

Таким образом, проблема морального риска на рынке страховых услуг возникает в связи с тем, что получение страхового полиса снижает стимулы застрахованного к принятию мер предосторожности.

Для уменьшения морального риска необходимо, чтобы страхующийся взял на себя определенную часть расходов на покрытие ущерба. Это возможно в одной из двух форм:

1) совместное страхование, при котором компания платит менее 100 % заявленной суммы, а оставшуюся часть оплачивает полисодержатель;

2) применение вычетов. В данном случае лицо, приобретающее страховой полис, обязано оплатить фиксированную сумму за ущерб.

Следует отметить, что совместное страхование и вычеты не решают полностью проблемы морального риска. Она исчезла бы лишь в том случае, если бы страховые компании могли наблюдать за всеми действиями своих клиентов по принятию ими соответствующих мер предосторожности.

Г.С. Зубрицкая
БГЭУ (Минск)

ЕСТЕСТВЕННЫЕ МОНОПОЛИИ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНЫМ ОТНОШЕНИЯМ

Железные дороги, являясь естественной монополией и реализуя эффект масштаба, имеют особое значение для нашей страны, ее экономики и национальной безопасности. Ведь железнодорожный транспорт оказывает услуги, выполняет перевозки грузов и пассажиров на широком географическом пространстве. С ним сопряжены интересы практически всех отраслей и сфер национальной экономики.

Государство заинтересовано в создании конкурентоспособной железнодорожной отрасли, способной к саморазвитию и оптимальному функционированию, обеспечению безопасности перевозок и стимулированию экономической инициативы входящих в эту естественную монополию железнодорожных предприятий. Развитие и функционирование естественных монополий в Республике Беларусь еще далеки от оптимума. Это касается и Белорусской железной дороги. Чтобы эффективно функционировать в рыночной экономике, данной отрасли необходимо пополнить свой кадровый состав высококвалифицированными менеджерами, адаптированными к работе в новых условиях.

Одним из направлений деятельности может быть привлечение новых перевозчиков. Этому готова поспособствовать ликвидация перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Чтобы минимизировать убытки в сфере пассажирских перевозок, следует значительно поднять уровень сервиса, обновить подвижной состав, всю материально-техническую базу. Инвестиции можно перераспределить из сферы грузоперевозок. Вместе с тем низкие доходы населения не позволяют полностью отказаться от субсидирования пассажироперевозок. В таких условиях эффективный менеджмент будет заключаться в реализации факторов внутриотраслевой оптимизации инвестиционных потоков. Следует учитывать то, что ценовая политика в железнодорожной отрасли довольно жесткая. Государство ограничивает рост железнодорожных тарифов и каждое их повышение подвергается глубокому анализу и резкой критике со стороны общественности. Здесь экономические проблемы переплетаются с политическими. Ведь рост цен на услуги железнодорожного транспорта влияет на снижение жизненного уровня населения не только прямо, но и косвенно, через раскручивание инфляционной спирали.

Государственное регулирование естественной монополии на транспорте имеет целью достижение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечение эффективного функционирования субъектов естественной монополии на транспорте и доступности их услуг для потребителей. Тарифы должны возмещать затраты на оказание услуг, обеспечивая рентабельную работу регулируемых государством субъектов естественной монополии на транспорте. Все это с достаточной степенью объективности и справедливости позволяет предположить, что усиление оперативно-хозяйственной самостоятельности различных звеньев такой естественной монополии, как Белорусская железная дорога, при наличии когорты высококлассных менеджеров будет способствовать не только положительной экономической динамике, но и развитию конкурентных отношений в белорусской экономике. Подобная траектория изменения системы экономических отношений лежит в русле процессов разгосударствления, осуществляемого в разных формах, различными методами и при помощи широкого арсенала наработанных в мировой практике инструментов. Одним из важнейших результатов разгосударствления исследуемой естественной монополии будет формирование конкурентной среды в сфере перевозок (как грузовых, так и пассажирских). Обеспечиваемые таким образом конкурентные начала во взаимодействии входящих в Белорусскую железную дорогу хозяйственных звеньев позволяют сконцентрировать их усилия на достижении наиболее высоких результатов производственно-экономической деятельности.