

**В. И. Самаруха,**

**Г. А. Хоменко**

## **ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВЫХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ В ПЕРИФЕРИЙНОЙ МОНОПОЛИИ\***

Раскрыта роль периферийных монополий в становлении и развитии рыночных отношений, на примере периферийная монополия», на примере ОАО «РЖД» показаны специфические особенности формирования цен и тарифов в этих корпорациях, а также функционирование финансовых отношений.

\* Подготовлено при финансовой поддержке государственного задания № 2014/52 на выполнение государственных работ в сфере научной деятельности базовой части проекта № 326 «Финансово-бюджетное проектирование как основа управления социально-экономическим развитием ресурсного региона Сибири» (номер госрегистрации в ФГ АНУ ЦИТ и С 01201458898).

*Ключевые слова:* Россия, периферия, центр, периферийная монополия регион, ОАО «РЖД», финансовые отношения.

**V. I. Samarukh,**

**G. A. Homenko**

## **FEATURES OF FINANCIAL RELATIONSHIP IN PERIPHERAL MONOPOLY**

The role of peripheral monopolies in formation and development of the market relations, on an example peripheral monopoly is opened", on the example of JSC RZhD specific features of pricing and tariffs in these corporations, and also functioning of the financial relations are shown.

*Keywords:* Russia, periphery, center, peripheral monopoly region, JSC RZhD, financial relations.

Под термином периферийная монополия мы понимаем крупные национальные корпорации, которые находятся в развивающихся (периферийных) странах. Данное понятие опосредует собой определенные особенности финансовых взаимоотношений между всеми участниками хозяйственного процесса. Важно понимать, что на любом этапе развития человеческого общества существует «центр» и «периферия» при этом понятие периферия ни в коем случае не несет негативного оттенка, а является, условно говоря «цехом первичной обработки сырья и материалов».

На наш взгляд, ситуацию на «периферии» мирового хозяйства можно определить, как процесс формирования и последующего развития периферийных монополий, как правило – крупных корпораций.

По нашему мнению, периферийная монополия – это монополия, создаваемая с целью экономического контроля над периферией мировой экономики. При этом периферийная монополия может быть создана как государством «Центра» (наиболее распространенная ситуация), так и государством «периферии» (менее распространенная, но более интересная ситуация). В последнем случае периферийное государство пытается сменить свой статус в мировой экономике и «переместиться» в «Центр», применяя стратегию эмуляции, то есть воспроизводства социально-экономической модели экономически успешного государства. Э. Райнерт иллюстрирует экономическую эмуляцию следующим историческим примером: «Первая в истории человечества масштабная промышленная политика использовала вывод о том, что именно сделало богатые области Европы богатыми, – идею, что технологическое развитие всего в одной сфере в пределах одной географической области может сделать богатой целую страну» [6]. Это можно охарактеризовать как бюджетно-налоговое взаимодействие государства и монопольных корпораций, при их развитии, что в конечном значении ведет к экономическому росту.

Вероятно, истоки периферийных монополий следует искать даже ранее эпохи Великих географических открытий – их предтечи появились уже на заре Средних веков. На наш взгляд, периферийные монополии были одним из инструментов принуждения к рынку. Первоначально это принуждение происходило через институт так называемой «разбойничьей торговли», характерной для

Раннего Средневековья

На смену пиратству пришли периферийные монополии, сознательно организуемые и финансируемые государствами Европы. Целью их создания было включение стран будущей периферии в новую мировую экономику «не за счет стихийного развития рыночных связей, а за счет принуждения. Традиционные отношения уступали место новым» [3].

Таким образом, первые периферийные монополии за пределами Западной Европы оказались инструментом европейской колонизации. И в наше время периферийные монополии контролируют динамику экономического роста на периферии – через технологические революции и финансовый капитал. В этой связи К. Перес пишет: «технологическая революция вообще возникает в ведущей стране пока еще преобладающей парадигмы и распространяется сначала там, а затем на периферии» [4].

Иначе говоря, страны «периферии» специализируются либо на производстве сырья, либо на производствах, зашедших в технологический тупик. Выйти из этого тупика можно с помощью создания государством периферийной монополии. При этом периферийная монополия должна быть локализована в наименее продвинутых секторах и на самых неразвитых, но потенциально перспективных с хозяйственной точки зрения территориях. Следует отметить, С. Гуриев, противник монополизма в железнодорожной отрасли, вынужден сделать исключение для Сибири и Дальнего Востока: «В западной части страны, где плотность сети железных дорог высока, есть все условия для организации конкуренции между вертикально интегрированными концессиями, а в восточной части страны с невысокой плотностью этого сделать нельзя» [2].

На наш взгляд ОАО «РЖД» можно считать классическим примером периферийной монополии. Важно осознавать, что в рамках нашей страны, которая является крупнейшей в мире по территории, роль железнодорожного транспорта в различных регионах будет принципиально отличаться, но на макроэкономическом уровне обойтись без него нельзя.

Однако продолжительное воздействие периферийных монополий, созданных в странах «Центра», на хозяйственный комплекс периферийных территорий, формирует ригидную зависимость от предыдущей траектории развития, которую Э. Шумахер назвал дуальной экономикой и описал ее следующим образом «...это ситуация, когда бок о бок сосуществуют две группы людей с разным образом жизни, и даже самый скромно живущий представитель одной группы ежедневно тратит во много раз больше, чем зарабатывает самый усердно работающий представитель другой» [8]. Это описание напоминает одну большую северную страну (Российскую Федерацию), где преимущественно в двух крупнейших городах (Москва и Санкт-Петербург) сосредоточены секторы продвинутых промышленных производств и услуг, а также около 15 % населения страны. Наиболее опасной тенденцией является концентрация в этих городах финансовых ресурсов, что фактически «обескровливает» экономику других регионов. В такой ситуации единственным выходом является развитие инфраструктуры, и прежде всего железнодорожного транспорта как крупной национальной корпорации, во всех ее смыслах по всей территории страны.

Финансово-экономический кризис конца XX века в России наглядно показал необходимость выстраивания контролируемой и развитой инфраструктуры.

Наличие развитой инфраструктуры оказывает существенное развитие на хозяйственную динамику региона. Так Ю. Н. Гольской и И. А. Кузнецова отмечают: «...в регионах с развитой сетью железнодорожных путей выявлена корреляционная связь объемов отправленных грузов с темпами роста ВРП.

Установлено 37 регионов с сильной, 29 регионов со средней, 8 регионов со слабой корреляционной связью» [1]. Среди регионов с сильной корреляционной связью присутствует также и Иркутская область.

Важнейшей идеей, заложенной в понятие «инфраструктура», является разделение объекта на инфраструктурное обеспечение и множество элементов (индивидуальных производителей, пользователей, систем и т. д.), использующих это обеспечение, но не предопределяемых им. Предназначение инфраструктуры – создавать материальные условия и возможности для функционирования этих элементов. Следует отметить, что у развитых стран после создания передовой инфраструктуры (в мировом масштабе) не стало проблем с производством: оставляя у себя науку и технологические разработки и образование, конкретные производства можно переносить куда угодно и продавать кому угодно, тем более, что технологическая организация производства это позволяет. При этом производство никуда не исчезает (из США, например): мировые инфраструктуры транспорта, торговли, финансов обеспечивают контакты производства и всех потребителей, где бы они ни находились. Сменился тип мирового господства: не производитель конечной продукции и даже не создатель технологии «имеет все», а «держатель» мировой инфраструктуры (что дает основание утверждать: в целях обеспечения экономической безопасности России – крупные инфраструктурные монополии, включая ОАО «РЖД», должны оставаться в государственной собственности). При этом все большее значение приобретает инфраструктура финансового рынка, которая находится под влиянием США – сразу по окончании Второй мировой войны она стала создаваться с целью формирования глобальной финансово-экономической системы.

Инфраструктурный тип организации быстро становится господствующим, но пока его распространение ограничено материальными пределами (географией и ресурсами), и в мировом хозяйстве возникают регионы. Региональные образования, естественно, конкурируют между собой за «право владения инфраструктурами» [5]. В сущности, отмеченная С. В. Поповым конкуренция зачастую проходит в попытках утвердить ту или иную инфраструктурную монополию.

С нашей точки зрения, ОАО «РЖД» является крупной национальной корпорацией – полисистемной монополией. Цель ее существования заключается в том, что это общая инфраструктура страны и второй раз ее никто создавать не будет. Цены и тарифы инфраструктуры полисистемные монополии могут устанавливать любые. Таким образом, полисистемная монополия получает тот колоссальный ресурс, который делает ее независимой от всех субъектов рынка.

Последнее обстоятельство позволяет существенно влиять на динамику социально-экономического развития. При этом доказано, что железнодорожные перевозки являются индикатором социально-экономической ситуации в стране.

Следует отметить, что современная капиталистическая система как социально-экономическое явление характеризуется господством «золотого миллиарда» над мирохозяйственной периферией в лице стран «Юга» посредством экономических (доллар США, внебиржевой глобальный валютный рынок Forex, системы пластиковых карт «VISA» и «MasterCard»), технологических (Интернет, GPS) и социальных инфраструктур (Голливуд, MTV). Одним из последствий функционирования такого рода полисистемных монополий является воспроизводство оппозиции «центр – периферия», т. е. того процесса, который сейчас принято называть «глобализация» [7]. Развивающиеся страны попросту попадают в «инфраструктурные ловушки», например, через проведение навязанных МВФ структурных реформ. С нашей точки зрения экономические реформы направленные на разрушение полисистемных монополий и инфраструктурных монополий влечет за собой не только экономический кризис и социальное потрясение но и усложняет систему финансирования экономического развития.

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585. Создание корпорации стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384. 01 октября 2003 года – начало деятельности ОАО «РЖД».

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, ее полномочия осуществляет Правительство. Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству (табл.).

Динамика роста уставного капитала ОАО «РЖД»\*

Годы	Размер уставного капитала (в р.)	Размер уставного капитала (в акциях)
01.01.2007 г.	1 535 700 000 000	1 535 700 000
01.01.2008 г.	1 541 697 819 000	1 541 697 819
01.01.2009 г.	1 583 197 189 000	1 583 197 189
07.07.2009 г.	1 594 516 219 000	1 594 516 219
01.01.2011 г.	1 698 128 067 000	1 698 128 067
01.01.2012 г.	1 786 715 588 000	1 786 715 588

24.12.2012 г.	1 826 876 540 000	1 826 876 540
15.07.2013 г.	1 887 709 216 000	1 887 709 216
31.07.2014 г.	1 960 152 865 000	1 960 152 865

\* Составлено авторами по данным ОАО «РЖД» сегодня [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=628](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628).

Как видно, из таблицы формирование уставного капитала. Миссия ОАО «РЖД» состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в евро-азиатскую транспортную систему.

Главные цели деятельности общества – обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Стратегическими целями компании являются:

- увеличение масштаба транспортного бизнеса;
- повышение производственно-экономической эффективности;
- повышение качества работы и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности.

#### **Список использованной литературы** 1. Гольская Ю.

Н., Кузнецова И. А. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2010. – № 5 (73). – С. 63.

2. Гуриев С. Мифы экономики. Заблуждения и стереотипы, которые распространяют СМИ и политики. – 4-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс. – С. 109.

3. Кагарлицкий Б. Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 265.

4. Перес К. Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов процветания / пер. с англ. Ф.В. Маевского. – М. : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2011. – С. 96–97.

5. Попов С. В. Идут по России реформы // Кентавр. – 1992. – № 2 (6).  
–  
С. 38–39. 6. Райнерт Э. С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2011. – С. 109–110.
7. Хаустов Д.С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мирсистемного анализа // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. № 5 (73). С. 128–129.
8. Шумахер Э. Ф. Малое прекрасно. Экономика, в которой люди имеют значение / пер. с англ. Д. О. Аронсона; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. – С. 202–203.

**Информация об авторах** *Самаруха Виктор Иванович* – доктор экономических наук, профессор, кафедра налогов и таможенного дела, Байкальский государственный университет, 66003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: vis@isea.ru.

*Хоменко Георгий Андреевич* – к.э.н., ассистент, Иркутский государственный университет путей сообщения, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15, e-mail: khomenko.gosha@mail.ru.

### **Authors**

*Viktor I. Samarukha* – Doctor habil. (Economics), Professor, Chair of Taxes and Customs Affairs, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russia; e-mail: vis@isea.ru.

*Georgy A. Khomenko* – Cand.Econ.Sci, Teaching Assistant, Irkutsk State Railway Engineering University, 15 Chernyshevsky St., 664074, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: khomenko.gosha@mail.ru.