

рахунок кількості клієнтів, які приходять у широку мережу регіональних представництв. Важливу роль в цьому зіграв довготривалий успішний брендинг.

Отже, можна зробити висновок, що власний капітал страхової компанії відіграє важливу роль як на стадії створення страхової компанії, так і в процесі її функціонування. Необхідність у власному капіталі обумовлене вимогами самофінансування страхових компаній, тому що він є основою самостійності і незалежності.

УДК 658.115.31 (477)

## ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

*Саленко Е.В., ст. преподаватель  
(УкрГУЖТ)*

Монополия означает исключительное право субъекта хозяйствования на осуществление определенной хозяйственной деятельности. Преобладание в экономике единоличного производителя или продавца товара дает уникальное право распоряжения ресурсами, возможность давления на конкурентов, потребителей и общество в целом, вероятность получения сверхприбылей и постоянного получения прибылей, что подрывает свободную конкуренцию.

Однако высокая степень монополизации становится естественной, когда функционирование отдельного рынка на конкурентной основе невозможно или неэффективно. Классическими примерами естественных монополий в Украине являются компании как общегосударственного уровня (НАК «Укрэнерго», «Укрзалызняця», ГП «Укрпочта», ОАО «Укртелеком» и т.д.), так и регионального – поставщики коммунальных услуг, включая теплоснабжение, канализацию, водоснабжение и т.д.

В мировой практике подобные отрасли принято либо регулировать, либо сохранять в государственной собственности. В обязанности государства входит контроль и регулирование деятельности естественных

монополистов для предотвращения злоупотреблений и ущемления прав потребителей. В первую очередь подобное регулирование должно происходить экономическими методами. Но следует заметить, что во многих странах в последние годы сфера и масштабы государственного регулирования существенно сократились как в связи с технологическими нововведениями, так и в результате появления новых подходов к формированию и регулированию соответствующих рынков.

Деятельность естественных монополий зависит от большого количества факторов, и в каждой стране исторически определяется её уровнем развития, природными ресурсами и географическими условиями. Выбор модели реформирования ограничивается технологическими возможностями, конъюнктурой сложившихся условий информационной среды, социально-экономическим и политическим статусом страны. Таким образом только оптимальное сочетание государственного, рыночного и корпоративного регулирования, адекватное специфическим условиям функционирования естественных монополий на микро-, мезо-, макро-, мегауровнях, комбинированная форма регулирования выступает как оптимальный способ получения максимального блага от монополистических организаций.

Очевидно, что отрасли естественных монополий в Украине нуждаются в незамедлительном реформировании, однако универсального для всех рецепта реформирования не существует. К каждому предприятию необходимо подходить индивидуально с учетом последствий подобного реформирования не только (и не столько) для самой компании, но и для экономики в целом, а также потребителей её продукции – населения.

С одной стороны, разукрупнение монополиста может привести у существенному повышению затратности и, как результат, снижению прибыли. Поэтому сохранение части естественных монополий с усилением государственного регулирования выглядит предпочтительнее. С другой стороны, нельзя пренебрегать зарубежным опытом государственно-частного партнерства. При этом передача в концессию должна сопровождаться проведением обязательного

мониторинга со стороны не только государства, но и общественности, что позволит подчинить деятельность фирм-концессионеров интересам экономики и общества.

УДК 339.165.4(477)

## ПРИНЦИПЫ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ ПО СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

*Сенько Е.В., к.е.н., доцент (НУ «ОМА»)*

Несмотря на совокупность новых теоретических и методических положений, раскрывающих причины и направления формирования основных тенденций, которые должны быть учтены в комплексе экономических проблем, по ряду причин внешнего и внутреннего характера становление Украины как морской державы не реализуется. Поэтому важно определить методологические принципы управления экономическим потенциалом по критериям устойчивого и эффективного функционирования специализированных предприятий морского транспорта. Принцип параметрического управления комплексностью состояния системы, в частности, судоходных компаний и портов нацелен на достижение адекватного развития флота флага Украины относительно параметров глобального рынка морской торговли.

Важнейшей целевой задачей при современном состоянии мирового торгового флота и ограниченности доступа к привлечению высококвалифицированных специалистов плавсостава становится обеспечение высоких стандартов проживания на борту судна. Этим стандартом ограничивается экономия судовладельческих структур на конструктивных элементах судна и на оплате труда. Параллельно возрастает эффект грузовладельцев и пассажиров вследствие роста синергии и воспринимаемой

ценности услуг.

Судовладельцы, в собственности которых находятся значительные величины капитальной стоимости и занимающие определяющие позиции в глобальном рынке морской торговли, в своем бизнесе могут успешно продвигаться только на основе опоры на соответствующих специалистов-моряков. Главным в действиях судовладельцев становится социально-экономическое партнерство с менеджментом и плавсоставом. Именно в этих условиях и могут формироваться ставки Международной федерации труда, которые по инициативе ряда судовладельцев существенно повышаются. Это – основное условие устойчивого удержания позиции конкурентоспособного флота в сегменте операторской деятельности. При этом важнейшей закономерностью современного этапа экономического роста является взаимосвязь интенсивности производства и оптимальности транспортных расходов. Расходы морских транспортных компаний оптимизируются в сегменте устойчивых грузопотоков – контейнерных или зерновых. Это достигается при высокой степени интеграции производства и агропромышленного комплекса.

Морская транспортная индустрия должна рассматриваться с позиции трехвекторной составляющей результатов: коммерческой эффективности собственников капитала, государственных интересов и мультипликативного фактора стимулирования развития смежных концентров. Игнорирование этой реальности и предопределило политические ориентиры при назначении руководителей транспортной отрасли. Следствием ошибок и является полное несоответствие всех видов транспорта по технико-экономическому уровню не только процессам интеграции в международном разделении труда, но и текущим потребностям грузовладельцам-резидентам.

Высокий уровень концентрации капитала на рынке морской торговли формируется под воздействием группы объективных факторов, предопределяющих сбалансированность состояния подсистемы, среди которых выделяются:

– относительно низкая степень дифференциации предложения по параметрам