

1. Брейли Р., Майерс С. Принципы корпоративных финансов. – М., 1997. 2. Фомин П.А., Хохлов В.В. Оценка эффективности использования финансов предприятий в условиях рыночной экономики: Монография. – М., 2002. 3. Козырь Ю.В. Оценка влияния ликвидности на стоимость активов// <http://www.audit.ru> 4. Бланк И.А. Управление денежными потоками. Серия „Библиотека финансового менеджера”. – К., 2002. – Вып. 8.

УДК 658.8

В.В. Кривуцький

Національний університет „Львівська політехніка”,
кафедра обліку і аналізу

НЕОБХІДНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ

© Кривуцький В.В., 2004

Обґрунтовано причини неефективного функціонування підприємств – природних монополістів, основними з яких є: нераціональне господарювання, завищення цін на їхню продукцію (послуги) та неналежна якість продукції.

This article proves possibility of not effective function of the natural monopolies in three directions: not rational management, being highest prices on their product (services) and not appropriate quality of products.

Постановка проблеми. Сектор природних монополій є однією з найважливіших складових економіки. Від ефективності функціонування цього сектору залежить як рівень життя населення, так і успішність господарської діяльності багатьох підприємств. Тому дослідження та обґрунтування умов ефективного функціонування природних монополій було і залишається важливим завданням для науковців.

Аналіз останніх досліджень і результатів. Враховуючи істотну роль, яку відіграють природні монополії у соціально-економічному житті сучасного суспільства, досить песимістично звучить твердження Ф. Фолдвері, що "найбільше зло в економіці – не комунізм, соціалізм чи капіталізм, не власники чи боси, не професійні спілки, феодалізм, індустріалізація чи автоматизація, не прогрес чи його відсутність і не будь-який дефіцит природних ресурсів, а найбільше зло в економіці – природна монополія" [1]. Слід звернути увагу на те, що таке твердження далеко не безпідставне, оскільки справджується у дуже багатьох випадках.

Виклад основного матеріалу. Одним із негативних наслідків існування природних монополій в економіці є те, що підприємства – природні монополісти, не зазнаючи конкуренції, можуть ігнорувати можливості раціоналізації своєї господарської діяльності. Як указується в одному з досліджень енергетичного ринку Росії, електростанції байдужі до обґрунтування та налагодження оптимальних режимів горіння (на ТЕС) чи прогнозування зміни рівня води на річках (на ГЕС), оскільки споживач незалежно від свого бажання змушений буде оплатити всі фактичні витрати, навіть якщо вони будуть неоптимальними [2]. У зазначеному дослідженні підкреслено, що російські електростанції, які є природними монополіями, фінансуються як сталінські гігантські будови – за фактичними витратами. Тому вони й можуть дозволяти собі нераціональне господарювання.

Існують проблеми щодо раціональності господарювання природних монополістів і у Білоусії, де у деяких організаціях житлово-комунального господарства (ЖКГ) частка адміністративно-управлінського персоналу сягає майже 42 % від чисельності працівників, а загалом перевищує 20 % [3]. При цьому заробітна плата на підприємствах ЖКГ Білорусії істотно перевищує середній рівень оплати праці у цій країні. До підприємств ЖКГ Білорусії висловлювалися претензії й щодо закупівлі за завищеними цінами арматури у російських фірм, яка до того ж виявилася неякісною.

Природні монополісти традиційно залишаються байдужими до втрат продукції у мережах (води, тепла, електроенергії тощо), оскільки згідно з існуючими методиками, вони відносяться на собівартість продукції [4]. Наприклад, у 2000 році втрати електроенергії у мережах в Росії досягли 20 %, що істотно перевищує приблизно 8 %-ий рівень таких втрат у 1990 році [5].

За даними експертів компанії Arthur Andersen Росія витрачає на утримання кожного кілометра залізниці у п'ятеро більше коштів, ніж США, де через певні причини залізниці функціонують за умов гострої конкуренції [6]. На російських залізницях нижча продуктивність, "роздуті" штати, більше ручної праці, однак істотних зусиль щодо раціоналізації виробництва не зафіксовано: замість цього міністерство шляхів сполучення (МШС) Росії, користуючись своїм монопольним становищем, збільшувало тарифи на перевезення вантажів. Чого варта пасивність російської залізниці, пов'язаної з переконанням, що клієнти все оплатять, свідчить ситуація, пов'язана із закупівлею електроенергії, за ціною у середньому на 37 % вищою, ніж її закуповує промисловість, хоча вихід МШС на оптовий ринок електроенергії "ФОРЭМ" зміг би істотно здешевити придбання цього ресурсу [6].

Приблизно так поступає і енергетичний монополіст "ЕЭС России", який утримує цілий парк літаків і гелікоптерів ("Авиаэнерго"), закупляє телевізійну компанію "Рен-ТВ" за 100 млн. дол. США, а також "роздуває" штати управлінського апарату компанії, витрачаючи у середньому на одного працівника близько 60 тис. доларів у рік [7], а також газовий монополіст "Газпром", де заробітна плата працівників значно перевищує середній рівень оплати праці у Росії, а ставки провідних спеціалістів настільки високі, що експерти бачать у цьому істотну перешкоду для організації компетентного державного регулювання, оскільки "багато кращих галузевих фахівців, які могли б кваліфіковано виконувати роботу з регулювання, вже отримали високооплачувані посади в організаціях, які повинні зазнавати регулювання" [8, с. 84]. Доказом існування проблем у сфері контролю витрат підприємств— природних монополістів є те, що такі підприємства на Заході закупівлю необхідної для свого функціонування продукції в обов'язковому порядку здійснюють за допомогою тендерів [9].

Ще одним, найбільш очевидним проявом зла природних монополій в економіці є завищення ними цін на свою продукцію (послуги). Порядок формування ціни на продукцію природного монополіста може доходити до абсурду, якщо цей процес віддається на відкуп самому підприємству – природному монополісту. Так, у Росії при встановленні тарифів на залізничні перевезення місцеве МШС відштовхується від величини транспортної складової у кінцевій ціні продукції [9]. Тобто, якщо ціни на нафтопродукти зросли у 1,5 раза, то на думку представників МШС Російської Федерації пропорційно має збільшитися й залізничний тариф на перевезення нафти. Такий підхід дав змогу легко обґрунтувати необхідність підняття залізницею рівня тарифу для Череповецького металургійного комбінату, оскільки транспортна складова в ціні його продукції у Санкт-Петербурзі становить 8 %, тоді як така сама складова в ціні продукції Магнітогорського металургійного комбінату в морському порту Находка дорівнює 17 %.

Випадок дуже подібний до історії приблизно щорічної давності, описаної відомим американським письменником Джеком Лондоном у романі "Залізна п'ята" [10, с. 291–292]. Це була історія містера Асмунсена – власника каменярні в окрузі Контра-Коста, який скаржився, що не має ніякого прибутку з тієї каменярні, хоч у Сан-Франціско, зруйнованому останнім землетрусом, дуже багато будують і каменю він продає багато. За ті шість років, відколи відбудовується місто, підприємство його зросло у вісім разів, а прибутки залишились ті самі. Таку ситуацію він пояснював тим, що всі його прибутки забирає залізнична компанія, яка, добре знаючи стан справ на каменярні, підвищує чи зменшує тарифи на залізничні перевезення каменю.

"Досить мені укласти якийсь контракт, який повинен дати великий прибуток, як раптом відповідно зростає залізничний тариф на перевезення каменю з моєї каменярні. Робиться це без жодних пояснень. І весь мій прибуток забирає залізниця. З другого боку, коли трапляються невдачі, зростають виробничі видатки або доводиться укласти контракт на умовах менш зискових, мені завжди йдуть на поступку, і компанія зменшує перевізну плату. І виходить так: який би не був в мене прибуток, його завжди забирає залізниця" – підсумовує герой твору [10, с. 292]. Як бачимо, звички природних монополій навіть через століття не змінилися.

Російські науковці відзначають, що у результаті необґрунтованого завищення цін на залізничні перевезення значно зросла питома частка транспортних витрат у структурі цін [6]. У підсумку розриваються зв'язки між підприємствами у різних регіонах і знижується інтенсивність товарообміну, посилюється ізоляція віддалених районів Росії – Сибіру та Далекого Сходу. Єдиний національний ринок почав розпадатися на велику кількість локальних, із незначною кількістю продавців на кожному.

У 2002 році Перша республіканська конференція "Споживання металу в Україні" прийняла безпрецедентне для наукових форумів звернення про недопустимість підвищення добробуту природних монополістів за рахунок деградації інших галузей промисловості [11]. Як засіб боротьби з природними монополіями науковці пропонували узаконити систему генеральних угод щодо цін і тарифів, яка б виступила основою взаємовигідних відносин між підприємствами металургійного комплексу, вугільної промисловості та природними монополіями.

Поряд з проблемами нераціональності витрат підприємств – природних монополістів та завищення цін на їхню продукцію (послуги), існує й проблема недостатньої якості цієї продукції (послуг). На можливість природних монополій "заощаджувати" за рахунок зниження якості виробленої продукції і наданих послуг, звертається увага в [12].

Голова Київського міського територіального відділення Антимонопольного комітету України М. Лисицький відзначає, що за статистикою, найбільша кількість заяв, скарг і звернень, отриманих відділенням, стосувалася незадовільного стану надання послуг з опалення [13]. Це пов'язано, зокрема, з тим, що по-перше, в загальній сумі до оплати за житлово-комунальні послуги (ЖКП) (включаючи квартирну плату) оплата за опалення, як правило, найбільша; по-друге, якість послуги опалення, а точніше невідповідність якісних показників нормативному рівню, більш за все відчутна для населення. До речі, мешканці багатьох регіонів України через недостатню якість послуги опалення змушені нагрівати оселю електричними нагрівачами, сплачуючи за це додаткові кошти і не отримуючи ніякої компенсації за недодані послуги.

Істотні претензії до якості пасажирських перевезень на залізниці висловлюються у Великобританії [14]. Характерним стало те, що на британських залізницях щороку трапляються серйозні катастрофи із загибеллю людей. Постійні збої у розкладі перевезень, що викликають у середньому щотижневу втрату пасажирами чотирьох годин, викликають їх зворотну реакцію, яка виражається у зміні багатьма британцями місця роботи та фаху. Очевидно, що це супроводжується значними економічними збитками. Як показало виконане у Великобританії дослідження, бізнес країни недоотримає щорічно 5 млрд. фунтів, якщо кожна фірма втрачатиме 250 годин на рік від затримок на транспорті [14].

До речі, нові російські телефонні компанії через занадто погану якість старих кабелів віддають перевагу прокладки до абонентів власних ліній, ігноруючи вже існуючі, які є власністю монополіста у сфері телефонного зв'язку [15]. Це є ще одним, досить показовим прикладом байдужості до якості з боку природних монополістів.



Негативні наслідки існування природних монополій в економіці

Отже, виконане дослідження дає змогу констатувати, що негативні наслідки існування природних монополій в економіці проявляється за такими трьома напрямками: нераціональне господарювання, встановлення завищених цін на продукцію (послуги), неналежна якість продукції (послуг) (рисунок).

Власне для того, щоб протидіяти нераціональному господарюванню природних монополій, встановленню завищених цін ними на свою продукцію, а також неналежній якості їх продукції (послуг) необхідне втручання ззовні. Таке втручання здебільшого проявляється у формі державного регулювання діяльності природних монополій.

Висновки. Виконане дослідження продемонструвало можливість неефективного функціонування підприємств – природних монополістів за такими трьома напрямками:

1. Нераціональне господарювання.
2. Установлення завищених цін на свою продукцію (послуги).
3. Неналежна якість продукції.

Для уникнення зазначених проявів неефективного господарювання діяльність природних монополій повинна регулюватися державою. Подальші розвідки у цьому напрямку можуть стосуватися обґрунтування оптимальних параметрів державного регулювання діяльності підприємств – природних монополістів.

1. Foldvary Fred E. *Natural Monopolies* // www.progress.org/archive/fold74.htm.
2. *Всеобщий эквивалент* // <http://awas.ws/oikonom/energfin.htm>.
3. Романчук Я. *Опасный синдикат (ЖКХ как машина по выжиманию денег с населения и бюджета)* // http://liberty-belarus.org/belarus/regulation/2003_0208213046.shtml.
4. <http://rels.obninsk.com/cd/sdc/free/c-03/monf-rep.doc>.
5. Бродов А., Сорокина М. *Губительный рост (тарифная политика отраслей-монополистов угрожает экономике России)* // http://www.апрос.ru/smi/gub_rost.htm.
6. *Особенности российского железнодорожного транспорта* // <http://www.fiper.ru/spr/chapter-6-4.html#4>.
7. Карлюк А. *По тарифам и инвестициям* // <http://www.derrick.ru/pv/mart-2001.05.htm>.
8. Вильсон Д.Ф., Цапелик В.Е. *Естественные монополии и их регулирование в России: история и перспективы развития системы регулирования* // *Вопросы экономики.* – 1995. – № 11. – С. 84–92.
9. Гануцак Ю. *Копійка, що гривню береже* // <http://www.rti.kiev.ua/webukr/resultukr/sstukr.htm>.
10. *Особенности тарифной политики Укрзалізничці в 2001 фрахтовом году* // <http://www.tmssoft-ltd.com/doc/view.asp?doc=4444>.
11. Лондон Д. *Твори / Пер. з англ. В 12 т. – К., 1970. – Т. 4.*
12. *Рішення Першої республіканської конференції "Споживання металу в Україні"* // <http://informetal.com.ua/conference.html>.
13. *Естественные монополии и их регулирование (организационный аспект)* http://media.karelia.ru/~resource/econ/Teor_org/R20.htm.
14. Лисицький М. *Тариф – справа тонка, а комунальний тим паче* // *Конкуренція: Вісник Антимонопольного Комітету України.* – 2002. – № 4. – С. 15–17.
15. Загоруйко Ю. *Справа про гайку, або у чому причина чергової аварії на британській залізниці* // *Дзеркало тижня.* – 2002, 18–24 травня.
16. *Всеобщий эквивалент* // <http://awas.ws/oikonom/energfin.htm>.