

УДК 330.3:622.012

МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНИХ МОНОПОЛІЙ З ПІДПРИЄМСТВАМИ ГІРНИЧО-МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Нагорський Б.А.

аспірант Донецького державного університету управління

Annotation

In the article the problems of regulation of co-operation government monopolies, which function in the field of transportations and energy source, with enterprises of Ukraine mine-metal complex are considered; principles and mechanisms are analysed, directions of their improvement are offered.

Анотація

У статті розглянуто проблеми регулювання взаємодії державних монополій, що функціонують у сфері перевезень та енергоносіїв, з підприємствами гірничо-металургійного комплексу України, проаналізовано засади і механізми, запропоновано напрями їх удосконалення.

Ключові слова

Регулювання, механізми, взаємодія, державні монополії, гірничо-металургійний комплекс.

I. Вступ

Зі вступом України до СОТ особливого значення набуває конкурентоспроможний розвиток пріоритетних галузей економіки, до яких відноситься і гірничо-металургійний комплекс (далі – ГМК), враховуючи обсяги виробництва товарної продукції та експортну орієнтацію її реалізації. В умовах світової фінансової кризи найбільше постраждали саме експортоорієнтовані галузі, які потребують стабілізації умов діяльності на внутрішньому ринку, особливо в рамках взаємодії з державними монополіями.

На вирішення цієї проблеми звертають увагу і вчені, і практики. У працях С. Грищенко, Г. Дроздової, В. Мазура, В. Піковського, В. Подорянець, М. Соколова розглянуто проблеми збільшення експортного потенціалу ГМК в умовах інтеграційних процесів, антикризові заходи, напрями вдосконалення механізмів державного регулювання. На сьогодні необхідно акцентувати увагу на регулюванні взаємин державних монополій та бізнесу в цій сфері.

II. Постановка завдання

Метою статті є аналіз засад і механізмів взаємодії підприємств з державними монополіями у гірничо-металургійному комплексі України, розробка напрямів їх удосконалення.

III. Результати

Металургійні підприємства є основними споживачами і платниками послуг Укрзалізниці: їх частка в загальній структурі всіх ва-

нтажних залізничних перевезень в країні становить 30% [1]. Водночас держава одержує від металургів значні суми податків, різних зборів і валюти, які, природно, зменшуються при зростанні тарифів на перевезення.

Укрзалізниця, як монополіст, свої фінансові проблеми намагається вирішувати переважно шляхом підвищення вартості тарифів та послуг, причому, як правило, в односторонньому порядку. Між тим, логічним було б при вирішенні питань виходити з обґрунтування підстав і відсотків підвищення тарифів з повідомленням споживачів і послуг. Розрахунки втрат та збитків підприємств мають бути відправлені до Кабінету Міністрів України, Міністерств промислової політики, економіки, фінансів, Антимонопольного комітету для розгляду й ухвалення зважених державних вирішень, тим більш, що існує ряд законів України, які зобов'язують Уряд виконувати процедуру узгодження відносин природних державних монополій та споживачів їх послуг.

Платежі за залізничні тарифи і послуги є наперед сплачуваними, металурги ж спочатку мають виробити продукцію, а потім її реалізувати, після чого підуть оплати до бюджету. Припустимо, що втрати ГМК за умов зростання тарифів будуть дорівнювати доходам Укрзалізниці, які вона перерахує до бюджету держави, хоча це далеко не так, бо втрати металургійної галузі призводять до подорожчання металопродукції, зниження її конкурентоспроможності, скорочення обсягів виробництва і збуту, зменшення ВВП, відрахувань до бюджету тощо. Наслідком такого підвищення буде зниження доходів Укрзалізниці через скорочення обсягів перевезень продукції металургії. Отже, процес монопольного підвищення тарифів на перевезення ніяк не стимулює зростання обсягів виробництва і збільшення бюджетних відрахувань. Крім того, підвищення в односторонньому порядку тарифів на залізничні перевезення суперечить Законам України "Про природні монополії", "Про обмеження монополізму і недопущення недобросовісної конкуренції в підприємницькій діяльності".

З 1 січня 2007 р. в Україні на 30% підвищилися акордні ставки на перевалку зовні-

шноторговельних вантажів у портах. У Мінтрансі, до того ж, збільшили вартість залізничних перевезень для підприємств галузі на 29%. Подорожчання фрахту, перевезень, енергоносіїв, а також зростання сировинних складових впливають на собівартість металопродукції та можуть підвищити її кінцеву вартість на 15–25% на світовому ринку і на 10–30% – на внутрішньому ринку України. Дефіцит сировини, за прогнозами експертів, збережеться до 2011 р. У зв'язку із цим варто чекати зростання цін на продукцію на рівні 20–40% [3].

Підвищення цін на основні види металопродукції робить проблематичним її постачання на ринок США, який дотепер є важкодоступним у зв'язку з високим митом і подорожчанням фрахту [4].

Проблеми взаємин ГМК України і природних монополій держави в особі Укрзалізниці можна сформулювати так. По-перше, не було виконано вимоги закону про державні монополії, згідно з яким, держава має забезпечити ефективність функціонування ринків, що знаходяться в стані природної монополії, на основі збалансованості інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій і споживачів їх товарів. По-друге, в цьому випадку не спрацював державний контроль Антимонопольного комітету за дотриманням антимонопольного законодавства в сферах природних державних монополій. По-третє, не було створено постійно діючі Національні комісії регулювання природних монополій, до завдань яких, відповідно до Закону України "Про природні монополії", входять формування цінової політики і сприяння ефективному функціонуванню товарних ринків на основі збалансованості інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій і споживачів товарів, які проводяться і реалізуються суб'єктами природних монополій.

"Ручне" регулювання цін на товари і послуги діє й у інших природних монополіях, з якими взаємодіє бізнес ГМК, наприклад, НАК "Нафтогаз".

Підвищення ціни на газ – серйозний удар по економіці України, річна потреба якої у газі становить приблизно 70 млрд м³, а внутрішні ресурси не перевищують 20 млрд м³. З підвищенням цін на газ рентабельність у ГМК становитиме від 8 до 15%, порівняно з попередніми 25–40%.

Однак можливість енергозбереження у промисловості досить великі. Металургійні енергетичні витрати становлять 30–35% собівартості продукції, а на одиницю продукції, що випускається, витрачається у 5–6 разів більше енергетичних ресурсів за індустріально розвинуті країни, та у два рази більше, ніж в Росії. Споживання імпортного газу у металургії, яке сьогодні становить

20 млрд м³ щорічно, за рахунок технологічних рішень можна зменшити на 30%.

Уряд і представники ГМК вважають, що основним механізмом виходу з такого становища є технічна модернізація та впровадження новітніх технологій, на яке потрібно 3–4 роки [5]. До цього часу конкурентоспроможність продукції вітчизняної металургії може бути забезпечена за умов ціни на газ у 100–120 дол. США за тис. м³ [2].

Сьогодні металурги активно впроваджують енергоощадні технології та розглядають можливість переходу на альтернативні джерела енергоресурсів – коксовий газ і продування вугільним пилом. Проте, перехід на альтернативні джерела енергоресурсів навіть у середньостроковій перспективі не зможе повною мірою вирішити проблеми металургів. Наприклад, перехід на коксовий газ при ціні природного газу у 160 дол. США за тис. м³ не має сенсу унаслідок безпідставних витрат. Перехід на коксовий газ буде вигідний металургійним підприємствам лише при ціні 220 дол. США за тис. м³ природного газу. Варто враховувати, що для цього комбінатам доведеться провести масштабну багатомільйонну реконструкцію всього виробництва, а збільшені потреби у коксі викличуть дефіцит і відповідне підвищення цін на цю сировину. Не менш затратним є перехід на технологію продування вугільним пилом: реконструкція кожної доменної печі обійдеться в 50–70 млн дол. США. Для проведення реконструкції також необхідно зупинити виробництво, а скорочення обсягів випуску продукції в умовах жорсткої конкурентної боротьби між світовими виробниками може призвести до втрати ринків збуту.

До швидкого переходу на альтернативні джерела енергоресурсів без використання природного газу на сьогодні не готові ні науково-дослідні, ні підрядно-будівельні організації промисловості. Підприємства вітчизняного ГМК будуть готові до такого рівня ціни лише через 5–7 років.

Враховуючи складну кон'юнктуру та падіння цін на світових ринках металу втрати металургійних комбінатів будуть досить значними: наприклад, при ціні на природний газ до 160 дол. США за тис. м³ втрати комбінату МК "Азовсталь" становитимуть 90 млн дол. США на рік, при 220 дол. США за тис. м³ – 180 млн дол. США без урахування подорожчання сировини, електроенергії, устаткування, яке неодмінно буде за цих умов [6].

Енергетична складова у собівартості продукції металургії на сучасному етапі галузі становить близько однієї третини. При різкому підвищенні ціни на газ вона збільшиться до 50%. За таких умов українська металопродукція буде неконкурентоспроможною. Погіршення економічного стану підприємств металургійної галузі неминуче

приведе до скорочення персоналу металургійних підприємств. До цього сьогодні не готові ні підприємства, ні муніципальна влада, ні держава в цілому.

Багато проблем ГМК треба вирішити і у відносинах із підприємствами-постачальниками електроенергії. Як свідчить Держкомстат, у структурі експорту електроенергія становить трохи більше ніж 1% (у грошовому еквіваленті), чорні метали – 37,3%. Частка решти української продукції за окремими видами не перевищує і 5%, а для переважної більшості – навіть 1%. Середня вартість чорних металів у світі становить близько 600 дол. США за т [8].

Ринок чорної металургії має тенденцію до зростання обсягів споживання. Існують великі серйозні підстави вважати, що енергетична стратегія України тримається виключно на прагненні терміново збільшити експорт якраз чорних металів, саме для цього і заплановано зростання виробництва електроенергії.

Аналіз видобутку і виробництва чорних металів крізь призму забезпечення електроенергією дає змогу констатувати, що для виробництва 1 т чорного металу, наприклад, на Криворізькому металургійному комбінаті витрачається 12000 кВт/ч енергії (у загальному еквіваленті за всіма енергоресурсами). У 70–80-х рр. ХХ ст. у США на 1 т чавуну витрачали близько 7500 кВт/ч. Проте особливість ГМК полягає у тому, що комбінат включає повний цикл металургійного виробництва [10].

Українські металурги витрачають майже удвічі більше енергії, ніж конкуренти. Розрахунки витрат електроенергії при виробництві на експорт чорних металів, а саме чавуну, які виконані автором самостійно, довели, що на 1 т витрачається 1,5 тис. кВт/ч. Крім того, вітчизняна металургія щорічно споживає 6–7 млрд м³ газу, тоді як більшість світових виробників уже давно відмовилась від використання цього енергоносія. Споживання коксу на 1 т виплавленого чавуну в Україні удвічі більше за середню норму в світі [7].

Подальше збільшення виробництва чорних металів вимагатиме додаткових енергетичних ресурсів. Разом з тим металургійна промисловість України не працює на повну потужність. Виробничий потенціал дає змогу збільшити обсяги, принаймні, удвічі. І основною проблемою є енергія.

Останніми роками гірничорудні підприємства України почали втрачати свої традиційні ринки збуту залізорудної сировини у Європі через поставки туди аналогічної російської продукції за демпінговими цінами. Єдиним реальним важелем заборони цього негативного для держави явища може бути підвищення тарифів на перевезення залізницею російської залізорудної сировини, що експортується до Європи територією України, та тарифів на її перевантаження в украї-

нських портах. Зрозуміло, що таке рішення призведе до зменшення прибутків транспортних підприємств України та, в першу чергу, Укрзалізниці. Проте загальнонаціональні інтереси держави вимагають детального опрацювання цієї пропозиції та підрахунку сумарного економічного ефекту для України в цілому.

Варто визнати, що є реальні підстави для досягнення загальнодержавного позитивного впливу на українську економіку підвищення вартості перевезень російської залізорудної сировини територією України, оскільки обсяги її перевезень залізницею з початку 2010 р. скоротилися на 29,4%, а транзиту чорних металів – майже в 2 рази [9].

IV. Висновки

Процес виробництва та реалізації продукції ГМК пов'язаний з витратами на сировину, енергоносії, перевезення. Сировиною володіють приватні компанії, а енергоносії та послуги перевезення продукції є монополією держави. Взаємодія ГМК з державними монополіями є складною, оскільки останні в односторонньому порядку підвищують тарифи на перевезення, електроенергію і газ.

Необхідність вирішення цієї проблеми зумовлює пошук шляхів вирішення нагальних проблем галузі із залученням наукового підходу. Для знаходження компромісу в питаннях взаємодії з державними монополіями варто розробити програму, в тому числі щодо розвитку взаємодії держмонополії і підприємств ГМК, де чітко прописати механізми та умови підвищення вартості послуг (перш за все, постачання газу й електричної енергії), які мають бути відкритими і доступними для всіх учасників процесу; визначити відповідальність за порушення умов, штрафні санкції для тих, хто порушує закони, і розглядати порушення як нанесення шкоди економіці України. Необхідно також наділити Антимонопольний комітет вагомими правами для вирішення цієї проблеми. Рішення про порушення мають обговорюватися вищими гілками влади, оскільки держава виступає як посередник і організатор "правил гри", за якими повинні взаємодіяти між собою підприємства ГМК і державні монополії.

Література

1. Кулешова Л.В. Проблеми та перспективи розвитку Укрзалізниці в умовах європейської інтеграції / Л.В. Кулешова, В.В. Дятлова, Г.І. Киян // Державне регулювання економічного розвитку регіону та підприємств : зб. наук. пр. Донецького державного університету управління. Серія: Державне управління. – Донецьк: ДонДУУ, 2004. – Т. V. – № 38. – С. 118–127.
2. Мазур В.Л. Потенціал гірничо-металургійного комплексу України в умовах зростання енергоносіїв (економічний аспект

- проблеми) / В.Л. Мазур, А.К. Голубченко // *Металлургическая и горнорудная промышленность*. – 2006. – № 6. – С. 1–6.
3. Пиковский В.С. Мировой рынок стали: угрозы и перспективы для украинской металлургии [Электронный ресурс] / В.С. Пиковский, А.Н. Сирик. – Режим доступа: <http://F:\itog\S-2\pikovsky.htm/>.
 4. Пиковский В.С. Стоимость металлопродукции на мировом рынке может увеличиться на 15–25% [Электронный ресурс] / В.С. Пиковский. – Режим доступа: <http://metal-forum.com.ua/ru/transl/237>.
 5. Про затвердження переліку підприємств гірничо-металургійного комплексу, на які поширюється дія Закону України “Про подальший розвиток гірничо-металургійного комплексу”: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.05.2002 р. № 657 // *Офіційний вісник України*. – 2002. – № 21. – Ст. 1030.
 6. Сафонов В. Металлургические мини-заводы: прошлое, настоящее и будущее [Электронный ресурс] / В. Сафонов, А. Смирнов. – Режим доступа: <http://metal-forum.com.ua/ru/transl/237>.
 7. Соколов М. Экспорт металлопродукции: Украина меняет приоритеты [Электронный ресурс] / М. Соколов. – Режим доступа: <http://ukrmet.com.ua/news/item/3921>.
 8. Украинский промышленно-инвестиционный консорциум “Металлургия” будет ликвидирован // *Металл Украины*. – 2007. – № 9. – С. 6.
 9. Филатов А. Транзит через Украину грузят льготами [Электронный ресурс] / А. Филатов, А. Писаревский. – Ч. 1. – Режим доступа: <http://www.ugmk.info/art/transit-ukrainy-zagruzjat-igotam-ch-1/1.html>.
 10. Шелевицкий И. Атомная энергетика и черная металлургия – что от этого украинцам? / И. Шелевицкий // *Зеркало недели*. – 2007. – № 28 (657).

УДК 351.9:332.025.12

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ В УКРАЇНІ

Напрієнко Д.В.

аспірант Класичного приватного університету

Annotation

In the article the influence factors on public administration efficiency of the natural monopolies, its legal framework, reasons which brakes innovative activity development in industries of natural monopoly in Ukraine are examined.

Анотація

У статті досліджено фактори впливу на ефективність державного регулювання природними монополіями, його правову основу, причини, що гальмують розвиток інноваційної діяльності у галузях природної монополії в Україні.

Ключові слова

Державне регулювання, природна монополія, галузь, законодавство, конкуренція, економіка, громадський контроль.

I. Вступ

В умовах ринку суспільний інтерес і вигоди до рівня виконання природними монополіями покладених на них економічних і соціальних функцій постійно зростають. Відповідно до чинного законодавства, гарантом інтересів споживачів послуг природних монополій є держава, яка не виступає єдиним власником майна природних монополій, проте стимулює, контролює і регулює їх дія-

льність. Це дає змогу стверджувати, що не-ефективна діяльність органів державного регулювання є однією з головних причин низького рівня розвитку природних монополій, а також порушення прав споживачів їх послуг.

II. Постановка завдання

Мета статті – дослідити ефективність державного регулювання природних монополій.

III. Результати

У науковій літературі значну увагу приділено дослідженню методів ціноутворення на послуги природних монополістів, способів регулювання діяльності природних монополій, механізмів розв'язання проблем правового характеру щодо відшкодування втрат суб'єктів природних монополій тощо. Найвідомішими у цих напрямках є праці І. Алексєєва, О. Амоші, В. Базилевича, С. Биконі, В. Бодрова, М. Гамана, Л. Жемчужникової, І. Коломійця, Т. Косової, О. Костусєва, Ю. Кравченка, О. Кузьміна, В. Лагутіна, В. Паламарчука, В. Полуянова, Р. Попова, Л. Слабака, В. Соловйова, Ю. Стадницького, І. Тивончука, Г. Филюка, Д. Бейна, Дж. Вернона, О. Вільямсона, В. Віскузі, Дж. Гарингтона, А. Шлейфера та ін.