бажаних результатів в тих ситуаціях, коли це неможливо за рахунок конкуренції. Тарифи, прибутковість

та обсяги інвестицій стали компонентами регулювання з боку органів державної влади. [27]

Необхідність державного регулювання економічної діяльності в природно-монопольних галузях обумовлюється наявністю певного набору тенденцій соціального, політичного характеру та науково-технічним розвитком.

Суб'єкти природних монополій, на відміну від інших суб'єктів господарювання, знаходяться на особливому місці в системі економічних відносин. У число галузей економіки, що мають ознаки природних монополій, входять ті сфери, в яких процес демонополізації та можливість створення конкурентного механізму виявляються неможливим або вкрай скрутним через специфічну форму послуг, що надаються, а також через використання особливих технологій. Відповідно, для дотримання інтересів споживача необхідні важелі державного регулювання цих галузей.

Тому, державне регулювання діяльності природно-монопольних галузей – це вплив держави в особі державних органів на економічні об'єкти, процеси та осіб, які беруть участь в них, що здійснюється для надання процесам організованого характеру, упорядкування дії економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і громадських інтересів. [28, с. 108]

Необхідність в регулюванні діяльності природно-монопольних галузей виникає не тільки через негативні наслідки монопольної поведінки. Присутня й інша причина: розумна диференціація цін на продукцію природних монополій служить потужним інструментом економічної політики держави. Вона дозволяє регулювати господарську активність різних галузей і згладжувати її сезонні коливання. Іншими словами, механізм впливу на економіку через систему регульованих цін природних монополій є ефективним доповненням до державного регулювання економіки.

Аналіз наукових робіт у сфері державного регулювання природно-монопольних галузей, дав змогу сформулювати основні функції, які покладаються на державу в цих галузях, а саме:

- досягнення взаємоузгодженості інтересів споживачів (доступні ціни) і регульованих підприємств (фінансові результати, привабливі для кредиторів і нових інвесторів);
- створення сприятливого режиму функціонування та розвитку галузі з природними монополіями в інтересах суспільства;
- визначення реальної структури тарифів на основі принципу ефективного та справедливого зарахування затрат на собівартість продукції для різних типів споживачів;
- стимулювання підприємств до скорочення затрат і надлишкової зайнятості, поліпшення якості та надійності обслуговування споживачів, підвищення ефективності інвестицій тощо;
- творення умов для розвитку конкуренції у тих межах, в яких вона можлива в існуючих економічних умовах (наприклад, забезпечення вільного і відкритого доступу конкурентів до інфраструктурних мереж). [29, с. 110]

Тому є нагальна необхідність проаналізувати ті важелі впливу з боку органів державної влади, які могли б зменшити, а то й усунути негативний вплив від діяльності суб'єктів природних монополій у відповідних галузях.

У процесі управління природними монополіями держава приймає рішення по двох важливих питань: по-перше, усуває «провали ринку» в аспекті суспільних благ, випуск яких майже не цікавить приватний бізнес, по-друге, здійснює «включення» конкурентного механізму за допомогою антимонопольного законодавства всюди, де він може ефективніше монополії застосовувати виробничі ресурси.

У багатьох розвинених країнах державне регулювання природно-монопольних галузей здійснюється в рамках загальних заходів економічної та промислової політики держави. Цей вплив може здійснюватися у прямій та непрямій формах. До методів прямої участі відносять: державну власність, участь держави у власності, участь в інвестиційних проектах та економічних програмах розвитку суб'єктів природних монополій. Методи непрямого впливу поділяються на

загальні (регулювання цін (тарифів), обсягів випуску, податкова політика) та специфічні (ліцензування діяльності).

Наукові розробки показують, що на сучасному етапі у світовій практиці немає загальновизнаних моделей державного регулювання природних монополій. Кожна країна знаходить своє власне рішення залежно від науково-технічного, економічного розвитку та національних традицій. Однак можна виділити чотири найбільш загальні напрямки:

- посилення державного впливу на природні монополії шляхом створення спеціальних уповноважених органів регулювання їх діяльності;
- передача об'єктів природних монополій у державну (муніципальну) власність;
- удосконалення цінового та тарифного регулювання ринків, що перебувають у стані природної монополії;
- розвиток елементів конкуренції у галузях діяльності природних монополій шляхом їх реформування чи реструктуризації. [30, с. 12]

Отже, слід більше детально розглянути методи державного регулювання природно-монопольних галузей.

Умовно, всі методи державного регулювання природно-монопольних галузей можна розділити на цінові та нецінові. Цінові методи здійснюються за допомогою встановлення цін (тарифів) або їх граничного рівня. Нецінові методи - через визначення споживачів, які підлягають обов'язковому обслуговуванню; встановлення мінімального рівня забезпечення споживачів у разі неможливості задоволення в повному обсязі потреб у товарі, який виробляється (реалізується) суб'єктом природної монополії.

Розглянемо спочатку нецінові методи регулювання:

- Один з цих методів це ініціювання органами влади конкуренції за ринок там, де конкуренція всередині ринку неможлива або обтяжлива через наявність суттєвої економії від масштабу. Регулюючі органи проводить аукціон і надають на певний час право обслуговувати (англ. Franchise) ринок тому підприємству, яке зобов'язується вносити в дохід бюджету найбільшу суму. Такий тип конкуренції

за ринок іноді називають конкуренцією по Демсетцу, маючи на увазі американського економіста, що вперше описав її.

- Наступний метод це виділення природно-монопольного сектора в окрему фірму. Суть методу полягає в виокремлення природно-монопольної ланки монополіста в окремо функціонуючу фірму з власним управлінням і власником. Відповідно до цього, у новоствореній фірмі виникає самостійне фінансування від джерел заробітку, також витрати на ремонт і переоснащення ключових виробничих фондів. Інша ж частина монополії, яка є потенційно конкурентоспроможною, виходить на ринок і змагається з іншими виробниками. Цей метод регулювання носить переважно характер структурних реформ, але не регулювання.

- Також, ще одним неціновим методом є контроль якості товару природної монополії. Цей вид нецінових методів регулювання природно-монопольних галузей ґрунтується на традиційній передумові, що всі товари і послуги повинні мати певний стандарт якості у виробництві і остаточному випуску. Наприклад, випуск труб для газотранспортної системи зобов'язаний відповідати стандартам міцності, а невідповідність цим вимогам зможе спричинити відмова споживачів від покупки продукту і втрати покупця. Цей метод регулювання вважається досить трудомістким з технічної точки зору і вимагає вкладення грошових коштів з боку споживачів, держави або з боку монополії. Очевидно, вирішувати питання про те, хто зобов'язаний понести витрати, пов'язані з встановленням обладнання, можуть виключно органи влади, але не сам монополіст або остаточний покупець.

- Прийнято виділяти ще один неціновий метод це обов'язкове обслуговування певних груп споживачів. Зміст методу цілком слушний: фірма - природний монополіст зобов'язана надавати послуги певним групам покупців у відсутності обліку своєчасної оплати за надані послуги. Таку конкретну категорію споживачів визначають органи державної влади. [31]

Цінове регулювання передбачає відкрите встановлення цін (тарифів) або призначення їх граничного рівня.

В межах цінового курсу регулювання виділяють наступні методи регулювання :

1. Історично найпершим і популярним при ціноутворенні на продукцію суб'єктів природних монополій був метод, відомий як "витрати плюс". Ціноутворення по середнім витратам є найбільш поширеним емпіричним методом встановлення цін в природно-монопольних галузях. Він передбачає визначення розміру ціни (тарифу) через встановлення граничної рентабельності (норми прибутку) до задекларованого суб'єктами природних монополій рівню витрат. Основним аргументом на користь ціноутворення по середнім витратам служить те, що природні монополії повинні працювати таким чином, щоб сукупно виручка дорівнювала сукупним витратам. Отже, ціна повинна дорівнювати середнім витратам. Ціна на рівні середніх витрат є найменшою, при якій будь-яка фірма не має збитків в умовах зростаючої віддачі від масштабу.

2. Метод граничних витрат. Він полягає в тому, що держава вимагає (і контролює), щоб встановлювана монополістом ціна дорівнювала його граничним витратам. Тим самим забезпечується ефективний з народно-господарської точки зору обсяг виробництва і споживання продукції природною монополією, що часто у довгостроковій перспективі веде до збитків і необхідності субсидувати монополію за рахунок державних коштів.

3. Метод субсидування природних монополій. Багато країн з ринковою економікою в помірному ступені використовують цей метод, дотримуючись варіанта граничних витрат. Суть практики перехресного субсидування полягає в тому, що одні споживачі продукції природної монополії отримують її, але за нижчими цінами за рахунок інших, на яких фактично покладається додатковий тягар. У найбільш тяжкому становищі опинилися промислові підприємства, які фактично субсидують пільгові тарифи для населення. Таким чином відбувається цінова дискримінація щодо певних груп споживачів.

4. Метод встановлення максимального дозволеного рівня цін, зазвичай призводить до дефіциту продукції.

5. Теоретично найоптимальнішим методом утворення кінцевих цін у природномонопольних галузях є ціноутворення за Рамсеєм. Англійський економіст і математик Френк Рамсей у своїй відомій статті "Внесок в теорію

оподаткування", опублікованій у 1927 р., запропонував новий метод ціноутворення, який дістав назву "ціноутворення за Рамсеєм". Цей метод можна застосовувати для ціноутворення в умовах багатопродуктової природної монополії, для якої лінійне ціноутворення на основі граничних витрат було б збитковим. Метод ціноутворення за Рамсеєм полягає у забезпеченні беззбитковості суб'єкта природної монополії за умови мінімізації втрат ефективності, зумовлених відхиленням від граничних витрат. Ця теоретична конструкція на практиці стикається зі значними труднощами. Так, для того, щоб вийти на ціни Рамсея, потрібно оцінити показники еластичності попиту (при цьому ціни підвищуються обернено пропорційно еластичності попиту), а це передбачає значний обсяг статистичної інформації. Високі інформаційні вимоги до розрахунку цін за Рамсеєм істотно обмежують їх застосування.

6. При двокомпонентному (нелінійному) ціноутворенні на продукцію суб'єктів природних монополій постійна частина тарифу покриває постійні витрати, а змінний тариф – граничні витрати. В умовах монопольної влади на суміжному ринку двокомпонентне ціноутворення успішно вирішує питання балансу між низькою ціною доступу (низька змінна частина тарифу) та неефективним входженням на суміжний ринок (висока постійна частина тарифу). На практиці суб'єкт природної монополії є найефективнішим конкурентом порівняно з іншими учасниками суміжного ринку. Тому, встановлюючи ціну на доступ до мережі, він може розробити для себе тариф, який забезпечує особливо низьку плату за користування, оскільки є найбільшим користувачем. Безумовно, це призведе до істотного обмеження, навіть до перекриття доступу на суміжний ринок іншим суб'єктам.

7. Наступним ціновим методом державного регулювання природно-монопольних галузей є метод регулювання норми рентабельності, перевагою якого є те, що він дає змогу суб'єктам природних монополій компенсувати поточні та експлуатаційні витрати виробництва та отримати фінансові прибутки, необхідні для покриття амортизації та сплати податків. При застосуванні такого методу, всі аспекти діяльності компанії (тарифи, прибутки та інвестиції)

підлягають детальному правовому регулюванню з боку органів державної влади. .
[32, с. 72-74]

8. На теперішньому етапі розвитку все більше країн впроваджують такий метод, як стимулююче регулювання природно-монопольних галузей. При такому методі державного регулювання суб'єкт природної монополії буде заінтересований знижувати свої витрати аналогічно суб'єкту, який діє в умовах конкурентного ринку, Стимулююче ціноутворення у вигляді моделі "складання набору контрактів" дозволяє регулятору безпосередньо впливати на ефективність діяльності суб'єкта природної монополії. Регулятор укладає із суб'єктом природної монополії контракт, у якому обговорюються різні варіанти та умови цінового (тарифного) регулювання. Кожний з цих варіантів відрізняється значеннями дозволених тарифів та відповідним бонусом (премією), величина якого має бути більшою від нижчого рівня тарифів на послуги суб'єкта природної монополії. [33, с. 48-49]

Таким чином, можна з впевненістю сказати, що держава має безліч інструментів, за допомогою яких вона може впливати на поведінку суб'єктів, що діють а природно-монопольних галузях. Тому, слід проаналізувати систему механізмів державного регулювання природних монополій вже на конкретному прикладі України.

Висновки до РОЗДІЛУ 1.

В даному розділі ми дослідили еволюцію теоретичних поглядів на сутність таких понять, як «природна монополія» та «природно-монопольна галузь». На основі даного аналізу, ми дізналися, що вперше ці поняття почали використовуватись в середині XIX століття, проте бачення, яке було тоді закладено в термін «природна монополія» значно відрізняється від того, яке сьогодні зустрічається в наукових працях закордонних та вітчизняних науковців, а також в законодавствах різних країні.

Також, важливу увагу було приділено класифікації природних монополій. В роботі наведено класифікацію природних монополій за такими критеріями: за територіальними межами ринків, галузевою приналежністю, часовою прив'язкою, за ступенем поєднання з іншими видами монополій, формою власності, за критерієм стабільності та формою походження.

В рамках даного розділу було встановлено основні причини існування природно-монопольних галузей, а також наведений перелік функцій, які вони виконують в народному господарстві держави. До таких функцій належать функція забезпечення безпеки, соціальна, стабілізуюча, бюджетоутворююча, системоутворююча, інфраструктурна функції.

Крім цього ми дослідили необхідність державного регулювання природно-монопольних галузей, та розкрили сутність цінових та нецінових методів, які використовуються державною в рамках даного регулювання.

РОЗДІЛ 2. Механізми державного регулювання та реформування природно-монопольних галузей в Україні

2.1. Інституціонально-організаційне середовище державного регулювання природно-монопольних галузей в Україні

Одними з найпоширеніших методів державного регулювання природно-монопольних галузей є створення спеціальної бази нормативно-правових актів, а також інституцій, які здійснюють контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій.

В Україні, спрощені схеми державного регулювання природних монополій, засновані на індексуванні тарифів (цін) і не супроводжувані ретельною перевіркою витрат і інвестиційної діяльності, дозволяли монополістам легко обходити обмеження, що ставили на їхньому шляху органи державного регулювання. Однією з найважливіших причин такого становища була відсутність необхідної законодавчої бази. Державний контроль за господарською діяльністю природних монополій був значно ослаблений у зв'язку з перетворенням багатьох підприємств в акціонерні товариства. На підприємствах почали домінувати галузеві інтереси, а уряд, зберігши контрольні пакети акцій у своїх руках, недостатньо активно включався в механізм корпоративно-акціонерного управління.

Багато політичних діячів та науковців вказували на необхідність спеціального законодавства, яке б регулювало діяльність суб'єктів природних монополій. Необхідність видання спеціального Закону неодноразово підкреслювалася й антимонопольними органами. Необхідність спеціального законодавства для регулювання діяльності в сфері природних монополій обумовлена тим, що вони не підпадають під загальний правовий режим і методи регулювання типових товарних ринків, що закріплені в Законі «Про захист економічної конкуренції» [34]. Оскільки мова йде про особливі товарні ринки, вони викликають і особливі за суб'єктним складом, характеристикою і за своїм змістом відносини на таких

ринках, що вимагають особливого, відмінного від загального, державного, у тому числі правового регулювання з метою охорони суспільних інтересів.

Практично, робота з формування нормативно-правової бази регулювання природних монополій була розпочата в 1997 р., із прийняттям Указу Президента України «Про заходи щодо реалізації державної політики в сфері природних монополій» № 853/97 від 19.08.1997 р. [35] Він заклав основи державного контролю в сфері природних монополій із метою підвищення економічної ефективності їхньої діяльності, забезпечення суспільних інтересів.

Проте законодавча система щодо регулювання природно-монопольних галузей залишалася недосконалою та неефективною. Зокрема, в Указі Президента України «Про Основні напрями конкурентної політики на 1999-2000 роки і заходи для їхньої реалізації» від 26.02.1999 р. [36] було відзначено, що недосконалість системи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій негативно впливає на розвиток економіки і що саме ці суб'єкти частіше усього припускаються зловживань монопольним положенням на ринку. Тому і було визначено, що одним із напрямків конкурентної політики є вдосконалення державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та посилення державного контролю за їх діяльністю.

На початку нового століття в Україні були зроблені значні кроки по формуванню правової й інституційної бази державного регулювання природних монополій. У 2000 р. набув чинності Закон України «Про природні монополії» (далі Закон) й була почата робота зі створення органів регулювання на загальнодержавному рівні.

На сьогоднішній день, Закон визначає правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в Україні. Метою цього Закону є забезпечення ефективності функціонування ринків, що перебувають у стані природної монополії, на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій та споживачів їх товарів.

Також, в Законі вперше було надано офіційне визначення поняттю «природна монополія». Так, згідно зі ст. 1 Закону України "Про природні монополії",

природна монополія – це стан товарного ринку, при якому 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 товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги).

Відповідно до цієї ж статті, суб'єкт природної монополії – це суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії. [37]

На сьогоднішній день, законодавство України про природні монополії складається з Закону України «Про природні монополії», Повітряного кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України, законів України "Про захист економічної конкуренції", "Про транспорт", "Про трубопровідний транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про ринок електричної енергії", "Про державне регулювання у сфері комунальних послуг", "Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг", "Про ринок природного газу", "Про питну воду та питне водопостачання", "Про тепlopостачання", інших законів України, що встановлюють особливості здійснення господарської діяльності у сферах природних монополій.

Таким чином, у законодавстві про природні монополії можна виділити наступні блоки законів:

- 1) закони, предметом регулювання яких є виключно природні монополії й умови їхньої діяльності на ринку (Закон «Про природні монополії»);
- 2) закони, які складають конкурентне законодавство, що також регулюють природні монополії: Закон «Про захист економічної конкуренції», Закон «Про захист від недобросовісної конкуренції», Закон «Про Антимонопольний комітет України»;

3) закони, що регулюють певну сферу природної монополії (закони «Про транспорт», "Про ринок електричної енергії" тощо);

4) закони, що регулюють окремі аспекти господарської діяльності суб'єктів природних монополій або відповідальності за порушення законодавства. До цих законів можна віднести, насамперед, Господарський кодекс України.

Хоча в ст. 3 Закону серед нормативно-правових актів, з яких складається законодавство про природні монополії, зазначені тільки закони, однак фактично досить великий масив цього законодавства включає значну кількість підзаконних нормативно-правових актів, багато з яких є відомчими.

Таким чином законодавча база щодо регулювання діяльності суб'єктів природних монополій складається з основного закону, а також спеціальних законів та нормативно-правових актів, які регулюють конкретні природно-монопольні галузі.

Також, Україна пішла шляхом створення спеціалізованих незалежних державних органів, які б здійснювали контроль та державне регулювання природно-монопольних галузей. Ці органи діють поряд із тими інститутами, на які покладені повноваження щодо здійснення конкурентної політики в державі. Так, відповідно до функцій та сфери діяльності, щодо регулювання та контролю за діяльністю природних монополій виділяють такі державні органи:

- 1) Національні комісії регулювання природних монополій
- 2) Кабінет Міністрів України
- 3) Антимонопольний комітет, який в межах своєї компетенції здійснює контроль та спостерігає за дотриманням законів, які стосуються економічної конкуренції та здійснює перелік суб'єктів природної монополії.
- 4) Об'єднання споживачів, які у встановленому законодавством порядку та за сприянням вище зазначених органів вправі здійснювати громадський контроль та моніторинг діяльності природних монополістів.

Як зазначено у Законі України «Про природні монополії» для регулювання діяльності природних монополістів, сформовані спеціальні національні комісії. Проте, у окремих ситуаціях передбачених законом, контроль за діяльністю

виконується уповноваженими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. У випадках коли сфера функціонування сприяє задоволенню потреб локальної території, регулюючу функцію, якщо це передбачено законодавством, можуть виконувати міські державні адміністрації в межах повноважень зазначених у ст. 14 Закону України «Про природні монополії». Національні комісії регулювання природних монополій є органами центральної виконавчої влади із спеціальним статусом, які утворюються і ліквідовуються Президентом України відповідно до затверджених ним положень.

Склад комісії складається з голови комісії і шести членів комісії, призначених Президентом України, за поданням Прем'єр-міністра України, строком на шість років. Варто зазначити, що одна і та ж особа не може бути членом комісії більше двох термінів підряд. Необхідно відзначити, що ліквідація комісій відбувається у випадку виникнення можливостей для розвитку конкуренції на відповідному товарному ринку.

Відповідно до ст. 12 Закону України «Про природні монополії», основними завданнями комісій є:

1. Регулювання діяльності суб'єктів природних монополій.
2. Сприяння створенню умов, які забезпечують за рахунок виникнення і розвитку конкуренції виведення товарного ринку із стану природної монополії, що дасть можливість ефективніше задовольняти попит, а також сприяти розвитку конкуренції на суміжних ринках.
3. Формування цінової політики у відповідній сфері регулювання.
4. Сприяння ефективному функціонуванню товарних ринків на підставі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій і споживачів товарів, які виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

Для реалізації поставлених завдань комісії здійснюють такі функції як:

— розробляють і затверджують спеціальні умови і правила здійснення підприємницької діяльності суб'єктами природних монополій і суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність на суміжних ринках, контролюють їх

дотримання, приймають в установленому порядку заходи по запобіганню порушенням цих умов і правил;

— видають в установленому порядку суб'єктам природних монополій і суб'єктам господарювання, що здійснюють діяльність на суміжних ринках, ліцензії на здійснення відповідних видів підприємницької діяльності;

— формують у відповідних сферах природних монополій цінову політику, визначають умови доступу споживачів до товарів, які виробляються суб'єктами природних монополій;

— направляють відповідним державним органам пропозиції по укладенню державних контрактів, розробці стандартів і показників якості товарів і послуг і пропозиції по регулюванню інвестиційних процесів у сферах природних монополій;

— складають і ведуть реєстри суб'єктів природних монополій;

— беруть участь у розробці і вносять в установленому порядку пропозиції по вдосконаленню законодавства про природні монополії;

— інформують громадськість через засоби масової інформації про свою діяльність і діяльність суб'єктів природних монополій;

— публікують щорічні доповіді про результати своєї діяльності і діяльності суб'єктів природних монополій;

— передають у відповідні державні органи матеріали про порушення чинного законодавства; здійснюють інші функції, що випливають з покладених на них завдань. [37]

На сьогоднішній момент, в Україні існує одна комісія з регулювання природних монополій. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг здійснює свою діяльність на основі Закону України "Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг" [38]. Комісія була утворена Указом Президента України від 27 серпня 2014 року № 694/2014.

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг здійснює державне регулювання шляхом:

- 1) нормативно-правового регулювання;
- 2) ліцензування діяльності у сферах енергетики та комунальних послуг;
- 3) формування цінової і тарифної політики у сферах енергетики та комунальних послуг та реалізації відповідної політики;
- 4) державного контролю та застосування заходів впливу;
- 5) використання інших засобів, передбачених законом.

Крім цього, Антимонопольний комітет України вживає активних заходів щодо регулювання природних монополій. У випадку, якщо при перевірці діяльності суб'єктів природних монополій органи Антимонопольного комітету виявлять і порушення, вони повідомляють про них відповідному органу державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій. Останньому також доцільно інформувати органи Антимонопольного комітету про відомі йому порушення законодавства про захист економічної конкуренції суб'єктами природних монополій, припинення яких входить у компетенцію цих органів.

Практика показує, що особливо важливе місце в роботі органів Антимонопольного комітету займають справи про попередження і припинення зловживань суб'єктами природних монополій своїм монопольним (домінуючим) становищем на ринку, особливо, у енерго-, водо-, газопостачанні.

Ключовими суб'єктами державного управління паливно-енергетичним комплексом є Кабінет Міністрів України, галузеві міністерства і відомства: Міністерство палива та енергетики України і Міністерство вугільної промисловості, Державний комітет ядерного регулювання України, Національне агентство України з питань забезпечення ефективного використання енергетичних ресурсів.

До повноважень Кабінету Міністрів України, як вищого органу управління, належить виконання Законів України у сфері ПЕК, затвердження енергетичної політики та умов управління державними енергетичними активами, удосконалення системи управління ПЕК. До повноважень міністерств слід віднести безпосереднє державне управління у галузях відповідно до затверджених Кабінетом Міністрів України засад. Окремі повноваження щодо управління в

енергетиці, пов'язані з розміщенням енергетичних об'єктів і формуванням соціально значимих тарифів, можуть делегуватися відповідним органам місцевого самоврядування. [39, с. 96]

Постановою Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 № 676 затверджено Положення «Про Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України» [40]. Основними завданнями Агентства є: проведення єдиної державної політики у сфері використання енергетичних ресурсів та енергозбереження; забезпечення збільшення частки нетрадиційних та альтернативних видів палива у балансі попиту та пропонування енергоносіїв; створення державної системи моніторингу виробництва, споживання, експорту та імпорту енергоносіїв, удосконалення системи обліку та контролю за споживанням енергетичних ресурсів; забезпечення функціонування єдиної системи нормування питомих витрат енергетичних ресурсів у суспільному виробництві. Контроль за технічним станом об'єктів, режимами енергоспоживання, дотримання вимог безпеки здійснюють відповідні державні інспекції, а також відповідні комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій, функції і повноваження яких слід чітко регламентувати законами й іншими нормативно-правовими актами для того, щоб забезпечити баланс інтересів громадян, держави і власників енергетичних об'єктів.

Особливу нішу серед нормативно-правових актів, що регулюють діяльність в природно-монопольних галузях, займає й законодавство щодо регулювання природної монополії на залізничному транспорті.

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Законів України "Про транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування", "Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця".

Визначальним нормативним актом, звичайно ж є Закон України "Про залізничний транспорт" [41], який визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування,

його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирами, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Крім цього, значний вплив на діяльність учасників на ринку залізничних перевезень та управління інфраструктурою залізничного транспорту здійснюють відомчі нормативно-правові акти Міністерства інфраструктури України, яке органом, що безпосередньо регулює галузь залізничного транспорту в Україні.

Як висновок, в нашій країні сформована повноцінна законодавча база, яка регулює усі сфери, в яких свою діяльність здійснюють суб'єкти природних монополій. Це вказує на велику значимість природно-монопольних галузей в Україні, адже лише при наявності відповідного законодавства, держава в повній мірі може забезпечити соціальну та економічну ефективність діяльності природно-монопольних галузей.

2.2. Галузева структура природно-монопольних галузей в Україні

Природно-монопольні галузі завжди мають значний вплив на економіку будь-якої країни. Це зумовлено тим, що ці галузі в основному виникли в інфраструктурних секторах економіки і є капіталомісткими. Тому в більшості розвинених країн світу, перелік галузей, що є сферами природної монополії закріплюється в законодавстві.

В Україні, також, законодавчо закріплений перелік сфер природної монополії. В останній редакції Закону України «Про природні монополії» від 11.06.2017 року до даного переліку належать такі сфери, як:

- транспортування нафти і нафтопродуктів трубопроводами; транспортування природного і нафтового газу трубопроводами;
- розподіл природного і нафтового газу трубопроводами;

- зберігання природного газу в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності із зберігання природного газу (ліцензійними умовами);
- транспортування інших речовин трубопровідним транспортом; передачі електричної енергії;
- розподілу електричної енергії (передачі електричної енергії місцевими (локальними) електромережами;
- користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; управління повітряним рухом;
- централізованого водопостачання та водовідведення;
- транспортування теплової енергії;
- спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України;
- захоронення побутових відходів.

Проте, таким перелік природно-монопольних галузей в Україні був не завжди. Так, наприклад, в нашій країні галузі поштового зв'язку та телекомунікації уже не є природною монополією, адже в цих галузях вдалося створити повністю конкурентне середовище.

Варто зазначити, що в Законі України «Про природні монополії» важлива роль приділяється й державному регулюванню суміжних з природною монополією ринків. Суміжний ринок – це товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

До суміжних ринків, що регулюються відповідно до Закону, належать:

- постачання природного газу та інших речовин, транспортування яких здійснюється трубопровідним транспортом;
- внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом; виробництво електричної енергії в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності з виробництва електричної енергії (ліцензійними умовами);
- постачання електричної енергії споживачам;
- виробництво теплової енергії (крім випадків, коли вона використовується виключно для внутрішньовиробничих потреб) в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності з виробництва теплової енергії (ліцензійними умовами);
- постачання теплової енергії;
- продаж природного газу (у тому числі нафтового (попутного) газу та газу (метану) вугільних родовищ) власного видобутку в обсягах, що перевищують рівень, установлений ліцензійними умовами;
- перероблення побутових відходів.

Природні монополії складають значну частину господарського комплексу України. Відповідно до даних зі звітів Антимонопольного комітету України частка монополізованих ринків в економіці України на кінець 2015 року становила 9,8 %.

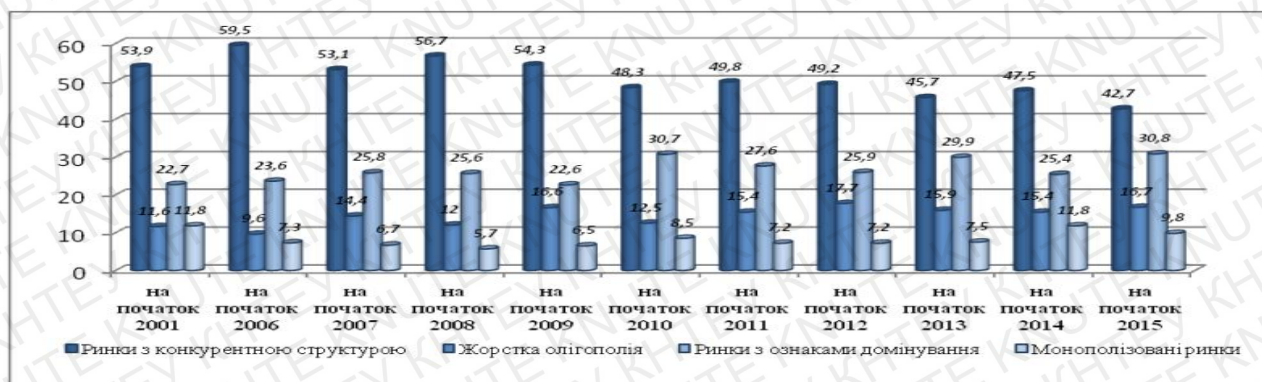


Рис.2.1.1. Динаміка структурних передумов конкуренції в Україні у 2001-2015 рр., у відсотках [42]

Ринки природних монополій в Україні складають найчисленнішу групу у системі вітчизняних монополізованих ринків, на них припадає 38,6 % усіх монополізованих товарних ринків. Основну частину цієї групи складають ринки послуг централізованого постачання теплової енергії, централізованого водопостачання та водовідведення. Разом на такі ринки припадає 84,4% усіх ринків природних монополій (32% усіх монополізованих ринків країни). Крім цього, за результатами аналізу статистичних даних, частку послуг суб'єктів природних монополій у загальному обсязі реалізованих у 2015 році в Україні товарів, робіт і послуг підприємствами (за винятком перепродажу товарів і послуг без додаткової обробки) можна оцінити приблизно в 11 %.

За даними Антимонопольного комітету в Україні нараховується більше 2,5 тисяч суб'єктів господарювання, які визнані природною монополією, з яких більша частина (приблизно 98%) належать до сфери ведення Національної комісії, що здійснює регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг. Іншу ж частку складають суб'єкти господарювання – природні монополії на транспорті, які контролюються Міністерством інфраструктури.

Так, до суб'єктів природних монополій, що діють на загальнодержавному рівні відносять: Державне підприємство "Національна енергетична компанія "Укренерго", Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), Національна акціонерна компанія "Нафтогаз України" в особі Відкритого акціонерного товариства "Укртрансгаз" та Дочірньої компанії "Укртрансгаз", Державне підприємство обслуговування повітряного руху України "Украерорух" та Українське державне підприємство «Укрхімтрансміак». [43]

Також, відповідно до Закону, перелік суб'єктів природних монополій складається та ведеться Антимонопольним комітетом України відповідно до його повноважень.

Отже, галузева структура природно-монопольних галузей в Україні є розгалуженою і згідно із Законом України «Про природні монополії», на сьогоднішній момент є десять сфер діяльності суб'єктів природних монополій. Крім цього, Законом передбачається ліцензування діяльності суб'єктів

господарювання не лише на ринках природної монополії, а й на суміжних з нею ринках. Повноваження щодо складання переліку суб'єктів природних монополій покладено на Антимонопольний комітет України.

Надалі, пристальну увагу хочеться присвятити дослідженню природної монополії на залізничному транспорті, адже саме цей вид транспорту, великою мірою, забезпечує можливість функціонування усіх галузей промисловості та сільського господарювання в Україні.

2.3. Аналіз та інструменти реформування природної монополії на залізничному транспорті України

Залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну

Територією України проходять 3 залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). [44, с. 12-14]

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни. Експлуатаційна довжина залізничних колій в Україні становить 19769,9 км. При цьому, електрифікованими є 47,2 % залізничних колій.

Таблиця 2.3.1

Динаміка довжина залізничних колій в Україні (на кінець року, км) [45]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Експлуатаційна довжина залізничних колій:	21055,0	21015,2	20990,2	20975,7	20948,1	20954,2	20951,8	19769,9
з них що обслуговуються електровозною тягою	9591,6	9805,1	9980,1	9975,4	9975,5	9974,5	9926,4	9334,5

Природною монополією в галузі залізничних перевезень згідно українського законодавства є сфера управління інфраструктурними об'єктами залізничного транспорту. Дане управління в Україні здійснюється єдиною державною компанією - публічним акціонерним товариством "Українська залізниця" (далі «Укрзалізниця»), яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

До сфери «Укрзалізниця» входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів. В управлінні «Укрзалізниця» крім залізничного полотна, також, знаходяться 1447 залізничних станцій, 105 залізничних вокзалів та 4198 залізничних переїзди. [45]

Суміжним ринком природної монополії на залізничному транспорті є внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів.

В секторі пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні склалася така ситуація, що цей ринок є повністю монополізованим ПАТ «Укрзалізниця». Даній компанії надана державна монополія на здійснення усіх пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Ринок залізничних вантажних перевезень побудований набагато цікавіше і є більш сегментованим.

Так, на ринку залізничних вантажних перевезень можна виділити три сегменти: сегмент вантажних вагонів, сегмент локомотивної тяги, а також сегмент експедиторських послуг при перевезенні вантажів залізничним транспортом.

Перш ніж перейти до детального дослідження кожного зі сегментів, необхідно проаналізувати роль залізничного транспорту при перевезенні різного роду вантажів з іншими видами транспорту.

Згідно зі статистичних даних, залізничним транспортом у 2017 році було перевезено 21,46% всіх вантажів в Україні. Першу сходинку по обсягам вантажних перевезень з великим відривом займає автомобільний транспорт (70,90 %).

Рис. 2.3.1. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у 2017 році (у %) [46]

У сфері вантажних залізничних перевезень прослідковується тенденція до зменшення використання залізничного транспорту при перевезенні вантажів, адже в порівнянні з 2012 роком обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом впали майже на 26%. При цьому, варто зазначити, що майже по всім видам транспорту спостерігається таке падіння, що можна пояснити зменшенням промислового виробництва та складною економіко-політичною ситуацією, що склалася в Україні.

Таблиця 2.3.2

Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту (у млн.т) [46]

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт	1529	1805	1765	1853	1837	1623	1474	1543	1582
Залізничний	357	450	433	457	444	386	350	343	339
Морський	6,3	8	4	4	3	3	3	3	2
Річковий	8,3	13	7	4	3	3	3	4	4
автомобільний – усього	939	1121	1168	1260	1261	1131	1021	1086	1122
у тому числі автопідприємства	99	106	99	122	126	131	109	123	126
Авіаційний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубопровідний	218	213	153	128	126	100	97	107	115

Крім цього, схожа негативна тенденція відображається при оцінці такого показника, як обсяги залізничних перевезень вантажів у середньому за добу.

Таблиця 2.3.3

Динаміка перевезення вантажів у середньому за добу різними видами транспорту в Україні (тис.т) [47]

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт	4178	4946	4838	5064	5032	4447	4039	4215	4334

Продовження Табл. 2.3.3

залізничний	979	1234	1186	1250	1215	1058	959	938	930
морський	17	23	11	9	9	8	9	8	6
річковий	23	35	19	12	8	9	9	10	10
автомобільний	2572	3070	3201	3442	3454	3099	2796	2966	3073
трубопровідний	596	582	420	351	345	273	266	292	315

Слід наголосити на тому, що в Україні залізничний транспорт також використовують для здійснення експортних чи імпортних операцій з перевезення. Загальна доля послуг залізничного транспорту в експорті транспортних послуг складає 9,9 %, а в імпорті – ця цифра дорівнює їй взагалі 24,5%.

Таблиця 2.3.4

Динаміка обсягів експорт-імпорт транспортних послуг в Україні (в тис.дол.США) [47]

	2010	2013	2014	2015	2016	2017
	Експорт					
Транспортні і послуги, з них:	7835176,2	8305848,5	6101923,5	5263155,3	5300545,6	5861405,6
послуги залізничного транспорту	1487123,1	1613856,3	1098830,7	751254,1	561118,6	580897,5
	Імпорт					
Транспортні і послуги, з них:	1178914,9	1716437,5	1376552,3	1153393,5	989274,8	1213073,6
послуги залізничного транспорту	463495,6	626973,1	431305,2	287002,5	259877,0	297715,4

Таким чином, залізничний транспорт займає досить високу позицію серед інших видів транспорту у сфері вантажних перевезень. Проте, слід також зважати на структуру функціонування та особливості діяльності суб'єктів у кожному сегменті даного ринку в Україні.

В Україні ринок залізничних перевезень перебуває у стані лібералізації конкурентного середовища. Основною умовою демонополізації будь-якого ринку, у тому числі й ринку перевезень залізничної галузі, є його лібералізація, або вільний доступ на нього інших учасників ринкових відносин. Саме поява останніх у сфері перевезень залізничним транспортом буде свідченням становлення конкурентних відносин. [48, с. 76]

Проте, лібералізацію відбувається не в усіх сегментах. Так, перевезень вантажів можна здійснювати лише за допомогою локомотивів, що належать ПАТ «Укрзалізниця» або її філіям. Тобто сектор здійснення вантажних перевезень, по суті, знаходиться в стані державної монополії.

З іншого боку, можливість застосування приватної локомотивної тяги є вже сьогодні - це хоч і не передбачено законодавством, але і не заборонено. Більш того, чинна нормативна база це дозволяє. Так, п. 9.12 Правил технічної експлуатації залізниць України допускає вихід локомотивів відомств, підприємств і організацій на шляху загальної мережі залізниць, а п. 20.1 "Збірника тарифів" дає можливість тарифікувати такі перевезення.

В Україні є навіть декілька ділянок на яких і сьогодні використовується приватна локомотивна тяга. Прикладами використання приватних локомотивів на магістральних лініях в Україні є:

- ПАТ "Івано-Франківськцемент" - між станціями Ямниця і Ходорів - (70 км)
- "Волинь-цемент" - між станціями Кривин і Здолбунів - (38 км)
- "Червоноградвантажтранс" - між станціями Червоноград, Гірник і Соснівка - (6-14 км)
- "Укрграфіт" - між станціями ім. Анатолія Алімова і Запоріжжя-Ліве - (10 км)

Але дані приклади існують зараз тільки в експериментальному режимі, а тому на всіх інших залізничних шляхах, перевезення здійснюється лише власними

локомотивами ПАТ «Укрзалізниця». На теперішній день, у власності ПАТ «Укрзалізниця» знаходяться 3564 локомотиви, з них тепловозів - 1936 од. та електровозів – 1628 од. [49]

Для забезпечення однакового доступу до вантажних перевезень, в Україні застосовуються такий метод державного регулювання, як тарифне регулювання. Тарифи на вантажні перевезення, що здійснюються за допомогою локомотивної тяги ПАТ «Укрзалізниця» встановлюються наказами Міністерства інфраструктури України.

В таблиці наведено порівняння між Україною та її найближчими сусідами щодо приблизних тарифів на залізничне перевезення однієї тони вантажу на відстані 500 кілометрів

Таблиця 2.3.5

Порівняння тарифів на залізничні перевезення між Україною та її країнами-сусідами (в дол.США) [50]

Найменування вантажу	Україна	Білорусь	Казахстан	Польща	Словаччина	Угорщина
Вугілля	3,97	5,31	3,03	51,68	45	57,47
Руда залізна	3,97	4,65	3,65	51,68	45	57,47
Чорні метали	8,72	15,67	9,87	51,68	45	57,47
Зерно	6,5	7,43	3,86	51,68	45	55,75
Цемент	4,55	3,95	5,07	51,68	45	58,43
Нафтопродукти	12,96	15	11,34	51,68	45	57,47

Як бачимо тарифи на залізничні перевезення в Україні значно нижчі, ніж в країн -сусідів. При чому наші тарифи майже в 15-20 разів менші, ніж в країнах ЄС.

При цьому дуже дивно виглядає різниця між тарифами на перевезення різної групи товарів, адже, як бачимо, в тих же Польщі та Словаччині тарифи однакові для будь-якої групи товарів, тоді як в нас перевезення нафтопродуктів втричі дорожче від перевезення вугілля. Як видно, в ринкових умовах європейського

простору на вартість перевезень практично не впливає номенклатура вантажів. Формування тарифу там набагато простіше і тому зрозуміліше, ніж в країнах пострадянського простору.

Проте, важливою проблемою на ринку вантажних залізничних перевезень залишається питання зміни та перегляду існуючого тарифу. Відповідно до положень Наказу Міністерства інфраструктури України від 08 жовтня 2013 року № 782 тарифи на залізничні перевезення підлягають перегляду та змінюються в разі настання хоча б однієї з таких умов [51]:

1) рівень доходів від звичайної діяльності не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць. Нестача доходів (ΔD) для покриття поточних витрат від звичайної діяльності (досягнення загального рівня беззбитковості) визначається за формулою (тис. грн)

$$\Delta D = E_{ze} + P_{pr} - D_{ze} - \Delta D_{nac}^{ind.mar.}, \quad (2.3.1)$$

де E_{ze} – витрати зі звичайної діяльності (без урахування витрат, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії», та податку на прибуток) у прогностному (плановому) періоді, тис. грн;

P_{pr} – загальна сума витрат з податку на прибуток, яка складається з поточного податку на прибуток з урахуванням відстроченого податкового зобов'язання і відстроченого податкового активу, розрахована, виходячи з діючих тарифів на перевезення вантажів та пасажирів, тис. грн;

D_{ze} – доходи від звичайної діяльності залізниць (без урахування доходів, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії»), у тому числі доходи від перевезення вантажів та пасажирів, у прогностному (плановому) періоді в умовах діючих тарифів, тис. грн;

$\Delta D_{nac}^{ind.mar.}$ – прогнозне збільшення доходів від перевезення пасажирів за умови підвищення тарифів у прогностному (плановому) періоді, тис. грн.

Розрахунок витрат зі звичайної діяльності в прогностному (плановому) періоді здійснюється з урахуванням витрат з операційної діяльності, фінансових, інших (інвестиційних) витрат, пов'язаних з основною діяльністю.

Розрахунок витрат у прогностному (плановому) періоді здійснюється відповідно до запланованих на наступний рік обсягів перевезень з використанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених з урахуванням вимог законодавства на підставі державних і галузевих нормативів використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, необхідної для виконання робіт середньооблікової кількості працівників та розміру середньомісячної заробітної плати, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) тощо.

Витрати, об'єктивне нормування яких неможливе, розраховуються з урахуванням фактичних витрат за поточний рік, основних прогностичних макропоказників економічного і соціального розвитку України в плановому періоді (прогностичного індексу цін виробників промислової продукції), схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України, та змін обсягів перевезень.

Методи та норми нарахування амортизації основних засобів, інших необоротних матеріальних і нематеріальних активів обираються відповідно до законодавства;

2) не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогностному (плановому) періоді в частині перевезення вантажів.

Іншим сегментом ринку залізничних перевезень є рухомий склад (вагони). В цьому сегменті ринку діють як приватні, так і державні оператори рухомого складу.

В цілому, на сьогодні учасниками ринку залізничних вантажних перевезень є:

- вантажовідправники;
- вантажоотримувачі;
- перевізники;
- власники інфраструктури;
- оператори рухомого складу;
- експедитори, або логістичні компанії. [52, с. 109]

Загальна схема всіх учасників ринку залізничних перевезень в Україні зображена на рисунку 2.3.2.

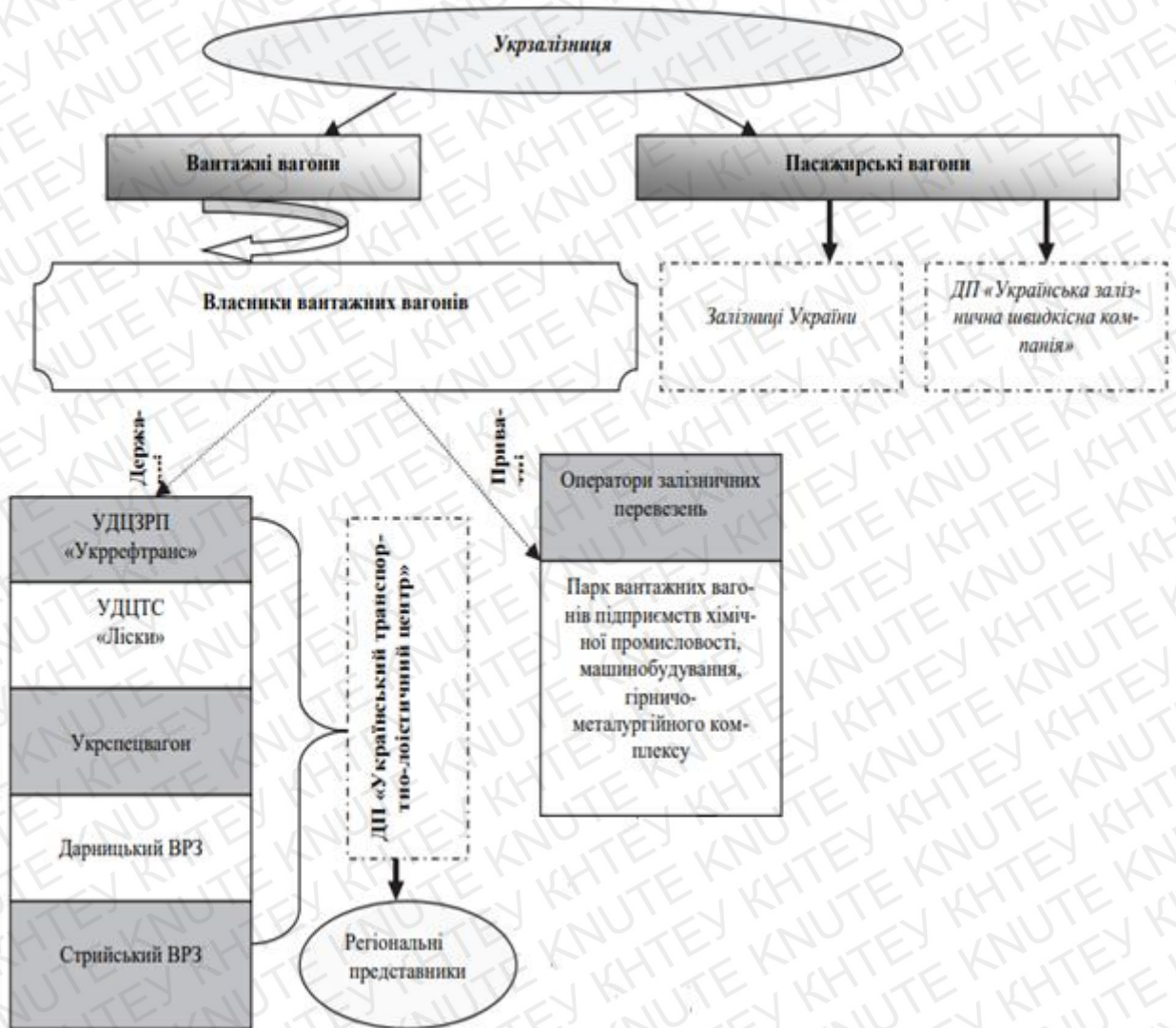


Рис.2.3.2. Основні власники залізничного рухомого складу в Україні

На цьому тлі варто зупинитися на тих операторах вантажних залізничних перевезень, що вже тривалий час існують в Україні. Законодавчо визначено, що оператором є «самостійний суб'єкт господарювання, який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів з використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника або яким він володіє на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо».

Зазначимо, що на сьогодні є практично відсутнім визначення правового статусу операторів всіх видів залізничних перевезень, а також умов щодо здійснення ними діяльності по наданню вагонів для перевезень.

На сьогоднішній день в системі залізничного транспорту вже створені державні підприємства, у віданні яких знаходився парк спеціалізованих вагонів, який у лютому 2012 року було передано безпосередньо у власність державних підприємств.

Власниками українських напіввагонів є Філія "Дарницький вагоноремонтний завод" ПАТ "Укрзалізниця" та Філія "Панютинський ВРЗ" ПАТ "Укрзалізниця", які разом з вагонами отримали також у своє розпорядження серйозну ремонтну базу, дислоковану в регіоні масового навантаження на Донецькій і Придніпровській залізницях. Крім того, підприємства мають ліцензії на будівництво нового рухомого складу і необхідні потужності для його виробництва. На даний час загальний парк напіввагонів складає 54,5 тис. одиниць.

Більше 10 тисяч критих вагонів знаходяться у власності Філія «Рефрижераторна вагонна компанія» ПАТ "Укрзалізниця", який виконує плановий і капітальний види ремонтів цих вагонів з продовженням їх терміну служби, а також виконує програму по збільшенню парку власних критих вагонів.

Спеціалізований рухомий склад, а саме мінераловози, хопер - цементовози, вагони - термоси і цистерни знаходяться у власності філії "Стрийський вагоноремонтний завод" ПАТ "Укрзалізниця".

Власні транспортери знаходяться у власності Філія Центр транспортного сервісу «Ліски» ПАТ "Укрзалізниця".

Право розпорядження вагонами, що знаходяться у власності зазначених підприємств, надано державному підприємству «Центр Транспортної Логістики». Філія "Центр Транспортної Логістики" ПАТ "Укрзалізниця" на підставі договорів з власниками рухомого складу і вантажовідправниками здійснює оперування парком вагонів державних вагонних компаній на території України. Пріоритетним завданням для даного державного підприємства є задоволення всіх заявок на перевезення, що поступають від вантажовласників, а також оптимізація перевізного процесу для мінімізації порожнього пробігу і обороту вагонів.

Крім державних операторів в даному сегменті є й приватні. Зокрема, до останніх відносяться обслуговуючі, що належать великим промисловим підприємствам, та незалежні приватні оператори.

До п'ятірки найбільших приватних операторів за кількістю вантажних вагонів входять такі компанії:

1. «Лемтранс» — найбільший приватний оператор залізничного рухомого складу України. На ринку залізничних перевезень працює з 2000 р. Основними напрямками діяльності компанії є: організація перевезень власним рухомим складом, надання транспортно-експедиторських послуг, інформаційний супровід руху вантажів, а також ремонт рухомого складу. 100 % статутного капіталу компанії «Лемтранс» належить Групі СКМ. На сьогодні компанія «Лемтранс» оперує парком напіввагонів численністю понад 20 тис. одиниць. Загальний обсяг перевезень становить понад 51 млн.т., середньодобове навантаження вагонів — 2 502.

2. ТОВ «Об'єднаний транспортний холдинг» (ОТХ) зареєстровано 29 липня 2004 року як керуюча холдингова компанія. До складу компанії входять «Інвестиційна вагонна компанія», «Укренерготранс» та Дніпродзержинський річковий порт. Головна задача Товариства — створення транспортно-логістичного комплексу компаній по наданню транспортних послуг підприємствам, які входять до сфери корпоративного управління Корпорації «Індустріальна спілка Донбасу». Компанії належить понад 4,9 тис. напіввагонів.

3. Дочірнє підприємство «Трансгарант-Україна» (ТОВ "Фірма Трансгарант", транспортна група "FESCO") надає послуги по перевезенню вантажів на всіх залізницях України, а також залізницями країн СНД та Балтії. Головний офіс ДП «Трансгарант-Україна» знаходиться в м.Київ. В управлінні Компанії знаходиться понад 3 тисячі одиниць рухомого складу, з яких дві з половиною тисячі вагонів - власний парк, що складається з універсальних напіввагонів та спеціалізованого рухомого складу (обкотишевозів).

4. Компанія Crea I UA була створена Європейським банком реконструкції та розвитку. Компанії належать 2387 вагонів, які банк відсудив у приватного

залізничного оператора "Інтерлізінвест", що не виконав зобов'язання з обслуговування кредиту.

5. ТОВ «Євразтранс Україна» залишається останнім активом російської групи підприємств «Євраз Груп» в Україні. На балансі товариства знаходиться приблизно 2,4 тисячі вагонів.



Рис. 2.3.3. Найбільші власники приватних вагонів в Україні [53]

Отже, загальна кількість вагонів, що знаходяться в експлуатації становить приблизно 125 тисяч вагонів. При цьому філіям «Укрзалізниці», станом на кінець 2017 року належать 70 500 вантажних вагонів, тоді як приватні оператори експлуатують приблизно 53-55 тисяч вагонів.

Але слід звернути увагу на те, що середній вік експлуатації вантажних вагонів «Укрзалізниці» сягає в середньому 26 років, тоді як для приватних вагонів - ця цифра складає 14 років.

Щодо тарифів на користування вагонами, то приватні оператори самостійно встановлюють ринкову ціну на власні вагони, тоді як Укрзаліниця має затверджений збірник тарифів щодо користування вагонами, що знаходяться у

власності її філій. Останні зміни, які стосувалися зміни тарифів на використання вагонів «Укрзалізниці» вступили в дію в листопаді 2018 року. Правління "Укрзалізниці" прийняло рішення збільшити ставки по користування своїми вантажними вагонами в 1,3-1,5 рази по території України і за кордоном.

Так, найбільше подорожчали платформи-лісовози - на 54,7% до 673 грн / добу. Вартість користування фітингової платформою залишиться на колишньому рівні - 456 грн / добу, а універсальною платформою - збільшиться на 37,2% до 616 грн / добу. Користування наймасовішими на ринку вантажних вагонів - піввагонів - подорожчає на 36,5% до 819 грн / добу. Додаткова вартість зерновозу виросте на 48% до 1,055 тис. гривень.

Критий вагон подорожчали на 50,4% до 1,024 тис. грн / добу, окатишевозів - на 32,9% до 1,005 тис. грн / добу, думпкар - на 31,2% до 1,308 тис. грн / добу, автомобілевоз - на 33,1% до 1,046 тис. грн / добу, цистерна - на 44,4% до 823 грн / добу.

Крім того, піднялася вартість користування цементовозом - на 42,6% до 823 грн / добу, а також мінераловозом - на 37,6% до 1,061 тис. грн / добу. [54]

Дані підвищення тарифів були зумовлені тим, що ціни на вагони «Укрзалізниці» не відповідали ринковим цінам протягом багатьох років, що призвело до значного зносу рухомого складу, адже близько 90% усіх вантажних вагонів Укрзалізниці є зношеними і потребують капітального ремонту або заміни на нові.

Останнім сегментом ринку залізничних вантажних перевезень є сегмент надання експедиторських послуг. Цей сегмент повністю переведений в приватний сектор, адже тут не оперує жодна державна компанія.

Для надання експедиторських послуг при перевезенні вантажів залізничним транспортом компаніям-експедиторам необхідно укласти відповідний договір з ПАТ «Укрзаліниця». Згідно з даними «Укрзалізниці», станом на 2018 рік такі договори підписали 98 суб'єктів.

Найбільші компанії-експедитори за показником виручки від експедиторських послуг за 2016 рік представлені в таблиці 2.3.6.

Таблиця 2.3.6

Найбільші компанії-експедитори на залізничному транспорті в Україні

[55]

№	Назва	Виручка в 2016 році, млн грн
1	<u>ТОВ "Металургійна транспортна компанія"</u>	1 108,79
2	<u>ТОВ "Пропан Трейд"</u>	1 043,67
3	<u>ДП "Трансгарант-Україна"</u>	929,04
4	<u>ТОВ "Перша логістична компанія"</u>	599,36
5	<u>ПП "Фреш Лайн"</u>	543,49
6	<u>ТОВ ТЕК "Енерготранс"</u>	331,91
7	<u>ТОВ ТЕК "Зектер"</u>	313,42
8	<u>ТОВ "Укррос-Транс"</u>	141,13
9	<u>ТОВ "КІТ-Флайт"</u>	102,18
10	<u>ТОВ "Інтертрансгруп"</u>	80,97

При цьому загальна виручка усіх учасників ринку експедиторських послуг на залізничному транспорті склала приблизно 6 мільярдів гривень.

Враховуючи ці вихідні дані, можна проаналізувати стан конкурентного середовища в даному сегменті.

Для цього, було розраховано значення по таким основним показникам за заданими формулами:

1. Коефіцієнти концентрації для однієї, трьох та п'яти найбільших фірм на ринку;
2. Індекс Херфіндаля-Хіршмана

$$I = \sum_{i=1}^n (S_i)^2, \quad (2.3.2)$$

де I – значення індексу Херфіндаля-Хіршмана

S_i – частка i -ої компанії на ринку

n – кількість компаній на ринку

3. Коефіцієнт ентропії

$$E = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n S_i \ln \frac{1}{S_i} \quad (2.3.3)$$

де E – коефіцієнт ентропії

S_i – частка i -ої компанії на ринку

n – кількість компаній на ринку

4. Індекс Джині та крива Лоренца

$$G = \sum_{i=1}^n (F_{i-1} \cdot S_i - F_i \cdot S_{i-1}), \quad (2.3.4)$$

де S_n – кумулятивна частка ринкових часток, належна n фірмам на ринку

F_n – кумулятивна частка ринку, що належала б n фірмам на ринку за умови

абсолютно рівномірного розподілу.

Таким чином, розрахувавши за цими формулами дані показники для сегменту надання експедиторських послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні ми отримали наступні результати (Таблиця 2.3.7).

Таблиця 2.3.7

Показники, що характеризують стан конкурентного середовища в сегменті експедиторських послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні

Показник	Отриманий результат	Висновок
Коефіцієнт концентрації для однієї найбільшої фірми на ринку	$CR_1 = 18,48$	Коефіцієнт не перевищує 35%, на ринку відсутнє монопольне домінування однієї компанії

Коефіцієнт концентрації для трьох найбільших фірм на ринку	$CR_3 = 51,36$	Коефіцієнт перевищує 50% - на ринку можливе колективне домінування
--	----------------	--

Продовження Табл. 2.3.7

Коефіцієнт концентрації для п'яти найбільшої фірм на ринку	$CR_5 = 70,41$	Коефіцієнт перевищує 70% - на ринку можливе колективне домінування
Індекс Херфіндаля-Хіршмана	$HHI = 1151,92$	Індекс не перевищує 1500 – сегмент ринку є низькоконцентрованим
Коефіцієнт ентропії	$E = 2,46$	Коефіцієнт перевищує 2, що свідчить про високий ступінь конкурентності ринку
Індекс Джині	$D = 0,54$	Вказує на достатню рівномірність розподілення часток між учасниками ринку

Також, крива Лоренца, що будується на основі показника індексу Джині вказує на середню рівномірність розподілу часток, що говорить про відсутність умов для монополізації даного сегменту, проте можливе існування колективного домінування декількох найбільших фірм.

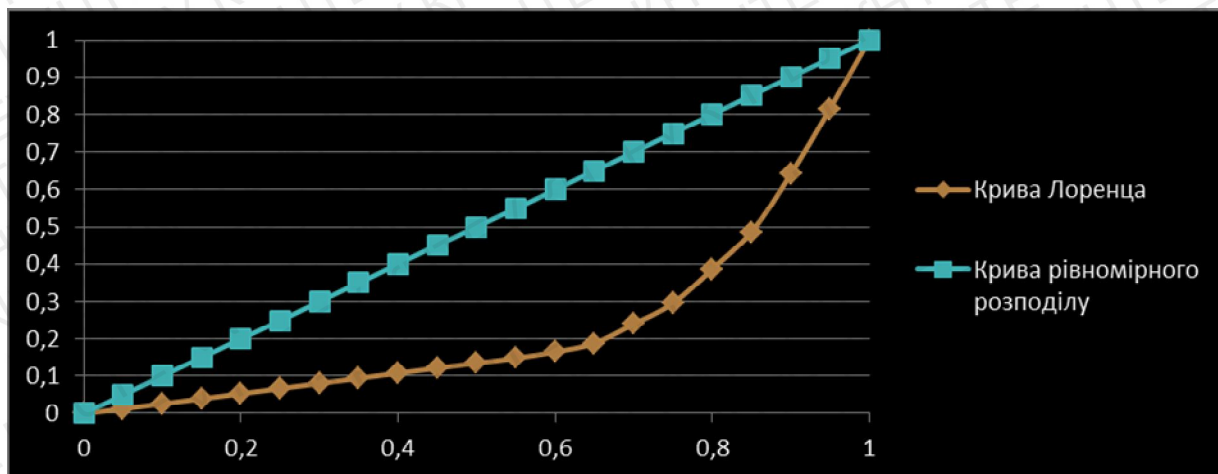


Рис.2.3.4. Графік кривої Лоренца для сегменту експедиторських послуг при перевезенні вантажів залізничним транспортом в Україні

Таким чином, проаналізувавши дані показників за допомогою яких можна дослідити стан конкурентного середовища на ринку, слід зауважити, що в досліджуваному сегменті можливе колективне домінування декількох фірм, проте на ринку немає єдиного монополіста і сегмент експедиторських послуг на залізничному транспорті є низькоконцентрованим.

Отже, вся інфраструктура залізничного транспорту, яка визначена українським законодавством природною монополією знаходиться в управлінні ПАТ «Укрзалізниця» та її регіональних філій. Проте, слід зауважити, що крім управління залізничною інфраструктурою, «Укрзалізниця» також має державну монополію на суміжних ринках, а саме в пасажирських перевезеннях та при здійсненні вантажних перевезень, адже лише ця державна компанія має дозвіл використання локомотивної тяги.

Конкурентне середовище створене в сегментах оренди та користування залізничних вантажних вагонів та при наданні експедиторських послуг при здійсненні вантажних залізничних перевезень.

При цьому «Укрзалізниця» через свої філії володіє найбільшою часткою вантажних вагонів в Україні. Тоді як експедиторські послуги на залізничному транспорті надають лише приватні компанії і даний сегмент ринку є високо конкурентним.

Щодо державного регулювання залізничного транспорту, то в Україні застосовуються в основному елементи тарифного регулювання вантажних перевезень. Крім цього, найбільша залізнична компанія ПАТ «Укрзалізниця» безпосередньо підпорядковується Міністерству інфраструктури України.

Незважаючи на те, що галузь залізничного транспорту проходить стадію реформування, на разі наявні ще проблеми, які потребують негайного вирішення. Залізничний транспорт в майбутньому в Україні може працювати набагато ефективніше, але лише за умови впровадження комплексних реформ.

Висновки до РОЗДІЛУ 2.

В рамках даного розділу ми поставили перед собою завдання дослідити стан організаційно-інституціонального середовища, в якому здійснюють свою діяльність суб'єкти природних монополій в Україні. В результаті, можна сказати, що в Україні створена нормативно-правова база регулювання природних монополій на зразок тієї, що існує в європейських країнах, проте зустрічаються випадки дублювання повноважень серед державних органів, які здійснюють регулювання природно-монопольних галузей.

Також, було досліджено галузеву структуру природно-монопольних галузей в Україні, яка на сьогоднішній день офіційно закріплена в Законі України «Про природні монополії».

Для детального аналізу, ми обрали сферу природної монополії на залізничному транспорті в Україні. Такий вибір зумовлений важливістю залізничного транспорту для економіки України та необхідністю реформування даної галузі через неефективність її функціонування. Ми дійшли до висновку, що основним бар'єром розвитку залізничного транспорту в Україні є те, що природна монополія поширюється й на суміжні ринки, такі як пасажирські та вантажні перевезення залізничним транспортом. Проте, в результаті аналізу конкурентного

середовища сегменту експедиторських послуг при перевезенні вантажів залізничним транспортом, ми дійшли до висновку, що даний сегмент є конкурентним, але і в ньому можливі прояви колективного домінування. Всі інші сегменти ринку вантажних перевезень залізничним транспортом працюють неефективно, тому потребують негайного реформування, яке передбачало б повну або хоча б часткову лібералізацію, як цього вимагають європейські партнери України.

РОЗДІЛ 3. Основні напрями реформування природно-монопольних галузей в Україні

3.1. Зарубіжний досвід державного регулювання природно-монопольних галузей

При регулюванні природного монополізму, органи влади застосовують широке коло законодавчих та регуляторних заходів, що дає змогу трансформувати національну економічну систему для забезпечення як найефективнішої діяльності господарюючих суб'єктів на природно-монопольних ринках. Зміни в параметрах регулювання діяльності природних монополій супроводжуються розвитком економіки загалом, а також зміною методологічних підходів до регулювання. Як стверджують науковці, сформулювати регулятивну політику було б значно простіше, якби умови, в яких здійснюється регулювання, були сталими. Тоді, визначивши, що певна сфера діяльності є природною монополією, регулятивному органу достатньо було б визначити суспільно оптимальну ціну і вимагати від монополіста у повному обсязі задовольняти попит за тією ціною. Однак на практиці умови, в яких діють природні монополії, є надзвичайно мінливими. Тому в розвинених країнах світу існує безліч інструментів, які допомагають швидко реагувати на зміни середовища в природно-монопольних галузях. [56, с. 132]

Світовий досвід державного регулювання природних монополій має більш ніж вікову історію і свідчить, що в більшості країн з розвинутою економікою держава здійснює жорстке регулювання діяльності природних монополій. Проте, в різних країнах світу є свої особливі аспекти контролю за діяльністю суб'єктів природних монополій.

В європейських країнах суб'єкти природних монополій перебувають під пильним контролем держави та спеціальних регулюючих інстанцій і піддаються системним заходам державного регулювання на предмет забезпечення якості й ринкової ціни їх товарів і послуг. Тому в країнах Європейського Союзу використовують різноманітні методи регулювання, для того щоб забезпечити максимально ефективне функціонування природно-монопольних галузей.

Перш за все, слід зазначити, що термін "природна монополія" у країнах Європейського Союзу та інших країнах з усталеними ринковими відносинами був і залишається економічним терміном, а не юридичним. Основними проблемами, які розглядаються в контексті регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, є захист інших суб'єктів господарювання, населення від влади монополістів, а також питання про те, наскільки потрібно захищати природну монополію, щоб не зашкодити загальнодержавним інтересам. На законодавчому рівні цей підхід відображає той факт, що в законодавстві багатьох країн (зокрема, Німеччини, Великобританії, Бельгії, Франції тощо) відсутні спеціальні закони щодо природних монополій. Більше того, у конкурентному законодавстві багатьох країн Західної Європи термін "природна монополія" взагалі не згадується, а використовуються інші, але схожі за значенням терміни: "служба, необхідна всім", "публічна служба", "служба загального економічного інтересу", "мережева служба" і подібні. Так, у Великобританії термін "природна монополія" юридично не закріплений. Фактично в країні до таких належать тільки водопостачання, передача і розподіл електроенергії, транспортування газу і залізнична інфраструктура. Для регулювання залізничного транспорту, портів, аеропортів, послуг зв'язку застосовуються інші підходи. У Франції використовується поняття "промислові та комерційні публічні служби". Це

організації, що надають комерційні послуги на особливих умовах у сферах постачання електроенергії, залізничних перевезень, зв'язку. У Німеччині природною монополією називають ситуацію, коли одне підприємство здатне краще задовольнити попит на певному ринку при більш низьких цінах і при цьому зберігається рентабельність.

Незважаючи на те, що кожна держава Європейського Союзу самостійно обирає інструменти для регулювання суб'єктів природних монополій, всі країни будують свою політику щодо природних монополій відповідно до норм Римського договору. Основні підходи, які визначені в даному документі і які використовує Єврокомісія базуються на декількох принципах [57, с. 4]:

- в економіці немає секторів, які можуть бути захищеними від конкуренції завдяки своїй природі - всі ринки повинні бути лібералізовані;
- кожна держава-член ЄС є вільною у власному визначенні послуг загального використання, що можуть надаватися через механізм обмеження конкуренції;
- обмеження конкуренції повинно бути адекватним, тобто державне регулювання не повинне бути більшим, ніж надання гарантій, необхідних для виконання суб'єктами природних монополій їх завдань;
- законодавство ЄС не передбачає для підприємств, наділених спеціальними правами на ринку для задоволення суспільних потреб, обов'язкової державної чи приватної форми власності. Проте ставлення до такого підприємства має бути таким самим, як і до його конкурентів.

Що стосується інституційної системи регулювання діяльності природних монополій у країнах – членах Євросоюзу, то на наднаціональному рівні в ЄС на цю сферу поширюються загальні принципи регулювання діяльності монопольних утворень. Так, якщо діяльність корпорації або групи корпорацій порушує конкурентне законодавство, позивач може звернутися до антимонопольних органів або судів держав – членів ЄС. Якщо ж справа стосується інтересів кількох країн або ЄС в цілому, то позивач може звернутися до Європейської комісії. На підставі звернень ЄК проводить розслідування. У разі підтвердження порушення норм ЄС щодо конкуренції, ЄК може прийняти рішення щодо відміни певної

угоди, припинення певної практики або накладення фінансових санкцій. Оскаржити рішення ЄК можна в Суді першої інстанції або Європейському суді.

Аналіз наукової літератури вказує на те, що традиційно до основних напрямів державної політики з регулювання природних монополій в європейських країнах відносять: формування та підтримання конкурентного середовища в природно-монопольних галузях і управління механізмом перерозподілу монопольної ренти та регулювання цін на продукцію суб'єктів природних монополій. [58]

Найбільшої уваги в країнах-членах Європейського Союзу приділяють увагу такому напрямку регулювання, як формування та підтримання конкурентного середовища природно-монопольних галузях. Характерною для європейських країн є лібералізація ринків, яка полягає в появі зовнішніх конкурентів на ринках, що раніше належали державним монополіям. Лібералізацію проведено в окремих країнах ЄС у сфері телекомунікацій, частково - у сфері поштових послуг, енергетики і транспорту. Європейське законодавство не вимагає приватизації колишніх державних монополій, однак вона відбувається з метою забезпечення доступу до ринку капіталів та залучення приватних інвесторів.

Так, у Великій Британії в сфері електроенергетики від суб'єктів природних монополій відокремлено підприємства, які можуть здійснювати діяльність в умовах конкуренції. І там існують приватизовані підприємства, основними видами діяльності яких є генерація, передача і розподілення. Держава контролює діяльність цих підприємств за допомогою золотої акції. [59]

Також, у Франції залізницю поділено на дві компанії - «SNCF» та «Reseau Ferre de France», що є оператором колій і перебуває у державній власності. Тобто суб'єкт природної монополії було відокремлено від діяльності, яку можна здійснювати в умовах конкуренції. А в Німеччині колишню державну залізничну компанію «Deutsche Bundesbahn» комерціалізовано і в 1993 році перетворено на відкрите акціонерне товариство. [60, с. 291]

В країнах Західної Європи значний вплив на діяльність суб'єктів природної монополії здійснюють органи місцевого самоврядування, в комунальній власності яких знаходиться значна частка усіх суб'єктів.

Наприклад, у Швеції застосовується акціонерна форма власності зі 100% участю муніципалітету (комуни). У Стокгольмі до складу єдиного міського концерну входять підприємства — енергетики, водопроводу і каналізації, переробки сміття, об'єднаний порт Стокгольма та ін. Слід зазначити, що 91% даних підприємств належить безпосередньо концерну, а інші 9% — муніципалітету, що згідно зі шведським законодавством дозволяє перерозподіляти прибуток всередині концерну до оподаткування. Законодавчі збори Стокгольма формують правління акціонерного товариства, затверджують бізнес-плани підприємств, ціну призначає не державний орган, але вона затверджується підприємством на основі стратегічного плану розвитку підприємства, затвердженого законодавчим зборами міста. [61]

У Німеччині діяльність місцевих водопостачальних підприємств не підпадає під дію загального законодавства про конкуренцію, регулювання у цій сфері є завданням муніципалітетів. Послуга надається певною кількістю місцевих водопостачальних компаній, що перебувають у муніципальній власності у формі ТОВ, ВАТ або державного комунального підприємства. Також, у Німеччині створено підприємства з постачання теплової енергії, які повністю або частково перебувають у комунальній власності й забезпечують до 67% поставок теплової енергії в країні.

Іншим, досить цікавим інструментом регулювання, якому слід приділити особливу увагу є методу виведення та перерозподілу монопольної ренти. У розвинених країнах найбільш поширений механізм вилучення ренти є концесійні угоди. Концесія - це надання з метою задоволення суспільних потреб уповноваженим органом державної влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі вітчизняним або іноземним суб'єктам господарювання (концесіонерам) права на створення (будівництво) та/або управління (експлуатацію) об'єктом концесії за умови взяття концесіонером на себе відповідних зобов'язань, майнової відповідальності і підприємницького ризику. [62, с. 399] Діють такі механізми як відкриті конкурси та аукціони, закриті багатоступінчасті конкурентні торги, прямі переговори і т.д.

Уклавши вигідний контракт, приватна фірма, на відміну від державної структури, не має гарантій, що це назавжди. Вона повинна постійно пам'ятати про конкурентів, що можуть через якийсь час взяти реванш перехопити контракт, якщо фірма не буде працювати ефективно. Отже, концесія передбачає передачу комерційних ризиків та інвестиційних зобов'язань приватному інвестору, але при цьому місто зберігає за собою право власності на об'єкт концесії. На сьогодні концесія успішно діє в багатьох країнах Європи, серед лідерів можна назвати Францію, Німеччину, Великобританію, Італію. Так, наприклад, у сучасній Франції сьогодні вся система газопостачання та комунального обслуговування працює саме на концесійному механізмі.

Важливою складовою державного регулювання природно-монопольних галузей в країнах Європейського Союзу є контроль за цінами на продукцію суб'єктів природних монополій. В Західній Європі популярні різні методи стимулюючого регулювання. До них відносяться: диференційована шкала, регулювання стелі виручки і стелі цін. Ці методи збільшують фінансову зацікавленість компанії в зниженні тарифу, витрат або в поліпшенні нецінових показників у порівнянні з традиційним регулюванням норми прибутку. Стимулююче регулювання є досить ефективним інструментом, адже як відзначає професор В.Д. Лагутін [33, с. 49], перехід до стимулюючих методів ціноутворення, підвищення ефективності цінового регулювання, поліпшення умов (ціни) доступу до мережі, відшкодування економічно обґрунтованих витрат суб'єктів природних монополій та суб'єктів суміжних ринків, впровадження ефективних стимулів до зниження витрат і підвищення якості продукції та послуг, вільне ціноутворення на конкурентних суміжних ринках, захист прав споживачів та конкуренції — дасть можливість забезпечити модернізацію, фінансове оздоровлення та поліпшення інноваційно-інвестиційних умов у природно-монопольних сферах.

Стосовно державного регулювання цін на товари та послуги природних монополій, то за рекомендацією ЄС у більшості країн не практикуються дотації, а обґрунтовуються ціни на товари та послуги суспільного використання. Це стосується електро-, водо-, газопостачання, служби зв'язку, транспорту тощо.

Дозвільні ціни природних монополій в Іспанії формує урядова комісія з економічних питань. Належність природних монополій державі зумовлює контроль за тарифами електроенергії, газу, бензину, керосину, дизельного палива, нафти для виробництва добрив, а також послуг залізничних, автомобільних, пасажирських та вантажних перевезень, поштових послуг.

Розвинена система галузевих регулюючих органів, які здійснюють контроль за якістю продукції та цінами у сферах природних монополій і галузей, приватизованих в часи правління уряду М. Тетчер, діє у Великій Британії. Це, зокрема, Відомство з питань ринків газу й електроенергії, Управління з питань ринків послуг водопостачання, Управління з питань регулювання залізниць, Управління з питань телекомунікацій, окремі комісії з питань поштових послуг, цивільної авіації, радіозв'язку тощо.

Також, в країнах Європи значну роль приділяють контролю за якістю послуг, що надаються суб'єктами природних монополій. Контроль якості базується на стандартах якості серії ISO 9000:2000, які були прийняті Міжнародною організацією зі стандартизації ще 15 грудня 2000 року. Ці стандарти містять кращу світову практику управління, прийняті більш ніж в 200 країнах світу і гармонізовані з національними стандартами. Особливе значення ISO 9000:2000 має для природних монополій, які володіють природними ресурсами, капіталомісткими інфраструктурними активами і виробляють суспільно значиму, невідповідно попиту на продукцію. Застосування цієї системи можна знайти в технологічних процесах провідних нафтогазових компаній, в організації перевезень європейських залізничних компаній. Причому, слід зазначити, що при недотриманні природною монополією системи якості по відношенню до споживачів її продукції (послуг) з боку держави можуть послідувати санкції у вигляді різних штрафів і обмежень. [63, с. 25]

В Україні прослідковуються дуже явні проблеми із ефективним функціонуванням природно-монопольних галузей і вітчизняні науковці наголошують на необхідності якомога швидшого реформування даних ринків. Нинішні галузі природних монополій в Україні це більшою мірою результат ще

радянської політики спрямованої на максимально можливу концентрацію капіталів та виробництва.

Особливо, явні проблеми існують із формуванням конкурентного середовища в галузях природної монополії, де це дійсно можливо і доцільно. Україні необхідна лібералізація ринків природних монополій, адже такі сфери діяльності, як виробництво електроенергії, видобування нафти, газу та їх реалізація, надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів різними видами транспорту тощо, як показує світовий досвід, можуть значно ефективніше функціонувати в умовах реальної конкуренції. В Україні ж продовжують ігнорувати питання про виведення у приватний сектор тих галузей природних монополій, які могли б ефективно працювати й без активного втручання держави. [64, с.18]

Значна проблема є і в тому, що більшість суб'єктів природних монополій в Україні є збитковими. Це пояснюється тим, що суб'єкти не зацікавлені в зменшенні витрат на виробництва, адже в Україні, по суті, немає системи стимулюючого регулювання, яке б дозволило покращити рентабельність підприємств.

В нашій державі слід впроваджувати найкращий досвід по державному регулюванню природно-монопольних галузей, і особливу увагу при здійсненні реформ приділяти саме досвіду європейських країн, адже, щоб стати повноцінним членом Європейського Союзу, нам необхідно вийти на той високий рівень ефективності функціонування ринків природних монополій, який є на сьогоднішній день в країнах Західної Європи.

Таким чином, виходячи з вищевикладеного, можна зробити висновки, що регуляторну політику країн ЄС спрямовано на лібералізацію ринків і зменшення впливу діяльності суб'єктів природних монополій на економіку країн і заохочення конкуренції на потенційно конкурентних ринках. В країнах Європи є загальні принципи за якими повинна здійснюватися діяльність на природно-монопольних ринках, проте країни використовують різні методи державного впливу. Варто відзначити, що в країнах ЄС регуляторний вплив на діяльність суб'єктів природних монополій здійснюється переважно органами місцевого

самоврядування, проте в деяких країнах існують спеціально створені органи, які контролюють якість та ціни на продукцію природних монополій. Також характерною рисою в цих країнах є відкритість при формуванні тарифів. Тарифна система базується на прямих витратах, проте допускає можливість їх збільшення на допустиму величину для забезпечення рентабельності.

3.2. Шляхи вдосконалення реформ у природно-монопольних галузях в Україні

Українська економіка зараз знаходиться в процесі переформатування, яке відбувається за умов переходу на європейські стандарти управління та якості та відмову від пострадянських методів державного регулювання.

Уряд України намагається пробудити економіку після затяжної соціально-економічної кризи. При цьому одним із пріоритетних напрямів реформування залишаються природно-монопольні галузі. Основна проблема цих галузей полягає у тому, що природна монополія в багатьох випадках в нашій державі поширюється й на суміжні ринки. В Україні за 25 років незалежності так і не змогли чітко розділити сфери, які будуть працювати ефективно лише за умови існування монополії і ті сфери, в яких на практиці можна створити конкурентне середовище. Одним із найяскравіших прикладом даного явища, є природна монополія на залізничному транспорті.

ПАТ «Укрзалізниця» є багатофункціональним підприємством. На її балансі знаходиться вся залізнична інфраструктура, компанія здійснює усі залізничні пасажирські перевезення в Україні, крім цього в її парку знаходяться більша частина вантажних вагонів та локомотивів в Україні. Але незважаючи на це все, ПАТ «Укрзалізниця» має дуже малі прибутки. Це пояснюється тим, що за допомогою прибутків від вантажних перевезень та оренди вагонів компенсуються величезні збитки від пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Вирішенням цієї проблеми може стати анбандлінг ПАТ «Укрзалізниця». Таким методом користувалися більшість країн Європи. Він полягає у розукрупненні

монопольних утворення. Тобто, на основі ПАТ «Укрзалізниця» можна створити декілька незалежних компаній, кожна з яких буде відповідати за свій сектор. Так, в процесі реформування слід розділити такі сфери як оперування залізничною інфраструктурою, здійснення пасажирських перевезень та окремо вантажні перевезення. Тобто, реформа скрадатиметься з таких етапів:

1. Створення незалежного оператора колій та всієї інфраструктури залізничного транспорту (вокзали, станції). На нашу думку оператором має бути повністю державна компанія, адже вона здійснюватиме управління стратегічно важливим об'єктами для нашої країни. Виділення операторської діяльності в окремий сегмент дасть змогу створити умови для конкуренції на ринках вантажних та пасажирських перевезень, адже ціна перевезення формуватиметься на ринкових умовах встановлених оператором, тобто жоден з перевізників (приватний чи державний) не матиме привілеїв щодо тарифу, тим самим встановиться однаковий та справедливий доступ усіх перевізників до залізничної інфраструктури. На наш погляд, Укрзалізниця має стати єдиним оператором залізничної інфраструктури і передати всі інші функції окремо створеним компаніям, щоб зосередити сферу природної монополії в руках однієї компанії, а суміжні ринки на залізничному транспорті повністю або частково перевести на конкурентну основу.

2. Сегмент локомотивної тяги слід відкрити для приватних компаній. Тобто, пропонується на законодавчому рівні дозволити використання приватними компаніями локомотивної тяги. Про таке впровадження вже давно говорять великі підприємства України. Величезною проблемою Укрзалізниці є недостатня кількість локомотивів, що знаходяться в експлуатації, а ті що зараз наявні – є вже зношеними і уже багато років потребують капітального ремонту. Оновлення парку локомотивів – це та основна задача, що і сьогодні стоїть перед керівництвом ПАТ «Укрзалізниця». Навантажені вагони подекуди стоять місяцями через відсутність вільної локомотивної тяги. Це призвело до того, що великі підприємства обирають інші види транспорту для здійснення перевезення. Це і є причиною падіння частки залізничного транспорту у

вантажних перевезеннях в порівнянні з іншими видами транспорту. ПАТ «Укрзалізниця» має надати свої локомотиви в управління окремої компанії, яка конкуруватиме на ринку з приватними власниками локомотивної тяги.

3.«Укрзалізниця» через свої філії володіє найбільшим парком вагонів в Україні. Ми вважаємо, що окремо має бути створений єдиний оператор вагонів, що знаходяться в державній власності. Крім цього цікавою є реформа щодо встановлення тарифів за користування вантажними вагонами на основі аукціонів. Це не лише зробить даний сегмент більш відкритим, але й допоможе встановити справедливую ринкову ціну за користування державними вагонами.

4.Пасажирські перевезення є основним збитковим напрямом діяльності ПАТ «Укрзалізниця». Проте, ця проблема існує й багатьох країнах Європи. Проте, якщо в Європі збитки від пасажирських залізничних перевезень покриваються дотаціями з державного та місцевих бюджетів, то в Україні ПАТ «Укрзалізниця» покриває дані збитки за рахунок прибутків від вантажних перевезень. Така система є неправильною, адже тим самим підприємство відмовляється від оновлення рухомого складу. Реформа у цьому секторі полягатиме у створенні окремої пасажирської компанії. Проте є декілька шляхів щодо того, як функціонуватиме така компанія. По-перше, так як пасажирські залізничні перевезення є соціально важливою послугою для українського суспільства, тому дуже важливо, щоб пасажирські перевезення залізницею були доступні для усього населення. Наразі, це можливо лише за рахунок встановлення занижених тарифів. Тобто, пасажирській залізничній компанії знадобляться дотації з бюджетів, щоб покривати отримані збитки. По-друге, є варіант залучення перевізників на умовах договору концесії. Цей варіант є менш реалістичним, адже приватний перевізник хотітиме прибутку, тобто встановить достатньо високу ціну на пасажирські квитку, яка не влаштує деякі верстви українського суспільства. Тому концесія можлива, також, лише за умови компенсування збитків з державного чи місцевих бюджетів.

Отже, на залізничному ринку України склалася ситуацію, коли необхідно розділити сфери природної монополії та суміжних ринків, адже на сьогодні лише

в деяких сегментах ринку залізничних перевезень можна говорити про вільне функціонування в умовах конкуренції.

Та ситуацію, яка склалася на сьогодні, вказує на значну неефективність діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в тому форматі, в якому вона зараз знаходиться. Та реформа щодо розукрупнення Укрзалізниці, що пропонується нами може призвести до зменшення прибутків держави від вантажних перевезень, проте економіка України може отримати значний поштовх, за рахунок існування конкуренції у тих сегментах залізничного транспорту, де це дійсно можливо.

Наразі, через ПАТ «Укрзалізниця» проходять майже усі транспортні операції на залізничному транспорті. Не слід забувати й про проблеми корупцію та бюрократії в діяльності Укрзалізниці, які також негативно впливають на стан справ на ринку вантажних залізничних перевезень. Тобто, чим менший Укрзалізниця матиме вплив на ринки залізничних перевезень, тим простіше відбуватимуться логістичні операції на залізничному транспорті в Україні.

Крім залізничного транспорту, в Україні потребують реформ й інші сфери діяльності суб'єктів природних монополій.

Так, наприклад, нової моделі функціонування потребують ринки електроенергетики в Україні. При чому реформа даних ринків уже розпочалась в Україні, і вона також спрямована на лібералізацію ринків електроенергетики. Реформа опирається на модель функціонування європейського енергетичного простору.

Закон України «Про ринок електричної енергії» набрав чинності після його підписання Президентом України та публікації – 11 червня 2017 року, що і стало початком реформи. Імплементация Закону передбачає ряд ключових заходів, що мають бути реалізовані та може бути розділена на етапи.

Законом передбачені організаційні заходи із сертифікації Оператора системи передачі (ДП НЕК «Укренерго»), розділення (анбандлінгу) облenerго на операторів систем розподілу та постачальників. На базі ДП «Енергоринок» будуть створені та виділені Оператор ринку та Гарантований покупець (суб'єкт господарювання, що відповідно до закону зобов'язаний купувати електричну

енергію у виробників, яким встановлено "зелений" тариф, та виконувати інші функції, визначені законодавством).

Оператор системи передачі буде виконувати наступні функції: передача електроенергії високовольтними мережами, диспетчеризація, оператор балансуючого ринку, оператор ринку допоміжних послуг, адміністратор розрахунків, адміністратор комерційного обліку.

Також, було затверджено Порядок здійснення процедури сертифікації оператора системи передачі, згідно якого корпоратизація та відповідність вимогам Третього енергетичного пакету щодо володіння активами є ключовими вимогами. 22 листопада 2017 року Кабінет Міністрів України ухвалив рішення про початок процесу корпоратизації ДП «НЕК «Укренерго» шляхом перетворення його у приватне акціонерне товариство (ПрАТ) зі 100% акцій у державній власності.

Одним з найважливіших завдань реформи роздрібних ринків електричної енергії є розділення (анбандлінг) обленерго – відокремлення діяльності з розподілу від діяльності з постачання електричної енергії. Новостворені суб'єкти господарювання з постачання електричної енергії споживачам мають отримати ліцензію на постачання електричної енергії. Упродовж двох років з дня отримання ліцензії на постачання електричної енергії, обленерго буде виконувати функції постачальника універсальних послуг на закріпленій території.

Таким чином, реформа ринків електроенергетики в Україні вже розпочалася і її основним завданням є впровадження конкурентного середовища у всіх можливих сегментах даних ринків.

Іншою природно-монопольною галуззю, що потребує реформування, для України є газотранспортна система (трубопровідний транспорт).

Доходи від транзиту газу газотранспортною системою складають значну частину доходів державного бюджету України. Пропускна здатність української ГТС на сьогоднішній день складає близько 288 млрд кубометрів на вході і майже 179 млрд кубометрів на виході. Однак сьогодні при такій потужності ми транзитуюємо в Європу тільки 94 млрд кубометрів російського газу (для

порівняння: в 2004 році обсяг транзиту газу в ЄС становив понад 137 млрд кубометрів).

На даний момент "Нафтогаз України" є монополістом з транзиту і зберігання природного газу в підземних сховищах, а також з транспортування нафти трубопровідним транспортом по території країни.

При цьому для того, щоб виконати взяті на себе зобов'язання по Третньому енергетичному пакету Європейського Енергоспівтовариства, в Україні збираються провести анбандлінг - відділення від "Нафтогазу" діяльності з транспортування природного газу.

Для цього в листопаді 2016 року в Україні був формально створений незалежний оператор ГТС - ПАТ "Магістральні газопроводи України". До 2018 року Кабмін завершив процес реєстрації "Магістральних газопроводів України", а також призначив наглядову раду нового незалежного оператора ГТС. Акції МГУ вже зареєстровані Комісією з цінних паперів. Також був затверджений план корпоративного управління цієї компанії і вирішено питання її фінансування.

Але як відомо, "Укртрансгаз" є оператором газотранспортної системи України і повністю належить "Нафтогазу". Компанія «Укртрансгаз» досі неліквідована, тому новостворений оператор досі не приступив до своїх обов'язків.

Тому, реформа, по суті, зупинилася. Для її продовження необхідне бажання Нафтогазу віддати сектор транспортування газу до незалежного оператора, проте через бюрократію та максимальне затягування цього процесу дана операція досі не була виконана.

Отже, в Україні необхідно проводити реформи в багатьох природно-монопольних галузях, адже їх основною проблемою є те, що компанії що визнані природною монополією в багатьох випадках є монополістами й на суміжних ринках, що дає їм змогу зловживати своїм домінуючим положенням.

Усі реформи що стосуються природно-монопольних галузей в Україні мають бути спрямовані на відокремлення від природної монополії тих секторів, де суб'єкти господарювання зможуть ефективно функціонувати за умов конкурентного середовища.

Головними бар'єрами проведення реформ в Україні є небажання великих суб'єктів природної монополії віддавати частину своїх функцій ринку, що призводить до значного затягування реформ, а в деяких випадках, й взагалі, їх зупинення. В Україні, на жаль, не створено достатньої теоретичної та нормативної бази щодо здійснення комплексних реформ цілих галузей, тому й реформи затягуються на роки.

Єдиним виходом є всебічний контроль за здійсненням реформи з боку вищого керівництва держави та відсутність будь-якого зовнішнього впливу на органи, що здійснюють реформування тієї чи іншої галузі.

Висновки до РОЗДІЛУ 3.

В даному розділі ми проаналізували зарубіжний досвід державного регулювання та реформування на прикладі країн Європейського Союзу і дійшли до висновку, що ці країни використовують різноманітні методи контролю за діяльністю суб'єктів в природно-монопольних сферах. До того ж, в Європі майже усі ринки природної монополії є лібералізованими і держава рідко втручається в процеси функціонування на даних ринках і при цьому в законодавстві ЄС закріплено положення про те, що не може існувати сфер захищених від конкуренції.

Отже, враховуючи європейський досвід, в Україні слід розпочинати процес відокремлення від природно-монопольних ринків тих складових, які дійсно можуть функціонувати й в умовах конкуренції і в яких є зацікавленість з боку приватних інвесторів. Крім цього, слід активніше впроваджувати систему стимулюючого регулювання та відмовлятися від субсидування з боку держави, адже тільки так в керівництва суб'єктів природних монополій з'явиться стимул для зменшення витрат і тим самим покращуватиметься рентабельність. І враховуючи процеси децентралізації, які активно пропагуються зараз в Україні, нам слід дати можливість органам місцевого самоврядування самостійно

здійснювати тарифне регулювання цін на продукцію природних монополій, що знаходяться в комунальній власності.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Природна монополія – це багатогранне поняття, яке за багато років еволюції наповнювалось все новим змістом і різноманітними поглядами щодо його трактування. Теорія природної монополії має відносно тривалу історію розвитку і бере свій початок з середини ХІХ століття. Проте тоді трактування терміну «природна монополія» відрізнялося від того яке є поширеним сьогодні.

У науковому середовищі сучасний етап вивчення природних монополій представлений, головним чином, у розвитку трьох підходів: неокласичного, неінституціонального і неоавстрійської школи.

Різноманітні наукові школи по-різному трактували поняття «природна монополія» і до сьогодні відбуваються дебати щодо сутності даного терміну серед закордонних та вітчизняних науковців, адже кожне трактування має свою долю правди.

Особливої уваги на себе звертають науковці, які розглядають поняття «природної монополії» в галузевому аспекті. Природно-монопольні галузі займають особливе місце в національній економіці, адже за допомогою саме цих галузей держава може отримувати значну частину своїх доходів. Якщо розглядати більш поширене визначення сутності природно-монопольної галузі, то можна сказати, що це галузь, в якій все виробництво продукції здійснюється суб'єктами природної монополії.

Варто зазначити, що існування природно-монопольних галузей пояснюється безліччю причин, основними з яких є позитивний ефект масштабу, низька

еластичність попиту стосовно товарів, що виробляються суб'єктами природної монополії, власність окремих суб'єктів господарювання на рідкісні та важливі ресурси.

Щодо структури природно-монопольних галузей, то можна сказати, що «природність» монополізації тих чи інших галузей у різних країнах має конкретно-історичну природу. Однак здебільшого до них відносять інфраструктуру залізничного, авіаційного транспорту, тепло-, водопостачання та водовідведення, низку видів комунальних послуг та послуг зв'язку тощо.

Роль природно-монопольних галузей в економіці більшості країн є дуже значною. В цих галузях виготовляються соціально важливі для суспільства послуги та товари і крім, цього виробництво в цих галузях займає велику частку у ВВП багатьох країн світу. Так, наприклад, лише в країнах ЄС загальна частка вироблених товарів природними монополіями в електронному зв'язку, енергетиці та транспорті за даними Європейської Комісії складають 8,9% від загального ВВП.

Проте природній монополії притаманні не тільки позитивні, а й негативні риси. Однією з найнебезпечніших є можливість суб'єктів природної монополії зловживати своїм монопольним становищем. Для згладжування негативних наслідків існування природних монополій та контролю за діяльністю суб'єктів природних монополій держава здійснює регулювання природно-монопольних галузей.

Державне регулювання діяльності природно-монопольних галузей – це вплив держави в особі державних органів на економічні об'єкти, процеси та осіб, які беруть участь в них, що здійснюється для надати процесам організованого характеру, упорядкування дії економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і громадських інтересів.

Необхідність в регулюванні діяльності природно-монопольних галузей виникає не тільки через негативні наслідки монопольної поведінки. Присутня й інша причина: розумна диференціація цін на продукцію природних монополій служить потужним інструментом економічної політики держави. Вона дозволяє

регулювати господарську активність різних галузей і згладжувати її сезонні коливання. Іншими словами, механізм впливу на економіку через систему регульованих цін природних монополій є ефективним доповненням до державного регулювання економіки.

Для такого регулювання у держав наявні різноманітні інструменти впливу, які умовно можна розділити на цінові та нецінові.

Що стосується державного регулювання природно-монопольних галузей в Україні, то в нашій державі таке регулювання здійснюється на основі законодавчої бази, яку почали формувати починаючи з 2000-х років.

У законодавстві України про природні монополії можна виділити наступні блоки законів:

- 1) закони, предметом регулювання яких є виключно природні монополії й умови їхньої діяльності на ринку;
- 2) закони, які складають конкурентне законодавство, що також регулюють природні монополії;
- 3) закони, що регулюють певну сферу природної монополії;
- 4) закони, що регулюють окремі аспекти господарської діяльності суб'єктів природних монополій або відповідальності за порушення законодавства.

Крім цього, Україна пішла шляхом створення спеціальних органів, які здійснювали б контроль за діяльністю суб'єктів в конкретних природно-монопольних галузях. Проте на сьогоднішній день в Україні створений лише один такий орган - Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг.

В Україні до сфер природної монополії належать такі сфери, як:

- транспортування нафти і нафтопродуктів трубопроводами; транспортування природного і нафтового газу трубопроводами;
- розподіл природного і нафтового газу трубопроводами;
- зберігання природного газу в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності із зберігання природного газу (ліцензійними умовами);

- транспортування інших речовин трубопровідним транспортом; передачі електричної енергії;
- розподілу електричної енергії (передачі електричної енергії місцевими (локальними) електромережами;
- користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; управління повітряним рухом;
- централізованого водопостачання та водовідведення;
- транспортування теплової енергії;
- спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах
- захоронення побутових відходів.

Сферою для подальшого дослідження була обрана природна монополія на залізничному транспорті в Україні, адже Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни і саме ця сфера природної монополії працює в Україні неефективно, а саме тому потребує негайного реформування.

Природною монополією в галузі залізничних перевезень згідно українського законодавства є сфера управління інфраструктурними об'єктами залізничного транспорту. Дане управління в Україні здійснюється єдиною державною компанією - публічним акціонерним товариством "Українська залізниця" (далі «Укрзалізниця»).

Проте, проблемою залізничного транспорту в Україні є те, що компанія оператор інфраструктури також є монополістом в сегментах вантажних та пасажирських перевезень. При цьому сектор залізничних вантажних перевезень в Україні вважається конкурентним.

Нами досліджено і встановлено, що це не зовсім так. Насправді конкурентними є лише сегмент оренди і користування вантажних вагонів та сегмент надання експедиторських послуг при залізничних перевезеннях. Ринок локомотивної тяги

в Україні захищений державною монополією і на ньому оперує лише «Укрзалізниця».

Також, ми проаналізували систему побудови сегменту оренди та користування вантажними та пасажирськими вагонами в Україні. Нами була наведена сема функціонування даного сегменту та основні суб'єкти, що оперують на ньому.

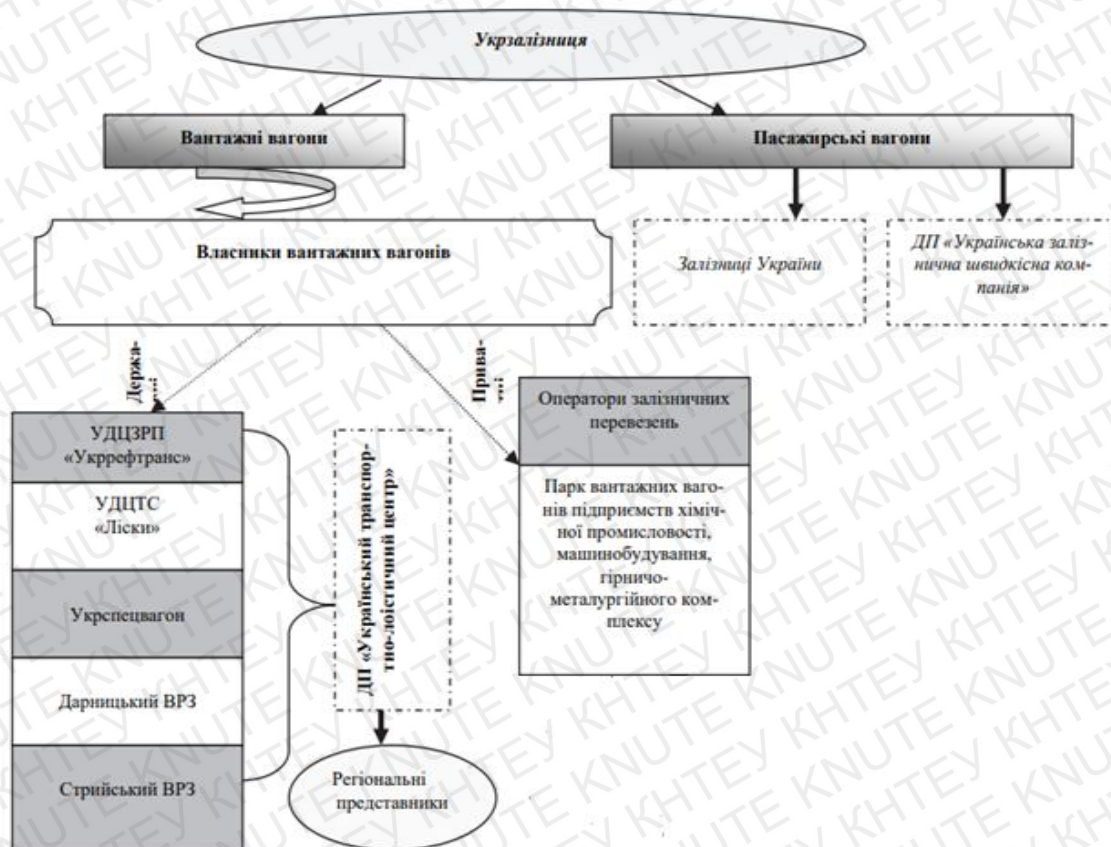


Рис.1. Основні власники залізничного рухомого складу в Україні

Для поглибленого аналізу, ми обрали сегмент експедиторських послуг при вантажних залізничних перевезеннях. Вибір цього сегменту зумовлений найкращими умовами для існування конкурентного середовища серед інших сегментів ринку залізничних перевезень.

Аналіз конкурентного середовища проводився на основі даних про виручку компаній-експедиторів на залізничному транспорті за 2016. Загалом, структура даного сегменту є такою:

Таблиця 1

Структура сегменту експедиторських послуг на залізничному транспорті в Україні за 2016 рік

№	Назва	Виручка в 2016 році, млн грн	Частка в сегменті, %
1	ТОВ "Металургійна транспортна компанія"	1 108,79	18,48
2	ТОВ "Пропан Трейд"	1 043,67	17,39

Продовження Таблиці 1

3	ДП "Трансгарант-Україна"	929,04	15,48
4	ТОВ "Перша логістична компанія"	599,36	9,99
5	ПП "Фреш Лайн"	543,49	9,06
6	ТОВ ТЕК "Енерготранс"	331,91	5,53
7	ТОВ ТЕК "Зектер"	313,42	5,22
8	ТОВ "Укррос-Транс"	141,13	2,35
9	ТОВ "КІТ-Флайт"	102,18	1,70
10	ТОВ "Інтертрансгруп"	80,97	1,35
11	Інші	806,04	13,43
Разом		6000	100,00

На основі розрахунків таких показників, як коефіцієнти концентрації, індекс Херфіндаля-Хіршмана, коефіцієнт ентропії та індексу Джині, ми дійшли до висновку, що загалом сегмент експедиторських послуг на залізничному транспорті є конкурентним, проте деякі показники свідчать, що в даний сегмент є середньо концентрованим і на ньому може відбуватися колективне домінування найбільших учасників.

Також, ми проаналізували тарифну політику ПАТ «Укрзалізниці» в різних сегментах ринку залізничних перевезень та порівняли її з країнами – сусідами України. В результаті такого порівняння ми дійшли до висновку, що наявна на сьогодні в Україні тарифна політика щодо вантажних перевезень залізничним транспортом застаріла і не відповідає вимогам, які, наприклад, ставляться для країн Європейського Союзу.

Для визначення найкращих шляхів регулювання природно-монопольних галузей в Україні, було дослідження закордонний досвід реформування таких галузей на прикладі країн Європейського Союзу.

На основі даного досвіду ми запропонували шляхи вдосконалення реформування природно-монопольних галузей в Україні. Увагу було зосереджено на реформах в таких галузях, як залізничний транспорт, електроенергетиці та транспортуванні газу.

Як висновок, першочерговим завданням України у всіх природно-монопольних галузях є процес відокремлення від природно-монопольних ринків тих складових, які можуть функціонувати умовах конкуренції і без надмірного державного регулювання. Крім цього, в таких галузях слід запроваджувати систему стимулюючого регулювання та відмовлятися від субсидування з боку держави, а також надати більше повноважень місцевим органам влади щодо регулювання діяльності локальних природних монополій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Pareto V. Manual of Political Economy. New York: Kelley, 1971. – 504 p.
2. Трачук А.В. Реформирование естественных монополий: цели, результаты и направления развития – М. : Экономика, 2011. – 320 с.
3. Павленко А.Ф., Савчук В.С., Зайцев Ю.К.. Основи економічних знань. – Харків: «ФОЛІО». -2014. – 762 с.
4. Блауг М. 100 великих економістів до Кейнса — СПб.: Економікус, 2008. — 352 с.
5. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе. М.: Дело ЛТД, 1994. – 627 с.
6. Макконнел К., Брю С. Экономикс. Принципы, проблемы и политика. М.: Инфра-М, 2016. – 1028 с.
7. Штулер, Г.Г, Клишко Т.Ю., Макарович В.К. Економічна сутність та роль природної монополії в економіці країни. Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Економіка. - 2012. – № 3 (37). – С. 10–15.
8. Дружиніна В. В., Черноус О.І. Мікроекономіка: навч. посібник– Харків: «Друкарня Мадрид», 2015. – 256 с.
9. Запухляк, І. Б. Функціонування вітчизняних газотранспортних підприємств як природної монополії: економічна сутність та об'єктивна потреба. Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу.- 2015. - № 2. - С. 23-28.
10. Дробязко Н.С. Поняття природних монополій в Україні та проблеми їх регулювання. Збірник тез круглого столу, присвяченого 68-й річниці прийняття

Загальної декларації прав людини : збірник тез (м. Київ, 9 грудня 2016 р.). — К.: ДНДІ МВС України, 2016. — С. 217-221.

11. Базилевич В.Д., Филюк Г.М. Природні монополії: Монографія. — К.: Видавництво „Знання”, 2006. — 367 с.

12. Данильченко Є. П., Островський І. А. Макроекономічні аспекти регулювання ринків природних монополій. - 2007. - № 75. - С. 372-375.

13. Чураков А.Я. Державне регулювання фінансової діяльності та ціноутворення природних монополій в Україні [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. степеня канд. екон. наук. — К., 2004. — 18 с.

14. Венгер В.В. Державне регулювання природних монополій в Україні: напрями вдосконалення. Економіка і прогнозування. — 2006. — № 3. — С. 65-79.

15. Нікуліна О.В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку: автореф. дис. канд. екон. наук. Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2003. — 19 с.

16. Економічна енциклопедія. У 3 т. Т. 1. С. В. Мочерний та ін. — К. : Академія, 2000. — 864 с.

17. Райзберг Б., Лозовский Л., Стародубцева Е. Современный экономический словарь, 3-е изд., перераб. и доп. — М. : ИНФРА-М, 2001. — 480 с.

18. Оверченко В. І., Мажак З. М., Софій М. І. Мікроекономіка: Навчальний посібник. — ІваноФранківськ, «ЛілеяНВ». — 2015. — 348 с.

19. Мэнкью Н. Г. Принципы Экономикс. — СПб: Питер Ком, 1999. — 784 с.

20. Зелінська О.М. Державне регулювання розвитку конкурентного середовища на основі вивчення зарубіжного досвіду. Збірник наукових праць ЛНТУ. — 2011. — №8 (32) — С. 144-153.

21. Міхов Л.І. Напрями вдосконалення діяльності природних монополій в Україні. Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу - 2012.- №2 (18) — С. 51-56

22. Ковтун М.С. Американська модель антимонопольного регулювання: особливості становлення та розвитку. Порівняльно-аналітичне право. — 2017. - №4 — С. 164-166

23. Авдашева С.Б. Економічні основи антимонопольної політики: російська практика в контексті світового досвіду. Економічний часопис ВШЕ. - 2011. - № 4. - С. 562-609.
24. Кобець С.П. Світовий та вітчизняний досвід антимонопольного законодавства. Економіка та підприємництво.- 2013 р. - № 4 (73). – С.27-33
25. Звіт Європейської Комісії за 2015 рік. Market Functioning in Network Industries - Electronic Communications, Energy and Transport. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2015/pdf/ocp129_en.pdf
26. Федорова В.А., Дмитренко В.О. Економічні особливості та проблеми врегулювання діяльності монополій в Україні. Економічний простір. - 2014. - № 83. - С. 104-112.
27. Ліщук В. Регулювання природних монополій: теорія, механізм реалізації та сучасні тенденції [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:6ny8QVrzqE0J:echas.eenu.edu.ua/index.php/echas/article/view/103/92+&cd=1&hl=uk&ct=clnk&gl=ua>
28. Августин Р.Р., Саприка О.Б., Галазюк Н.М. Державне регулювання природних монополій: суть, завдання та методи. Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. - № 20.3 – С. 107-114
29. Щербак А.А. Формирование конкурентной среды в сфере естественных монополий. Проблемы современной экономики. – 2015. – № 2. – С. 109- 112.
30. Паламарчук В. Державне регулювання природних монополій в Україні. Економіка. Фінанси. Право. - 2014. - № 5. - С.11-15.
31. Шраменко О.В., Полякова О.М. Державне регулювання природних монополій в умовах глобальної економіки та розвитку науково-технічного прогресу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://economyandsociety.in.ua/journal/16_ukr/35.pdf
32. Рубаева Л.М., Гиоева А.Г. Естественные монополии: проблемы функционирования и практика регулирования. Проблемы современной экономики. – 2016. – № 34. – С. 71-76

33. Лагутін В.Д., Боровик Ю.І. Пріоритети цінового (тарифного) регулювання природних монополій в Україні. Економіка України. - 2013. - № 7. - С. 44–58.
34. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11.01.2001 № 2210-III
35. Про заходи щодо реалізації державної політики в сфері природних монополій : Указ Президента України № 853/97 від 19.08.1997 р.
36. Про Основні напрями конкурентної політики на 1999 - 2000 роки та заходи щодо їх реалізації : Указ Президента України від 26.02.1999 № 219/99
37. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 № 1682-III
38. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг : Закону України від 22.09.2016 № 1540-VIII
39. Клименко Н.Г. Державні колегіальні органи як суб'єкти державного регулювання діяльності недержавних інституцій у сфері національної безпеки. Інвестиції: практика та досвід. – 2018. - № 16. – С. 92-97
40. Про затвердження Положення про Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України : Постанова Кабінету Міністрів України; Положення, Перелік від 26.11.2014 № 676
41. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР
42. Звіт Антимонопольного комітету України за 2015 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=122547&schema=main
43. Зведений перелік суб'єктів природних монополій. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=136411&schema=main
44. Чорний В.В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність. – К.: Державний економіко-технологічний університет транспорту, 2013. – 274 с.
45. Інтегрований звіт ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/files/file/Інтегрований%20звіт%202017.pdf>

46. Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

47. Статистичний збірник: «Транспорт і зв'язок України» 2017 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf

48. Єлагін Ю.В., Брильов Д.І., Зубарева Л.А. Реформування Укрзалізниці: стан і особливості. Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - № 63. – С. 75-82

49. Василий Мельник. Смогут ли частные компании в Украине потянуть локомотивную тягу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.censor.net.ua/resonance/3030821/smogut_li_chastnye_kompanii_v_ukraine_potyanut_lokomotivnuyu_tyagu

50. Николай Копылов. Как формируются тарифы на железнодорожные перевозки грузов. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.censor.net.ua/resonance/3026811/kak_formiruyutsya_tarify_na_jeleznodorojnye_perevozki_gruzov

51. Про затвердження Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 № 782

52. Кириленко О.М. Особливості діяльності операторів рухомого складу залізничного транспорту з урахуванням функціонування малодіяльних. Економічний вісник. – 2016. - №3. – С. 108-112

53. Рябова С. Випустити парк: що заважає вантажовідправникам розвивати власний парк вагонів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mind.ua/publications/20176732-vipustiti-park-shcho-zavazhae-vantazhovidpravnikam-rozvivati-vlasnij-park-vagoniv>

54. Офіційний веб-сайт ПАТ «Укрзалізниця». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/

55. Сергій Головнєв. Кому належать найбільші залізничні експедитори. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.censor.net.ua/resonance/3039448/komu_nalejat_nayiblsh_zalznichn_ekspeditori
56. Віскузі К.В. та ін. Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика. Віскузі К. В. та ін. : пер з англ. – К. : Вид-во "Основи", 2004. – с. 1047.
57. Communication From the European Commission on Services of General Interest. - Official Journal. – 2001. – No.17. – P. 4.
58. McNish, Tyler. The Public Goods Theory of Public Utilities Regulation (December 11, 2017). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ssrn.com/abstract=3086195>
59. Darryl R. Biggar. The economics of electricity markets // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://s1.nonlinear.ir/epublish/book/The_Economics_of_Electricity_Markets_1118775759.pdf
60. Петренко Е.В. Проблема монополізму на залізничному транспорті. Наука та прогрес транспорту. – 2012. – № 40. – С. 289-295
61. Дегтяр А.О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/1487322516542.pdf>
62. Свиридов В. В. Концесія та її розвиток в Україні / В. В. Свиридов, Д. А. Стеценко. Фінансово-кредитний механізм активізації інвестиційного процесу : зб. матеріалів III Міжнар. наук.-практ. конф., 10 листоп. 2017 р., Київ. – Київ : КНЕУ, 2017. – С. 398–401.
63. Оксененко С.П. Розвиток національних монополій на прикладі підприємств комунальної сфери. Бізнесінформ. – 2012. – № 12. – С. 23-26
64. Кравченко Ю. Ринкам природних монополій — ефективне регулювання. - Економіка України. — 2015. — № 6. — С. 12–19