**Нікуліна Олена Вікторівна. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту): дисертація канд. екон. наук: 08.07.04 / Українська держ. академія залізничного транспорту. - Х., 2003**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Нікуліна О.В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту). – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 - економіка транспорту і зв’язку. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2003.Дисертацію присвячено теоретичному обгрунтуванню та створенню методичного підгрунтя підвищення ефективності функціонування природних монополій шляхом впровадження в їх систему конкурентного середовища і об’єднання конкуруючих суб’єктів транспортного ринку.Визначено особливості еволюційного розвитку життєвого циклу природних монополій і деталізовано їх зміст. Проаналізовано важелі регулювання функціонування природних монополій. Використано комплексний, системний підхід до створення конкурентного середовища. Обгрунтовано необхідність створення інтегрованих транспортних компаній як суб’єктів конкурентного середовища, розроблено їх класифікацію та структуру, виявлені перспективи розвитку. Розглянуто питання підтримування ефективного конкурентного середовища шляхом транспортно-фінансової інтеграції. Запропоновано методику визначення величини надбавки до тарифу за прискорення доставки вантажу. |

 |
|

|  |
| --- |
| Дослідження структури і економічної діяльності природних монополій та розробка пріоритетних напрямків підвищення результатів їхнього функціонування в умовах ринку дозволяють сформулювати основні висновки та рекомендації, які полягають в такому:1. В процесі дослідження еволюції ПМ визначено такі етапи їх розвитку: поява природної монополії (інфраструктура і експлуатація є природно монопольною сферою); часткова втрата природності і штучне стримування монополії галузі (експлуатація перестає бути природно монопольною сферою); припинення існування природної монополії (інфраструктура і експлуатація стають конкурентними сферами).
2. Виявлено сукупність ознак визначення ПМ як сфери економічної діяльності, що характеризується унікальністю ресурсів, технологічним забезпеченням безпеки життєдіяльності, великими капітальними вкладеннями і їхньою малоефективністю, неможливістю виникнення конкуренції, наявністю економії на масштабі виробництва.
3. З’ясовано, що державне регулювання діяльності ПМ має такі недоліки: підтримка природного монополіста, гарантування доходу і уберігання від потенційних конкурентів; встановлення ціни за принципом “витрати плюс”; можливість застосування даного виду регулювання для галузей, які не є природними монополіями.
4. Узагальнення світового досвіду розвитку транспортних монополій дозволило визначити, що дієвим важелем підвищення ефективності їх функціонування є використання конкурентних відносин, які полягають в забезпеченні вільного доступу до використання інфраструктурних об’єктів.
5. Розроблено концептуальні підходи до створення конкурентного середовища в системі залізничної галузі: виявлено необхідні умови, встановлено шляхи впровадження і типи, а також обгрунтовано використання ІТК як суб’єктів цього середовища.
6. Доведено, що конкурентні переваги різних видів транспорту, які проявляються в прискоренні перевезень і маневреності, в сполученні із сталими вантажними і пасажирськими потоками залізничної галузі можуть бути більш ефективними при створенні ІТК.
7. Розкрито поняття і визначено задачу функціонування ІТК, а також розроблено їх класифікацію за функціональним принципом і розглянуто можливі шляхи формування.
8. Обгрунтовано, що жодне з існуючих джерел капітальних вкладень не може забезпечити повне фінансування залізничного транспорту. Доведено, що для підтримки ефективного конкурентного середовища необхідно ввести до складу кожної інтегрованої транспортної компанії банківську структуру.
9. Встановлено вплив показників якості перевезень на вибір виду транспортних послуг вантажовласником, серед яких найбільш значним є термін доставки вантажу. Теоретично обґрунтовано методику визначення надбавки до тарифу за прискорення доставки вантажу, яка побудована на основі врахування обіговості оборотних коштів.
 |

 |