

ській областях, разом узятих. Але ж такий обсяг виробництва потребує міцної інфраструктури та її підтримки в робочому стані. На жаль, цього Харків позбавлений. Однією з причин такого стану є розбіжність інтересів центру і регіонів, у результаті чого Харківська область може залишати на власні потреби тільки половину надходжень від прибуткового податку з громадян і податку на прибуток підприємств (більшість областей України зовсім не роблять відрахувань до Держбюджету з цих податків), а отримує менше 5% загальних кредитних ресурсів України [2, 3].

Отже, залучення інвестицій – дуже складний процес. Головною умовою вирішення цієї проблеми є створення сприятливого інвестиційного клімату і на цій основі формування регіональної програми залучення інвестицій, бо інвестиції найактивніше надходять не туди, де бракує капіталу і де їх бажають використати як інструмент економічних реформ, а туди, де інтенсивно здійснюються капіталовкладення.

1.Понюмаренко В.С., Тимохин А.М., Потемкин С.К. Предложения к концепции привлечения инвестиций в Харьковский регион // Вісник Харківського державного університету. – 2001. – №2 (18). – С.5-11.

2.Про Державний бюджет України на 2000 рік: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 14-15-16.

3.Про Державний бюджет України на 2001 рік: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 2-3.

4.Масалитин А. СЭЗ в Харькове // Инвестиционный магазин. – 1998. – №7-8. – С.12-13.

5.Про спеціальний режим інвестиційної діяльності на території міста Харкова: Указ Президента України // Офіційний вісник України. – 1999. – №27. – С. 84-86.

Отримано 11.02.2003

УДК 658.115.31.009.12 : 656.078.8

Е.В.НИКУЛИНА

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков

РОЛЬ КОНКУРЕНЦИИ В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Рассматриваются вопросы регулирования естественных монополий, выделены его достоинства и недостатки, предложен путь совершенствования механизма регулирования посредством введения конкуренции в систему естественных монополий.

В последнее время ученые все чаще обращаются к вопросу развития естественных монополий (ЕМ). Причиной такой заинтересованности стала проблема их неэффективной работы в рыночных условиях. В период жесткого централизованного планирования объемы продукции, производимой различными отраслями, четко определялись "сверху",

независимо от потребительского спроса. При этом проблемы выбора наилучшего товара (услуги) не существовало. С переходом к рынку ситуация кардинально изменилась. Объемы производимой предприятиями продукции стали определяться, прежде всего, спросом на эту продукцию, а спрос, в свою очередь, – качеством продукции. В таких условиях возникла конкуренция между производителями, которая значительно повысила эффективность функционирования предприятий. Однако такая тенденция наблюдается не во всех отраслях. Исключением, в силу своих характерных особенностей, стали отрасли, принадлежащие к ЕМ. Проблема повышения эффективности функционирования ЕМ является проблемой государственного масштаба, поскольку на них завязана работа всех отраслей народного хозяйства страны. В связи с этим в 1997 г. Президентом Украины был издан Указ “О мероприятиях относительно реализации государственной политики в сфере естественных монополий”, который предусматривал проведение реформирования отраслей, принадлежащих к ЕМ [1].

Если в отраслях, где существует конкуренция, предприятия вынуждены были учитывать интересы клиентов, чтобы не потерять свою долю рынка, то единственным средством регулирования монополизованного сектора является государственное регулирование. Оно улучшает результаты деятельности монополий, позволяет уменьшить цену и увеличить объем производства.

Однако, несмотря на положительную сторону государственного регулирования, на практике проявляются и его отрицательные особенности. Во-первых, деятельность государственных структур, регулирующих работу ЕМ, не всегда отвечает интересам общества, она чаще защищает и поддерживает естественного монополиста. Во-вторых, установление цены, которая позволяет предприятиям-монополистам получать так называемую «справедливую» прибыль, фактически означает, что в своей политике цен фирмы действуют по принципу «затраты плюс», т.е. не имеют никакого стимула сдерживать рост затрат. В-третьих, существует возможность применения данного вида регулирования для отраслей, которые не только не являются ЕМ, но и потенциально должны быть полностью конкурентными [2]. Последнее наблюдается в электроэнергетике, в нефтегазовом комплексе, на железнодорожном транспорте, в отрасли связи. Во избежание подобных недостатков необходимо выделить черты, в полной мере характеризующие ЕМ и позволяющие отличить ее от потенциально конкурентной сферы. Вопросами реформирования и регулирования ЕМ активно занимаются ученые России: Н.И.Белоусова, Е.М.Васильева, В.Н.Лившиц, В.Кокорев, В.Цапелик и др. Их исследования, как правило, направлены на

разработку механизма реформирования и не учитывают того, что для успешного реформирования отрасли в первую очередь необходимо определить характер этой отрасли или ее компонентов. Исследования этих ученых показывают, что конечной целью реформирования ЕМ должно стать внедрение конкуренции в эти отрасли, однако в них отсутствует комплексный подход к средствам достижения этой цели.

Исходя из этого, целью настоящей статьи является разработка комплексного подхода к созданию конкурентной среды в системе ЕМ.

На наш взгляд, к естественным монополиям следует относить отрасли, в которых в данный момент времени: ресурсы являются уникальными; технология обеспечивает безопасность жизнедеятельности; требуются огромные капитальные вложения; капитальные вложения малоэффективны; возникновение конкуренции невозможно; имеет место экономия на масштабе производства [3]. Если отсутствует хотя бы один из перечисленных признаков, естественность монополии начинает разрушаться и сфера деятельности перестает быть монополией либо переходит из разряда естественной в искусственную.

Эти отрасли оказались в стороне от положительного воздействия конкуренции, поскольку сложилось мнение, что понятия “конкуренция” и “естественная монополия” несовместимы. При этом никто не дает четкого определения естественной монополии. Основываясь на приведенном ранее определении, можно сделать вывод, что ни одна отрасль народного хозяйства Украины не может быть полностью отнесена к естественной монополии. Это подтверждает и Закон Украины “Про природні монополії”, согласно которому в стране регулируется деятельность субъектов естественных монополий в следующих сферах [4]:

- транспортировка нефти и нефтепродуктов трубопроводами;
- транспортировка природного и нефтяного газа трубопроводами и его распределение;
- транспортировка других видов веществ трубопроводным транспортом;
- передача и распределение электроэнергии;
- пользование железнодорожными путями, диспетчерскими службами, вокзалами и другими объектами инфраструктуры, которые обеспечивают движение железнодорожного транспорта общего пользования;
- управление воздушным движением;
- связи общего пользования;
- централизованное водоснабжение и водоотведение;

централизованное снабжение тепловой энергией;
специализированные услуги транспортных терминалов, портов, аэропортов.

Естественномонопольными являются лишь отдельные сферы этих отраслей и то до определенного момента – пока они обладают всеми признаками, присущими естественной монополии. Так, на железнодорожном транспорте естественномонопольной в разрезе выведенного определения является лишь владение инфраструктурой. Число пользователей инфраструктуры может быть неограниченным, и это никак не отразится на эффективности функционирования отрасли. Еще одним естественномонопольным сектором железнодорожного транспорта является управление движением, поскольку деление управленческой функции может привести к нарушению фактора безопасности. Другие сферы этой отрасли являются потенциально конкурентными.

С развитием научно-технического прогресса, как показывает опыт, те сферы, которые были естественномонопольными, рано или поздно теряют свою естественность. Это значит, что вход конкурентов в отрасль, в сферы, не являющиеся естественномонопольными, сдерживается искусственно. Следовательно, барьеры, препятствующие входу конкурентов, могут быть устранены без нанесения отрицательного эффекта отрасли. Таким образом, в отраслях, ранее считавшихся неподвластными влиянию конкуренции, может быть создана конкурентная среда. Следует учитывать, что для создания эффективной конкурентной среды необходимо соблюдение следующих условий:

- отделение регулируемых и нерегулируемых видов деятельности (монопольного сектора от потенциально конкурентного) в организационном и экономическом отношении;
- доступность информации для регулирующих органов относительно регулируемого сектора с целью наличия возможности установления приемлемого уровня цен (тарифов);
- реорганизация потенциально конкурентных сегментов;
- определение гражданско-правовой ответственности всех участников естественномонопольного рынка, а также условий их взаимодействия;
- реконструкция механизма управления компаниями, работающими в сфере естественных монополий;
- приведение инвестиционного процесса в соответствие с требованиями рынка;
- усовершенствование механизма ценообразования [5, 6].

На основании мирового опыта можно выделить следующие пути создания конкурентной среды: 1) лицензирование (выдача франшиз);

2) система конкурсов (торги за франшизу); 3) реструктуризация и разделение интегрированных отраслей естественных монополий; 4) система контрактов (договоров); 5) развитие производства товаров-субститутов.

Современные представления о естественной монополии и экономических институтах регулирования допускают введение того или иного типа конкуренции для обеспечения эффективной работы выделенного естественномонопольного сектора.

В теории регулирования выделяются определенные типы совместимых с естественной монополией рыночных сред. К таким рыночным средам, прежде всего, относят конкуренцию за право доступа на естественномонопольные рынки, выполнения операций на сетевых инфраструктурных объектах и организованную на контрактной основе. К такому типу конкурентной среды относится, например, конкуренция франшизного ценообразования для естественной монополии типа конкуренции по Демсецу.

Другим типом рыночной среды являются рынки типа contestable (конкурентоспособные рынки). Они играют значительную роль как при моделировании поведения естественной монополии (путем погружения в потенциальную конкурентную среду) и формальной проверке ее существенных свойств, так и выработке управляющих воздействий по регулированию деятельности данной отраслевой структуры. Основная предпосылка существования рынков типа contestable – беспрепятственность (бесплатность) входа и выхода, отсутствие экономических барьеров.

Еще один тип рыночной среды, важный для повышения эффективности работы сетевых инфраструктурных объектов, – классическая модель монополистической конкуренции по Чемберлену [7].

Необходимо отметить, что каждая из указанных моделей рыночных структур не только получила теоретическое обоснование, но в той или иной мере апробирована на различных отраслевых рынках.

Первый тип конкурентной среды особенно распространен на железнодорожном транспорте зарубежных стран в сфере пассажирских перевозок. Так, в Германии в 1993-1994 гг. на торги выставлялись 6,2% объема региональных перевозок (из них 51,2% выполняли независимые операторы, а 48,8% – DB Regio). В 1998-1999 гг. объем работы, осуществляемой сторонними операторами, вырос больше, чем в два раза [8]. В Великобритании 25 пассажирских компаний конкурируют между собой за получение права доступа к инфраструктуре на торгах за франшизу [9].

Второй тип конкурентной среды применяется железными дорогами мира преимущественно для грузовых перевозок. В Швеции, например, любая компания или частное лицо, которые выполняют поставленные государственными органами условия, имеют право осуществлять грузовые перевозки на сети государственных железных дорог, начиная с 1 июля 1996 г. При этом грузовые перевозки, которые выполняет SJ Group, остаются приоритетными [10]. В сфере грузовых перевозок SJ Group конкурируют с такими компаниями, как ВК Tag, Tagakeriet и Inlandsgoods [11]. В Германии, кроме DB Cargo, существуют 15 независимых операторов, которые имеют право свободного доступа к инфраструктуре и выполняют 80 % оборота, не охваченного DB Cargo [8]. В Великобритании в сфере грузовых перевозок созданы три независимые компании Train Load, которые конкурируют между собой [9].

Поэтому возможности использования особых типов конкуренции как средств повышения эффективности работы необходимо учитывать при формировании стратегии реформирования естественной монополии.

Таким образом, введение конкурентной среды в естественные монополии будет способствовать повышению качества производимой ими продукции (или предоставляемых услуг), а, следовательно, и конкурентоспособности; стимулировать развитие диверсификационных процессов, позволит гибко реагировать на изменения спроса на рынке. В дальнейшем на основании комплексного подхода к созданию конкурентной среды могут быть разработаны рекомендации относительно целесообразности использования определенных путей и создания того или иного типа конкурентной среды для железнодорожного транспорта Украины.

1. Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій: Указ Президента України // Урядовий кур'єр. 28.08.1997. – №157-158.

2. Макконнелл Кэмпбелл Р., Брю Стенли Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2-х т.: Т. 2. – М.: Республика, 1992. – 400 с.

3. Погасий С.А., Никулина Е.В. Эволюция естественных монополий // Збірник наукових праць Київського інституту залізничного транспорту. Т.4. Економіка й управління. Вип.1. – К., 2000. – С. 74-76.

4. Про природні монополії: Закон України // Урядовий кур'єр. 24.05.2000. – №92.

5. Вильсон Дж., Цапелик В. Естественные монополии в России: история и перспективы развития системы регулирования // Вопросы экономики. – 1995. – № 11. – С.80-87.

6. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях ЕМ // Вопросы экономики. – 1998. – №4. – С.129-133.

7. Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. Реформирование естественных монополий в России // ЭКО. – 1999. – №4. – С.85-100.

8. Железные дороги Германии в условиях конкуренции // Железные дороги мира. – 1999. – №9. – С.12-14.

9. Проблемы развития железных дорог в Европе // Железные дороги мира. – 1998. – №10. – С.3-7.

10. Опыт реструктуризации железных дорог Швеции // Железные дороги мира. – 1998. – №9. – С.68-70.

11. Франшизы на железных дорогах Швеции // Железные дороги мира. – 2000. – №9. – С.16-18.

Получено 18.02.2003

УДК 504.064

А.Н.ЧУМАК

Харьковский государственный экономический университет

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО АУДИТА

Рассматривается экологическая ситуация в Украине, показана необходимость применения экологического аудита, дано его определение, рассмотрена классификация, установлены его цели, задачи, источники информации. Намечены этапы проведения экологического аудита.

Как известно, основу экономического потенциала Украины в начале 2002 г. создавали 889330 промышленных предприятий, из которых 97637 – предприятия тяжелой промышленности [5]. Большинство этих предприятий будут функционировать еще десятки лет, оказывая прямое и косвенное влияние на население, экономику и природу.

Ежегодно промышленными предприятиями и транспортом Украины выбрасывается около 6 млн. т загрязняющих веществ, что составляет 150 кг в расчете на каждого ее жителя. В водные бассейны попадает более 14 млрд. м³ сточных вод, или около 300 тыс. л в расчете на каждого жителя. В 2001 г. в водоемы попало 1 822 тыс. т сульфатов, 2 136 тыс. т хлоридов, 58,5 тыс. т нитратов и 23,5 тыс. т азота, а концентрация в них солей тяжелых металлов и фенолов на несколько порядков превышает предельно допустимые уровни.

Устаревшие основные фонды природоохранного назначения, отслужившие свой срок, не выдерживают производственного ритма и часто выходят из строя. Это является причиной залповых сбросов и экстремально высокого загрязнения окружающей среды. В 2001 г. органами Министерства охраны окружающей природной среды и ядерной безопасности Украины зафиксировано 148 случаев аварийных загрязнений природной среды. Экологический ущерб от них оценен в 7334,2 тыс. грн., причем 65% составил ущерб, нанесенный водным ресурсам страны, 30% – ущерб земельным ресурсам, 5% – атмосферному воздуху [5].

Всего в Украине накоплено 23-25 млрд. т различных твердых отходов, поглотивших почти 160 тыс. га земельных угодий. Модуль тех-