

концу периода ценового ожидания, цена ($Ц_{ожид}$), которую мы сформировали на момент формирования ценовой стратегии под воздействием временных факторов, каковы исходят из ценовых или неценовых ситуаций не соответствует прогнозным величинам действительности ($Ц_{действит}$) и образуется количественная разница – так называемая, дельта (Δ), что и является амплитудой ценовых стратегий в количественном измерении:

$$|\Delta| = Ц_{действит} - Ц_{ожид}$$

где: $|\Delta|$ - абсолютная разница между ценой действительной и ценой ожидания;

$Ц_{действит}$ - действительная цена на конец периода ценового ожидания;

$Ц_{ожид}$ - ожидаемая (спрогнозированная) цена на конец периода ценового ожидания.

Стремясь к горизонту и идя к нему, убеждаемся, что это мираж, а горизонт, по мере приближения к нему, отодвигается, так и ценовая стратегия посредством амплитуды ценовых колебаний стратегии является нашим постоянным экономическим миражом на ценовом горизонте.

Здесь просматривается конкретно философия экономики, заключающаяся в эффективности создания блага для общего бытия, которым является духовная стезя цивилизации. Рассмотренный аспект формирования будущей стоимости блага весьма актуален не только в условиях нестабильной экономики государства, но и является вечным спутником эффективности экономического процесса

УДК 325.456

РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ В ЕСТЕСТВЕННО-МОНОПОЛЬНЫХ ОТРАСЛЯХ

Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрГАЗТ)

Среди множества актуальных проблем в сфере исследования рынка и государственного регулирования экономики вопрос о целесообразности и последствиях реформирования естественно-монопольных структур занимает не последнее место. На сегодняшний день можно привести как большое количество аргументов, свидетельствующих о необходимости преобразований в сфере естественных монополий, так и множество доводов против создания конкурентной среды в

данной сфере экономики.

Железнодорожный транспорт, как пример естественной монополии, является особо значимым элементом не только для стабильного функционирования отдельных отраслей хозяйствования, но также является исключительно важным звеном для экономики государства в целом. Постоянное развитие и эффективное функционирование железных дорог является залогом устойчивых темпов экономического роста, национальной безопасности, повышения качества жизни населения.

Деятельность любой естественной монополии характеризуется значительной величиной капитальных вложений (на прокладку магистралей, строительство железнодорожных станций) и содержание их в функционирующем состоянии (обновление подвижного состава), в то время как предельные затраты на перевозку дополнительного пассажира или добавочной единицы груза невелики. Таким образом, высокий уровень необратимых затрат свидетельствует о нецелесообразности применения конкурентных отношений в отраслях с естественно-монопольными характеристиками. В данном случае на потенциального конкурента накладывается необходимость вложения огромных средств для выхода на уровень производства, сопоставимый с объемом выпуска естественной монополии, то есть ограниченный ресурсы используются неэффективно. Естественная монополия, как правило, закреплена за определенным рынком сбыта, то есть обслуживает определенный населенный пункт или промышленный район. Появление потенциальных конкурентов является невыгодным для общества из-за ограниченности рынка и дублирования производственных мощностей. Таким образом, развитие конкурентных отношений в сфере функционирования естественных монополий, не всегда является целесообразным.

Однако неоптимальное распределение и использование ресурсов в рамках естественной монополии может привести к снижению эффективности и ухудшению деятельности, как самой монополии, так и смежных с ней отраслей. В этой связи именно необходимость повышения эффективности функционирования предприятий в сфере естественных монополий является, как правило, одной из главных причин реформирования естественно-монопольного сектора экономики.