

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической теории и
национальной экономики

**Антимонопольное регулирование рынков и условия
хозяйственной деятельности в РФ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

Студентки 5 курса 561 группы
направления 38.03.01 Экономика
профиля «Экономика предпринимательства»
экономического факультета

Зейналян Шушан Миграновны

Научный руководитель
Старший преподаватель
должность, уч. степень, уч. звание

дата, подпись

Т.Б.Оберт
инициалы, фамилия

Заведующий кафедрой
к.э.н., доцент
должность, уч. степень, уч. звание

дата, подпись

Е.В.Огурцова
инициалы, фамилия

Саратов 2017 год

Введение. Анализ современного российского антимонопольного регулирования в данный момент особенно актуален в условиях низкой конкурентоспособности российского рынка и более высокой его монополизации в сравнении с рынками западных стран. Для защиты конкуренции и реализации антимонопольной политики в соответствии с указом Президента России №314 от 9 марта 2004г. создана Федеральная антимонопольная служба. Долгое время антимонопольная политика не оказывала существенного влияния на участников рынка, потому что санкции за нарушение антимонопольного законодательства были очень низкими

Целью данной работы является анализ и характеристика антимонопольного регулирования и условиях хозяйственной деятельности в современной России. В соответствии с целью исследования поставлены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты антимонопольного регулирования в современной России;
- провести анализ необходимости антимонопольного регулирования;
- выявить основные функции антимонопольной политики;
- определить основные методы и инструменты регулирования;
- изучить современную антимонопольную политику России;
- рассмотреть влияние антимонопольной политики на конкретном примере рынка железнодорожных перевозок.

Анализ исследований антимонопольной политики в современной России показал, что для решения поставленных задач существуют научные предпосылки. В экономике создана значительная теоретическая основа для изучения и анализа антимонопольного регулирования. Исследования антимонопольной политики современной России в отечественной литературе часто имеет поверхностный характер, а использование зарубежного опыта часто неприемлемо, т.к. не адаптировано к российским условиям. Активное изучение экономических и правовых вопросов конкуренции и монополии началось в России на рубеже XIX–XX вв. Отдельные антимонопольные

механизмы были известны еще во времена Античности, Средневековья, Нового времени. Применялись они и в России. Большая часть работ, проведенных в России на рубеже XIX–XX вв. и посвященных проблемам конкуренции и монополии, приходится на долю российских экономистов. Эти проблемы получили отражение в трудах представителей немарксистского, или как говорили в советское время, буржуазного направления отечественной экономической мысли, в частности, в работах Д.И. Пихно, И.И. Янжула, А.Н. Гурьева, М.А. Курчинского, В.Я. Железнова, М.И. Туган-Барановского, А.А. Исаева, И.М. Гольдштейна, П.Б. Струве, П.А. Тверского, Вл. Бирюковича и др. Отдельно следует отметить литературу по вопросам исследования монополистических и конкурентных рынков, а именно работы Ж. Тироля, Р. Барр, М. Портера, Й. Шумпетера, Ф. Котлера. Также несомненный научный интерес в контексте рассматриваемой темы представляют работы Э. Чемберлина и Дж. Стиглица, содержащие интересные трактовки теории монополистической конкуренции.

Предметом данного исследования являются экономические отношения, складывающиеся в результате развития антимонопольного регулирования в современной России. Объект исследования российская экономика. Информационной базой для выполнения работы послужили научные труды отечественных ученых-экономистов, статистиков, специалистов в области изучения антимонопольного регулирования, проблем его реализации в современных российских условиях.

В качестве основных методов в работе были использованы: эмпирический метод, анализ и синтез, индукция и дедукция, исторический метод, статистический. В работе использовались статистические и аналитические материалы Федеральной службы государственной статистики, Федеральной антимонопольной службы, Федеральной службы по тарифам, данные, опубликованные в журналах, периодических изданиях.

Основное содержание работы. Антимонопольное регулирование – это государственное регулирование, основной ценностью которого является конкуренция. Основные направления – это активная и защитная конкурентная политика. Инструменты регулирования есть прямые и косвенные. К прямым относят такие инструменты как установление «потолка цен», предельного темпа роста цен, предельного уровня нормы прибыли. К косвенным же инструментам относят поощрение создания товаров-заменителей, поддержку новых фирм среднего и малого бизнеса, предоставление государственных заказов предприятиям малого и среднего бизнеса, открытие внешнеторговых границ, привлечение иностранных инвестиций, учреждение совместных предприятий с иностранными фирмами, зон свободной торговли, инвестирование в производство дефицитных товаров, государственное финансирование НИОКР.

Основной особенностью российского регулирования и отличие от зарубежных аналогов, это то, что оно строится на основе экономики постсоветской хозяйственной системы. Российская Федерация является одной из монополизированных стран мира, что является существенной проблемой антимонопольного регулирования. Полная демонополизация естественных монополий очень затруднительна из-за того, что предприятия-монополисты создавались не за счет объединения нескольких фирм, а изначально создавались крупными, поэтому их разделение чаще невозможно без полного разрушения. Также, трудностью для антимонопольного регулирования является определение влияния естественных монополий на конкуренцию и на экономическое развитие, т.к. некоторые естественные монополии также являются помощниками в выведении страны из экономического кризиса. Важнейшим методом регулирования естественных монополий является тарифная политика. Кроме этого, существуют такие методы как сертификация продукции, обязательный аудит, организация торгов за франшизу.

Следовательно, на сегодняшний день, пока не в полной мере созданы все институты, которые создают благоприятные условия для эффективного хозяйствования всех форм и видов предприятий в российской экономике. Правовые институты создаются, налоговая система постоянно изменяется и это очень негативно сказывается на всех хозяйствующих субъектах, а также пока не созданы институты полноценной защиты прав трудящихся. Российская антимонопольная политика борется с искусственными монополиями, которые и несут те самые негативные последствия от монополистической деятельности. Следовательно, российским антимонопольным органам необходимо определить эффективное соотношение конкуренции и монополий для развития экономики страны. Приоритетным является недопущение развития монополизма как преобладающего типа экономических отношений. При эффективной антимонопольной политике, а также при существовании множества конкурирующих субъектов малого и среднего бизнеса, которые обладают мобильностью, динамичностью, предприятия с монопольной властью не смогли бы так негативно влиять на экономику страны.

На сегодня осуществляется в ОАО "РЖД" системная реформа и она затрагивает все уровни управления и все сферы её деятельности. Выделяются дочерние компании, изменяется система управления с учетом требований рынка транспортных услуг, с одновременным обеспечением единства управления и безопасности функционирования ОАО "РЖД". Такие масштабные изменения затрагивают всю систему базисных принципов транспортного комплекса России и требуют определения новых целей, задач, новой стратегии функционирования в современных условиях и построения адекватной эффективной системы управления компанией. ОАО «РЖД» один из лидеров по размеру вклада в экономику России - около 1,5 % ВВП по итогам года. В 2008-2013 годах вклад компании в ВВП оценивался в среднем на уровне около 2 %. ОАО «РЖД» обеспечивает почти 3 % инвестиций в основной капитал в стране и 1,1 % налоговых поступлений в

бюджеты всех уровней. В ОАО «РЖД» трудится 835,8 тыс. человек (1,2 % от занятых в отечественной экономике). ОАО «РЖД» и его дочерние компании осуществляют масштабные закупки продукции, в т. ч. у малого и среднего бизнеса, более 80 % которой выпускают российские компании: производственная кооперация компании охватывает 19 отраслей промышленности, для производства продукции по заказам ОАО «РЖД» в этих отраслях работают более 190 тыс. человек.¹ В настоящее время холдинг «РЖД» во многом задает ритм жизни страны, является надежным партнером промышленности, вносит масштабный вклад в обеспечение мобильности населения, стимулирует технико-технологические инновации, является одним из крупнейших инвесторов в реальный сектор экономики.

Конкурентная позиция компании характеризуется следующими основными параметрами: сохранение близкой к 100 % доли рынка в грузовых перевозках по железнодорожной инфраструктуре общего пользования; незначительное присутствие в грузовых железнодорожных перевозках на путях необщего пользования (сегмент ППЖТ), подавляющее большинство таких железнодорожных компаний/цехов являются локальными монополиями; усиление конкурентного давления на железнодорожный транспорт со стороны автомобильного транспорта при перевозке грузов (прежде всего на расстояниях до 2000 км по всей номенклатуре несырьевых грузов), а также воздушного транспорта при перевозке пассажиров (за счет государственного субсидирования авиаперелетов в сообщении с восточными регионами страны); компенсация государством не в полном объеме выпадающих доходов пассажирского комплекса.

В 2014-15 гг. ОАО «РЖД» продолжило реализацию проектов, нацеленных на укрепление конкурентоспособности компании на глобальном рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов и обеспечение ее интеграции в евро-

¹ Данные с сайта Федеральной службы государственной статистики РФ <http://www.gks.ru> (дата обращения 1.05.2017)

азиатскую транспортнологистическую систему. В рамках проектов международного сотрудничества ОАО «РЖД»: активно взаимодействует с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм - основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению; участвует в работе по формированию транспортной платформы Единого экономического пространства (ЕЭП), создаваемого Россией, Беларусью и Казахстаном; реализует проекты развития железнодорожных и интермодальных перевозок совместно с партнерами в Казахстане, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах; укрепляет сотрудничество с лидерами мирового железнодорожного машиностроения; принимает активное участие в работе международных межправительственных и неправительственных организаций; принимает участие в реализации инфраструктурных проектов за рубежом.

На сегодня, в результате реформирования федерального железнодорожного транспорта в его структуру входят: ОАО «РЖД», которое является владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и единым общесетевым грузовым перевозчиком на железнодорожном транспорте общего пользования. Необходимо отметить, что на протяжении определенного времени существовало большое количество лицензированных перевозчиков, но, фактически, грузовые железнодорожные перевозки осуществляло только ОАО «РЖД»; грузовые компании-операторы, владеющие вагонами и оказывающие услуги по предоставлению вагонов грузоотправителям под перевозки грузов (более 700 компаний операторов; 20 крупных компаний операторов); компании-перевозчики, осуществляющие дальние пассажирские перевозки (ОАО «Федеральная пассажирская компания» (далее – ОАО ФПК, ОАО «Гранд Экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ООО «Тверской экспресс»); компании-перевозчики, специализирующиеся на пригородных пассажирских перевозках (в

настоящее время на сети железных дорог функционирует 25 таких компаний).

В грузовых железнодорожных перевозках за последние несколько лет сложилась устойчивая тенденция оттока грузов с железнодорожного транспорта. С 2012 года объемы перевозок ежегодно снижаются на 1-4%, совокупное падение относительно 2007 года составило более 11%. Наибольший отток произошел в сегментах минерально-строительных грузов (-30% к уровню 2007-2008 года), сырья и продукции черной металлургии (от -8 до -18%), хлебных и лесных грузов (падение более 30% к уровню 2007 года). В последние три года существенно сократились объемы перевозок нефтяных грузов. Структура погрузки изменяется в пользу таких грузов, как уголь, доля перевозок которого выросла с 21% в 2007 году до 26% в 2015 году. В 2015 году погрузка грузов погрузкой на сети ОАО «РЖД» составила 1 млрд 214,5 млн тонн, что на 1% меньше, чем за предыдущий год.

Зачастую участники рынка грузовых железнодорожных перевозок не могут принять консолидированное решение по ключевым вопросам: баланс парка вагонов; стандарты оказания услуг; функций каждого из участников рынка.

В 2015-2016 гг. ФАС России продолжал реализацию поручения В.В. Путина от 24.01.2012 № ВП-П9-1пр, о координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок т.к. это необходимо для саморегулирующей организации, аналогичной «Совету рынка», которая действует в сфере электроэнергетики. ФАС России в целях исполнения поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина № ВП-П9-1ПР от 24.01.2012 в 2013 году создана рабочая группа при Экспертном совете по железнодорожному транспорту при ФАС России для рассмотрения вопросов в рамках реализации поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации по формированию коммерческой инфраструктуры рынка в сфере железнодорожного транспорта.

В 2013-2015 годах проведено 11 заседаний рабочей группы. Членами рабочей группы в соответствии с решениями рабочей группы при Экспертном совете по железнодорожному транспорту при ФАС России для рассмотрения вопросов в рамках реализации поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации по формированию саморегулируемой организации рынка в сфере железнодорожного транспорта разработан соответствующий сайт <http://kirrail.org>.²

Также ФАС России на базе ЗАО «СПБМТСБ» ведет работу по запуску регулярных грузовых поездов по перевозке нефтепродуктов. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта одним из инструментов является гибкое тарифное регулирование. Начиная с 2013 года с учетом норм Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС), организации железнодорожного транспорта имеют право изменения тарифов в рамках и в порядке, установленных федеральным органом исполнительной власти в сфере государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. В сфере грузовых железнодорожных перевозок в 2015 году ФАС России продолжена практика применения субъектом регулирования индексов к действующим тарифам в рамках ценовых пределов (от минус 12,8 % до плюс 13,4 % к Прейскуранту № 10-01; при этом на расстояние с развитой межвидовой конкуренцией до 1100 км скидка к тарифу может составлять до 21,5 %).

² На сайте представлена модульная разбивка сайта: модуль – «Размещение подвижного состава на путях необщего пользования» (<http://kirrail.org/otstoy-vagonov>), модуль – «Купля/продажа деталей грузовых вагонов» (<http://casts.kirrail.org>); модуль – «Организованные торги по предоставлению вагонов», модуль – «Терминальных услуг», модуль – «Регулярных грузовых поездов», модуль – «Локомотивная тяга», др.

В настоящее время на сайте реализовано следующие очереди проекта: модуль «Размещение подвижного состава на путях не общего пользования»; модуль «Купля/продажа деталей грузовых вагонов»; модуль «Информирование владельца вагона об отказе грузоотправителя от вагона»; модуль «Контейнерные стоки», модуль «Страхование».

Следовательно, на рынке грузовых железнодорожных перевозок отсутствует четкая и выстроенная система взаимоотношений участников рынка, и, как следствие, грузовой железнодорожный транспорт имеет недостаточную конкурентоспособность.

Делая вывод, можно сказать, что данный сегмент рынка очень монополизирован и пока ФАС РФ делает различные предписания для установления тарифного коридора для ОАО РЖД с целью улучшения состояния данного рынка в будущем.

Заключение. Главная проблема российского антимонопольного регулирования является высокая степень государственного монополизма во многих сферах экономики, в частности в сфере железнодорожных перевозок. Такое состояние экономики может оправдываться только на определенном этапе перехода к рыночной экономике. Государственный монополизм важен в условиях экономического кризиса для более скорейшего выхода из него. Но всё же, необходимо двигаться к созданию конкурентной среды. Когда будет экономический рост, предприятия смогут создать высокую конкуренцию для монополистов.

Необходимость государственного регулирования естественных монополий определяется тем, что режим конкуренции обладает более высоким потенциалом повышения эффективности, а также тем, что естественная монополия – это потенциальная возможность злоупотребления ею против интересов общества. Но полная демонополизация естественных монополий или невозможна, или очень затруднительна. Потребителем услуг естественных монополий является помимо населения и организаций еще и непосредственно государство, поэтому главная задача регулирования естественных монополий состоит в том, чтобы защитить интересы потребителей. Сложность регулирования естественных монополий также состоит в том, что конкурентная среда в этих сферах не всегда является эффективной, поэтому антимонопольным органам необходимо проводить сложный анализ, чтобы понять целесообразность и необходимость тех или

иных действий. Политика в сфере естественных монополий является более жесткой по сравнению с политикой в иных сферах, где государство больше полагается на рыночные механизмы саморегулирования, что зачастую приводит к ущемлению интересов потребителей, например, завышением производителями цен на жизненно необходимые товары и услуги.

Наличие недостатков в государственной политике в области тарифов и естественных монополий. В отношении субъектов естественной монополии по прежнему сохраняется излишняя карательная направленность существующего законодательства. Фактически не функционирует порядок разработки, согласования и утверждения инвестиционных программ компаний, осуществляющих регулируемую деятельность.

В настоящее время в стадии разработки ФАС России находится Методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании тарифов, сборов и платы за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, которая будет включать в себя механизм расчета экономически обоснованных затрат, формирование экономически обоснованных тарифов и формирование экономически обоснованных сборов и платы.

Также ФАС России продолжает работу над Методикой расчета ставок платы за услуги по аренде подвижного состава и связанных с ними услуг и уже в 2017 г. указанные ставки планируется установить на федеральном уровне. Кроме того, планируется внесение изменений в нормативные правовые акты, направленные на совершенствование порядка ценообразования в указанной сфере, в том числе в части уточнения перечня дополнительных сборов, подлежащих тарифному регулированию.

С 2014 года был осуществлен переход на долгосрочное тарифное регулирование грузовых железнодорожных перевозок методом доходности на инвестированный капитал. На 2017 год индексация тарифов будет определена с учетом отсутствия бюджетных дотаций, дальнейшей оптимизации издержек компании и составит 9 процентов. Для недопущения

избыточного роста транспортных издержек в экономике в 2017-2018 гг. рост тарифов на грузовые перевозки будет более сдержанным - параметры индексации цен на грузовые перевозки будут приближены к целевому ориентиру по инфляции на этот период. При этом потребуются проведение дополнительных мероприятий в части сокращения административных расходов и оптимизации закупок. В этом случае предоставления бюджетной субсидии на финансовую сбалансированность компании не потребуется.

Будет осуществлен пересмотр приоритетов развития железнодорожной инфраструктуры, целью которого будет являться адаптация инвестиционной программы ОАО "РЖД" к изменившимся условиям в российской экономике. В отношении цен на услуги по предоставлению грузовых вагонов для перевозок, которые не регулируются государством, начиная с 2013 года отмечалось снижение ставок (к концу 2014 года ставка за пользование полувагоном снизилась до 550-650 рублей ваг./сутки (ранее составляла более 1000 рублей ваг./сутки).

Повышение тарифов на пассажирские перевозки в регулируемом секторе в 2016-2018 гг. будет ограничено в пределах 4-4,5 процента. Тарифы на услуги инфраструктуры, предоставляемые для осуществления пассажирских перевозок в регулируемом сегменте, будут проиндексированы аналогичными темпами. Будет изменен подход к государственному субсидированию пассажирского комплекса в дальнейшем следовании путем перехода к модели государственного заказа перевозок, имеющих социальное значение, и либерализации коммерческих. Реализация данного подхода будет сопровождаться оптимизацией маршрутной сети, выработкой стандарта транспортного обслуживания и созданием стимулирующей к улучшению качества работы перевозчика тарифной системы