

Введение: В настоящее время такой вид организации предпринимательства как монополия получил широкое распространение. Но следует отметить, что понятие естественной монополии сложно, и порой трудно отличить чистую монополию от олигополии. Более подробно естественную монополию можно рассмотреть на примере ОАО РЖД.

Почему именно РЖД? Перевозки груза и пассажиров поездами не потеряли со временем своей привлекательности для клиентов, хотя со времен постройки первой железной дороги в России, в 1837 году, произошло множество инновационных изменений, а сама транспортная система России стала более развитой и усовершенствованной. Авиаперевозки, автоперевозки также популярны на современном рынке. Однако спрос на услуги РЖД по сегодняшний день остаётся популярен.

С чем же связан стабильный спрос на железнодорожные перевозки? Нередко в СМИ освещаются проблемы авиакомпаний (к примеру, катастрофа в Казани в ноябре 2013 года), аварии и несчастные случаи на дорогах. Да, поездка на поезде займет гораздо больше времени, по сравнению с самолетом, особенно на дальние расстояния. Но железнодорожный транспорт заслужил славу как самого безопасного вида транспорта для пассажирских и грузовых перевозок. Риски намного меньше, несмотря на большие временные затраты, которые вполне разрешимы в условиях усовершенствования железнодорожного транспорта (появление высокоскоростных поездов типа Сапсан, Ласточка). Данные поезда не уступают самолетам в скорости и комфорте перевозок.

А также, принимая во внимание количество людей, страдающих воздушной болезнью и тех, кто просто боится летать на самолетах, можно говорить о том, что услуги РЖД будут востребованы еще долгое время. Необходимость качественного сообщения между отдельными регионами России также важна в современных условиях.

Целью данной работы является четкое установление признаков естественной монополии как формы предпринимательства, выявление у РЖД признаков монополии и установление вывода: является ли РЖД естественной монополией, и если да, то, какого вида? А также какие реформы были проведены в данной отрасли и какие цели они преследовали.

На данном слайде приведено Теоретическое введение в термин монополии, раскрытие её основных черт и особенностей.

Обратимся к истории возникновения РЖД. Из законодательных документов, ОАО РЖД было учреждено Правительством РФ, которое является также единственным учредителем и акционером РЖД. На данный момент РЖД – это разветвленная и развитая сеть железных дорог по всей России, имеющая свои филиалы за рубежом (Германия, Венгрия, Китай, Польша, Северная Корея, Франция и другие страны Восточной и Западной Европы). В данном случае уместно говорить, что РЖД, как монополия, возникла на основе одного предприятия (другими словами, это одна из предпосылок появления монополии).

Рассмотрим существующее положение РЖД на наличие признаков монополии.

1. На сегодняшний день, ОАО РЖД выступает в роли единственного продавца на рынке железнодорожных перевозок и имеет сложную структуру. Она является непосредственным центром компании. Помимо многочисленных филиалов, РЖД имеет также дочерние и зависимые компании

2. Уникальность товара. Это спорный вопрос. Уникальность железнодорожных перевозок немного устарела в связи с развитием авиастроения и авиаперевозок, прогрессом автомобильного и трубопроводного транспорта. Не близкие, но все же заменители у данной услуги есть. Однако здесь не последнюю роль играет качество перевозок (сравнительно быстрая скорость перевозок в сочетании с безопасностью склоняют чашу весов в пользу железных дорог), а также предпочтения потребителей, зачастую опасющихся пользоваться услугами авиакомпаний, и не желающих сталкиваться с проблемами автоперевозок (такими как пробки на дорогах, в связи с перегруженностью магистралей). В сферах перевозки массового и груза большого веса услуги РЖД, как монополиста, несомненно, уникальны. В своем роде железнодорожные перевозки – это уникальная услуга, близких заменителей у которой сейчас нет.

3. Власть над ценой. Поскольку РЖД является единственным представителем услуг железных дорог, цены устанавливаются непосредственно руководством ОАО РЖД, назначаемым Правительством РФ, т.е. компания выступает в качестве прайс-мэйкера (самостоятельно формирует предложение на рынке услуг железно-дорожного транспорта).

4. Ограниченный вход на рынок. На данный момент в России существует ряд компаний, владеющих локомотивами (Нефтетранссервис, Трансгарант, ОТЭКО и т.д.), однако они либо сдают их в аренду РЖД, либо осуществляют перевозки по выделенным направлениям. Несмотря на желание подобных компаний запустить в оборот свои локомотивы, вход на рынок им закрыт: руководство РЖД, опасаясь конкуренции, ограничивает всякий доступ частных перевозчиков на железные дороги через Правительство.

5. Неценовая конкуренция. РЖД – единственный продавец услуг железных дорог. РЖД самостоятельно контролирует цены на услуги, конкурента у компании нет, поэтому необходимость ценовой конкуренции отсутствует. Таким образом, РЖД прибегает к таким средствам неценовой конкуренции, как реклама в СМИ.

Таким образом, проанализировав черты монополии и проведя соответствие с признаками ОАО РЖД, можно сделать вывод о том, что РЖД является монополией.

Теперь разберемся к какому виду монополии относится РЖД.

На данный момент РЖД юридически защищено от конкуренции: Правительство РФ) является единственным акционером предприятия, а также стоит во главе управления. Вход на рынок частным фирмам закрыт. Из всего сказанного выше можно сделать вывод, что РЖД представляет собой

закрытую монополию. Также, основываясь на том, что ОАО РЖД было создано по приказу Правительства РФ можно сделать вывод, что РЖД – государственная монополия. По причине большей эффективности деятельности одной компании в рамках железнодорожных перевозок, а также в связи с технологическими особенностями производства (к примеру, прокладка рельс), можно говорить о том, что ОАО РЖД – естественная монополия.

Таким образом, как итог, мы можем сделать вывод, что ОАО РЖД является естественной, закрытой, государственной монополией в России.

Роль РЖД как естественной монополии в России

На сегодняшний день железные дороги играют значительную роль в экономике России, обеспечивая 45,5% грузооборота, а без учета трубопроводного транспорта – 87%. Доля в пассажирообороте составляет 27,8%. Компания является крупнейшим потребителем продукции ряда отраслей экономики (металлургии, энергетики, машиностроения, приборостроения, строительного сектора). Доля компании в общем объеме инвестиций в РФ составляет около 2,7%. На 2016 год на долю грузовых перевозок пришлось 1 млрд 219 млн тонн, что составило на 1,7% больше 2015г.

По итогам 2016 года компания выполнила поручение Президента РФ и увеличила производительность труда более чем на 5%. При этом холдинг "РЖД" – это крупнейший работодатель России, доля работников от общего числа занятых в стране составляет 1,4%.

Вот несколько цифр, которые привел президент компании Олег Белозёров. На пресс-конференции в сентябре 2016г. Вклад "РЖД" в ВВП России составляет 1,54%, в российских инвестициях – 2,9%. А также компания владеет долями в 117 дочерних и зависимых обществах.

Именно железные дороги в первую очередь обеспечивают транспортную подвижность населения и прохождение товаропотоков, соединяя 79 из 85 субъектов РФ, обеспечивая более 45% грузооборота и 26% пассажирооборота всей транспортной системы, ОАО "РЖД" в рейтинге крупнейших компаний России по объему реализации продукции занимает почетное пятое место. Естественно, что для потребителей услуг, будь то пассажиры или владельцы грузов, очень важна транспортная железнодорожная составляющая в цене товара или услуги. Так вот в сравнении с железными дорогами крупнейших стран у "РЖД" минимальный уровень транспортной нагрузки и составляет 1,47 цент./тонно-км (по данным ИПЕМ). Для сравнения: во Франции этот показатель составляет 28,39 цент./тонно-км, в Германии – 5,72, в США – 2,78, а в Китае – 1,69. Кроме того, по данным Росстата и корпоративной отчетности ОАО "РЖД", при росте цен в промышленности за 12 лет (начиная с 2003 года) в 3,65 раза индексация тарифов на железнодорожном транспорте велась меньшими темпами – они увеличились в 2,9 раза. При этом из-за изменения географии перевозок и особенностей построения прейскуранта 10-01

доходность грузовых перевозок увеличена за период работы ОАО "РЖД" только в 1,6 раза. А также объём продукции ОАО РЖД потребляется на внутреннем рынке и являются одним из основных факторов, определяющих издержки предприятий.

Т.о., подводя итог, можно сделать вывод о том, что ОАО РЖД является российской естественной закрытой государственной монополией.

Но как было сказано выше, на данный момент Правительством РФ активно изучается вопрос о введении в отрасль частных предприятий, т.к. РЖД реализует ресурсы не эффективно, а постоянный рост цен вызывает недовольство в массах потребителей. С одной стороны Правительству выгодно монопольная власть РЖД, потому что в такой ситуации цены регулируются непосредственно изнутри, но с другой стороны, если РЖД не способна эффективно реализовывать ресурсы, не выгоднее ли будет дать частным предприятиям лазейку на рынок? Вопрос, тревожащий управление ОАО РЖД и Правительство РФ заключается в опасении разрушения монопольной власти РЖД с приходом в данный сектор рынка частным компаниям.

Согласно мнению Владимира Рудашевского, зампреда комитета РСПП по промышленной политике и регулированию естественных монополий, зампреда комитета ТПП РФ по научно-техническим инновациям и высоким технологиям, данная мера снимет монополию лишь частично. Конечно, управлять частными предприятиями невозможно, однако подобный эксперимент может стать первым шагом на пути к переменам. Ведь рынок не может состоять лишь из государственных компаний, частные компании имеют право на существование. По словам В. Рудашевского, именно в частных компаниях будущее рынка. Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК "Финанс менеджмент", считает, что «разрушение» естественной монополии рынка поможет развить движение на некоторых направлениях, увеличить закупки специализированной техники, и в целом положительно скажется на экономической деятельности РЖД.

Таким образом, в заключение доклада можно подтвердить, что РЖД действительно является Российской закрытой естественной монополией, однако вопрос о поддержании монопольной власти данного предприятия остается открытым в правительственных кругах, предоставляя огромное поле для дальнейших исследований.