ФИЛОСОФИЯ ЭКОНОМИКИ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НАУКА

УДК 339.175 + 347.731 + 339.137

С. А. Евтюхов
С. А. Лукьянов

К ВОПРОСУ О СОСТЯЗАТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ РЕГУЛИРУЕМЫХ РЫНКОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ[1]

На основе результатов сплошного обследования авиакомпаний Российской Федерации, проведенного в 2006–2008 гг., в статье анализируются основные барьеры входа в данную отрасль. Делается вывод о существовании для этого значительных структурно-технологических и поведенческих отраслевых барьеров, что ставит под вопрос представление о ней как об отрасли с квазиконкуренцией в условиях современной российской экономики. Проведенная эмпирическая оценка высоты входных барьеров позволяет заключить, что для анализируемой отрасли группа административных барьеров рассматривается респондентами как наиболее значимая с точки зрения ограничения конкуренции.

К л ю ч е в ы е с л о в а: структура рынка, конкуренция, барьеры входа, концентрация.

Открытость национальных границ, как следствие глобализации мировой экономики, с одной стороны, и усиление глобальной конкуренции — с другой приводит к так называемому противоречию между барьерами входа относительно их географической локализации [4]. В условиях глобализации особую значимость имеет предложенное Д. Якобсоном и Б. Андреоссо деление отраслевых барьеров входа на барьеры первого и второго порядка[2]. Барьеры второго порядка нивелируются, а роль барьеров первого порядка заметно возрастает.

---

[1] Авторы выражают благодарность Е. В. Тиссен, Н. В. Кисляк за помощь в проведении эмпирического анализа.

[2] В представлении данных авторов, барьеры первого порядка охватывают все свойственные национальному рынку препятствия на вход в него. Барьеры второго порядка относятся к совокупности дополнительных инструментов сдерживания входа, с которыми сталкиваются фирмы при экспансии на зарубежный рынок.

© Евтюхов С. А., Лукьянов С. А., 2011

Глобализация оказывает противоречивое воздействие на национальные экономики и экономических агентов, оперирующих на международных и национальных рынках, с одной стороны усиливая взаимозависимость между экономиками, стирая (нивелируя) национальные границы, повышая открытость национальных экономик, с другой — усиливая асимметрию между странами и экономическими агентами, создавая тем самым новые барьеры (преимущественно барьеры первого порядка) для экономической активности компаний. Следовательно, можно предположить, что такая противоречивая связь между глобализацией и отраслевыми барьерами входа может быть интерпретирована в качестве индикаторов глобализационных процессов как на уровне национальных экономик, так и на уровне отдельных экономических агентов [4]. В этих условиях ряд отраслей национальной экономики особенно подвержены воздействию иностранной конкуренции, например рынок авиационных пассажирских перевозок (далее — АПП) России.

Рынок АПП в любой экономике служит специфическим показателем развитости экономики в целом. По уровню предложения услуг в этой отрасли можно судить о развитости инфраструктуры всей экономики, уровне научно-технического потенциала отрасли и экономики в целом, рыночной власти оперирующих в отрасли компаний; по уровню спроса на авиаперевозки — об уровне благосостояния населения в целом, степени его мобильности. С точки зрения экономической политики можно говорить о наличии корреляции между степенью развитости авиации и рынка авиаперевозок в стране, с одной стороны, и эффективностью экономической, промышленной, социальной и институциональной политики государства — с другой. Эти аспекты, безусловно, предопределяют особый интерес к анализу рынка авиационных пассажирских перевозок.

В нашей работе мы намерены, опираясь на базу данных по всем оперирующим авиакомпаниям России, эмпирически оценить уровень конкуренции в отрасли АПП и доказать, что рыночная структура здесь не носит характер квазиконкуренции, присущей соответствующим отраслям Западной Европы и США.

База данных и методика эмпирического исследования

В качестве основного источника информации для нашего исследования мы используем базу данных ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ». В работе используются сведения о 355 компаниях-авиаперевозчиках РФ, вошедших в отрасль в 1991–2006 гг., а также статистические и отчетные материалы Росавиации, Транспортной клиринговой палаты, Федерального агентства воздушных сообщений РФ, Минтранса РФ.

Помимо информации из официальных источников мы использовали результаты собственных исследований — опроса 156 экспертов авиакомпаний РФ посредством анкеты (опросного листа) и интервьюирования.

О состязательности рынка авиаперевозок России

Рынки пассажирских авиаперевозок Западной Европы и США зачастую анализируются как пример состязательного (квазиконкурентного) рынка,

концепция которого представлена в работах Баумоля, Панзара, Уиллига и Кейвза [1–3]. В какой же степени характеристики состязательного рынка могут быть присвоены российскому рынку авиаперевозок? Согласно Баумолю «состязательный рынок — это рынок, вход на который абсолютно свободный и выход абсолютно бесплатный». Это предполагает, что новичок не находится в невыгодном положении в отношении техники, качества продукта по отношению к укоренившейся фирме.

Авторы концепции состязательных рынков считают обязательным выполнение следующих условий: свободный доступ к технологиям для укоренившихся и новых фирм; наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции; незначительные необратимые издержки входа; реализация стратегии «ударить и убежать» для новых фирм.

Условие свободного доступа к технологиям, которыми владеют действующие фирмы, является реально выполнимым на множестве рынков, в том числе и на рынке пассажирских авиаперевозок. Под доступными технологиями при наличии парка самолетов в первую очередь подразумеваются услуги основных и гостевых аэропортов. В то же время в авиационной отрасли встречается ситуация, когда аэропорт объединен в одно юридическое лицо с местной авиакомпанией, что зачастую затрудняет открытие новых маршрутов через этот аэропорт для других авиакомпаний.

Наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции реализуется на практике через незамедлительное проникновение конкурентов на существующие маршруты компаний, как только существенно повышаются цены на авиаперевозки. Это обусловлено тем, что авиакомпании постоянно вынуждены искать приложение своих капиталов в целях повышения рентабельности бизнеса.

Условие низких необратимых издержек входа выполнимо для рынка АПП лишь с некоторыми оговорками. Необратимые затраты — это постоянные затраты, возникающие вследствие осуществления невозвратных инвестиций. Состязательность рынка предполагает, что необратимые издержки на проникновение в отрасль должны быть низкими, несущественными. Баумоль рассматривал рынок пассажирских авиаперевозок именно как рынок с незначительными необратимыми издержками.

Еще в меньшей степени на рынке авиационных пассажирских перевозок выполняется условие относительной легкости входа новичка, использующего стратегию «ударить и убежать». Предполагается, что потенциальный конкурент может использовать любую, даже краткосрочную, возможность получения прибыли, поскольку он может войти, получить прибыль до того, как цены изменятся, и затем выйти из отрасли без всяких затрат. А укоренившиеся в отрасли фирмы, опасаясь такого вторжения конкурентов, будут держать цены на уровне предельных затрат, и рынок, будучи даже высококонцентрированным, будет показывать «конкурентные результаты».

Условие относительно низких необратимых затрат тесно связано с условием реализации стратегии новичка «ударить и убежать». Когда инвестиции обратимы, фирме не надо беспокоиться о том, как долго она сможет пробыть в данном бизнесе, поскольку она всегда сможет продать свои основные фонды

по цене не ниже их рыночной оценки. Но когда присутствуют необратимые затраты, срок жизни основных фондов становится решающим фактором. Чем больше необратимые затраты, тем более длительным является период функционирования в отрасли, необходимый для возмещения затрат, тем менее успешна реализация стратегии «ударить и убежать».

Представленный выше предварительный анализ базовых теоретических положений концепции квазиконкуренции позволяет усомниться в выполнимости необходимых условий состязательности рынка АПП России. Проверим данный вывод, описав структуру российского рынка АПП на основе дескриптивной статистики и оценив эконометрически на основе данных опроса авиакомпаний РФ.

Структура рынка авиационных пассажирских перевозок России характеризуется следующими параметрами:

1. Практически все игроки рынка авиационных пассажирских перевозок — и лидеры, и аутсайдеры — вышли из «Аэрофлота — Советских авиалиний», во времена СССР единственной авиакомпании страны. После распада государственного авиаперевозчика образовались 393 авиакомпании. Их формирование происходило, как правило, по территориальному признаку — на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации либо объединенных авиационных отрядов. В свою очередь, это предопределило соответственно и их позиции в структуре рынка АПП, — маршрутные сети, аэропорты базирования, авиапарк.

2. Рынок АПП России чрезвычайно динамичен. Начиная с 2000 г., после более чем 10-летнего спада объемов пассажирских перевозок, наступил период роста их объема в среднем до 9–10 % в год при ежегодном росте ВВП России в среднем на 5–6 %. За последние 5 лет объем перевозок вырос на 60 %, при этом количество перевозчиков постоянно сокращалось (табл. 1).

Если говорить о «входе-выходе» на российском рынке АПП в количественных показателях, то наблюдается достаточная динамика. Однако анализ производственных активов, маршрутных сетей, числа и качества авиапарка входящих авиакомпаний говорит о том, что наблюдается в основном вход небольших компаний, имеющих в парке всего несколько самолетов, предназначенных для частных/деловых полетов либо обслуживающих соответствующие отрасли народного хозяйства. Всего за 2006 г. было выдано 7 и аннулировано 6 сертификатов эксплуатантов коммерческой гражданской авиации РФ [6, *92–94*].

Обобщенные показатели развития рынка АПП РФ с 1993 по 2006 г., свидетельствующие о достаточной количественной динамике его развития, приведены в табл. 1.

3. Рынок авиационных пассажирских перевозок характеризуется довольно высоким уровнем концентрации. При том, что всего функционируют около 180 авиакомпаний, 90 % всех перевозок выполняют лишь 25 авиакомпаний, а около 60 % объемов работ — ведущие 5 авиакомпаний.

Мы рассчитали отраслевой индекс Херфиндаля — Хиршмана (1), который дает оценку уровня концентрации в отрасли с учетом степени равномерности

Таблица 1

Обобщенные показатели развития рынка авиационных пассажирских перевозок РФ (1993–2006)

Год	Количество эксплуатантов	Количество выданных сертификатов (входов)	Количество аннулированных сертификатов (выходов)	Количество перевезенных пассажиров, млн чел.	
				всего	в том числе на международных воздушных линиях
1993	260	161	0	–	–
1994	393	148	15	–	–
1995	387	55	61	–	–
1996	389	44	42	26,96	9,38
1997	362	37	64	25,10	9,12
1998	338	37	61	22,33	8,41
1999	328	26	36	21,47	7,14
2000	296	17	49	21,83	8,14
2001	267	7	36	25,07	10,04
2002	235	10	42	26,52	11,08
2003	216	5	24	29,42	12,31
2004	199	4	21	33,78	14,90
2005	182	4	21	35,09	15,89
2006	183	7	6	38,00	17,20

Источник: составлено авторами по данным ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ», Росавиации, Транспортной клиринговой палаты.

(неравномерности) распределения рыночных долей между отдельными авиакомпаниями:

$$HHI = \Sigma S_i^2, \quad (1)$$

где S_i — доля *i*-го предприятия, % в общем выпуске отрасли.

Значение индекса составило 960,17. Выявленная величина индекса показывает, что в соответствии с критериями У. Шепарда рынок авиационных пассажирских перевозок России представляет собой нормальную олигополию без доминирования какой-либо из авиакомпаний.

4. Рынок АПП РФ можно охарактеризовать как рынок с *дискретной* конкуренцией. Под дискретной конкуренцией мы понимаем рыночную структуру, характеризующуюся а) относительно большим числом участников для всего продуктового пространства рынка; б) относительно малым количеством участников для отдельных пространственных сегментов рынка, которые отличаются высокой локализацией с достаточно высокими барьерами входа (на отдельный пространственный сегмент рынка). Российский рынок АПП — хороший пример рынка с дискретной конкуренцией, поскольку вход на отдельные

маршрутные сети авиаперевозок (пространственные сегменты рынка) является затрудненным в силу достаточно низкого уровня субституции между аэропортами для авиакомпаний и потребителей. Несмотря на «хорошие» количественные показатели уровня конкуренции в отрасли в целом, в силу ее дискретности общая картина степени конкуренции в отрасли выглядит не так оптимистично.

Представленный на основе дескриптивной статистики и отраслевого индекса Херфиндаля — Хиршмана анализ структуры российского рынка АПП позволяет заключить, что в современной российской экономике необходимые условия состязательности рынка авиационных пассажирских перевозок пока отсутствуют. Проверим данный вывод с помощью эконометрических инструментов, используя данные опроса авиакомпаний РФ.

Состязательность рынков как зависимая переменная в эконометрической спецификации модели может определяться, как было описано выше, четырьмя независимыми переменными: свободным доступом к технологиям для укоренившихся и новых фирм; наличием реальной угрозы потенциальной конкуренции; незначительными необратимыми издержками входа; реализацией стратегии «ударить и убежать» для новых фирм [5].

Наше эмпирическое исследование нацелено на решение двух основных вопросов: во-первых, мы хотели бы эконометрически проверить, являются ли выявленные четыре независимые переменные существенными для оценки российского рынка АПП как квазиконкурентного или состязательного; во-вторых, посредством дескриптивной статистики нам необходимо оценить каждую из данных независимых переменных на предмет ее реализуемости в условиях российского рынка АПП.

Оценка значимости условий наличия квазиконкуренции на рынке АПП выполняется посредством следующей эконометрической модели (уравнение 2):

$$\Pr(Y_i = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 \text{FreeEntry}_i + \beta_2 \text{Competition}_i + \beta_3 \text{EntryCosts}_i + \beta_4 \text{Strategy}_i), \quad (2)$$

где Y_i — наличие (1) или отсутствие (0) квазиконкуренции на рынке АПП; $F(\cdot)$ — функция стандартного нормального распределения; FreeEntry — экспертная оценка свободного доступа к технологиям (от 0 до 10; 0 — доступ к технологиям отсутствует, 10 — отсутствуют какие-либо ограничения на доступ к технологиям); Competition — экспертная оценка наличия реальной угрозы потенциальной конкуренции (от 0 до 10; 0 — угроза потенциальной конкуренции отсутствует, 10 — угроза потенциальной конкуренции максимальна); EntryCosts — экспертная оценка уровня необратимых издержек входа (от 0 до 10; 0 — необратимые издержки входа отсутствуют, 10 — необратимые издержки входа непреодолимы); Strategy — экспертная оценка возможности реализации стратегии «ударить и убежать» на рынке авиаперевозок (от 0 до 10; 0 — стратегия «ударить и убежать» может быть реализована любой авиакомпанией, 10 — стратегия «ударить и убежать» не может быть реализована ни одной компанией»).

Эмпирическую базу исследования составляют результаты опроса 156 экспертов ведущих авиакомпаний РФ и СНГ. Результаты оценки уравнения 2 представлены в табл. 2.

Таблица 2

Оценка значимости условий наличия квазиконкуренции на рынке АПП в рамках теоретической модели

Независимые переменные	Коэффициенты	
Const	−0,018195	(0,624518)
FreeEntry	0,013628**	(5,768325)
Competition	0,103686**	(4,587693)
EntryCosts	0,000318**	(4,800122)
Strategy	−0,018195*	(−2,255429)
Pseudo R^2	0,726	
Количество наблюдений	156	

Примечание. В скобках приведены значения Z-статистик; * — коэффициент значим на 5 %-м уровне значимости; ** — коэффициент значим на 1 %-м уровне значимости.

Представленные в табл. 2 результаты показывают, что все выделенные переменные эксперты рассматривают как существенные при оценке российского рынка АПП в качестве квазиконкурентного или состязательного. Таким образом, можно сделать вывод, что выполнение/невыполнение четырех условий состязательности рынков: свободный доступ к технологиям для укоренившихся и новых фирм; наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции; незначительные необратимые издержки входа; реализация стратегии «ударить и убежать» для новых фирм — являются необходимыми условиями для оценки уровня квазиконкуренции рынка АПП.

Дескриптивная статистика позволяет оценить эти четыре независимые переменные применительно к современному состоянию российского рынка авиаперевозок [4].

Оценивая *свободу доступа новичков к технологиям, которыми владеют укоренившиеся авиакомпании,* мы опирались на результаты анкетного опроса ведущих авиакомпаний России. Результат показывает наличие значительного технологического разрыва между компаниями-новичками и укоренившимися компаниями. Данный разрыв обусловлен в первую очередь сложностью доступа новичков к технологиям, которыми владеют укоренившиеся фирмы.

Оценивая *наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции*, следует отметить, что в период с 1990 г. наблюдалось большое количество входов новых игроков на данный рынок. Так, например, согласно данным ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ», в 2006 г. было осуществлено 33 входа в отрасль авиационных перевозок. Но лишь 7 игроков получили сертификат эксплуатанта авиационной техники. Более детальный анализ структуры активов входящих компаний, численности их сотрудников, развитости маршрутной сети авиакомпаний, а также их членства в IATA и ICAO позволяет говорить о том, что только одна авиакомпания (Sky-Express) из 33 обладает парком магистральных самолетов и может рассматриваться как

серьезный игрок в данной отрасли. Практически все респонденты (97 %) утвердительно ответили на вопрос о существовании значительных административных барьеров входа в отрасль АПП. Таким образом, можно сделать вывод о наличии в отрасли значительных поведенческих (административных) барьеров входа, что существенно снижает угрозу потенциальной конкуренции.

Анализируя проблему *уровня необратимых издержек входа*, мы опирались на то, что доминирующее число экспертов (98 %) охарактеризовали отрасль АПП как отрасль с очень высокой капиталоемкостью. Необратимые издержки при этом составляют значимую часть отмеченной «капиталоемкости» и определяются высокой степенью специфичности ресурсов рынка АПП. В качестве важнейшего компонента необратимых издержек выступают трансакционные издержки. Интервьюирование экспертов показало, что рынок АПП РФ характеризуется крайне высоким их уровнем, что объясняется необходимостью сдерживать вход в отрасль новых участников, либо, наоборот, осуществить попытку входа. При этом в качестве инструмента достижения данной цели используются в подавляющем большинстве случаев не экономические механизмы конкуренции, а административные меры.

Оценивая возможности *реализации стратегии «ударить и убежать» для новых фирм* на российском рынке авиаперевозок, все эксперты отметили невозможность быстрого перемещения капитала из одного рыночного сектора в другой. Например, отрасль АПП РФ характеризуется отсутствием субституции аэропортов как для авиакомпаний, так и для пассажиров. Условием субституции аэропортов является наличие их равной доступности (например, связок между аэропортами с точки зрения пассажиров) и возможности базирования для авиакомпании (определяется классом аэропорта, наличием сертификата на прием и обслуживание различных типов авиационной техники и др.).

Эконометрический анализ выполнения четырех условий квазиконкуренции (уравнение 2) говорит о корректности применения такой оценки для характеристики отрасли АПП с точки зрения наличия квазиконкуренции, а дескриптивная оценка четырех независимых переменных уравнения 2 свидетельствует о невыполнении условий состязательности отрасли АПП РФ.

На основе результатов сплошного обследования авиакомпаний РФ, проведенного в 2006–2008 гг., можно сделать вывод о существовании значительных структурно-технологических и поведенческих отраслевых барьеров входа в отрасли АПП РФ, что ставит под вопрос представление о ней как об отрасли с квазиконкуренцией в условиях современной российской экономики, что характерно для рыночной структуры АПП Европы и США. Проведенная нами эмпирическая оценка высоты входных барьеров позволяет заключить, что для анализируемой отрасли группа административных барьеров рассматривается респондентами как наиболее значимая с точки зрения ограничения конкуренции. Для описания рыночной структуры в отрасли АПП РФ мы ввели понятие «дискретная конкуренция», отражающее смещенную плотность рыночной концентрации в сторону небольших региональных авиакомпаний, как правило, состоящих в связке единой собственности или аффилированности «аэропорт —

авиакомпания», обладающих значительной рыночной властью на оперируемых ими маршрутах, но при этом обладающих незначительной долей рынка в общероссийском объеме перевозок.

1. *Baumol W. J., Panzar J. C., Willig R. D.* Contestable Markets and the Theory of Industry Structure. N. Y., 1982.

2. *Baumol W. J.* Contestable markets: An Uprising in the theory of industry Structure // American Economic Rev. 1982. March. Vol. 72.

3. *Caves R.* Air Transport and its regulators. Cambridge, 1962.

4. *Лукьянов С. А., Кисляк Н. В.* Отраслевые барьеры входа как важнейший инструмент политики ограничения конкуренции // Вопр. экономики. 2007. № 2. С. 101–111.

5. *Лукьянов С., Тиссен Е., Кисляк Н.* Рынок авиационных пассажирских перевозок России: квазиконкуренция или?.. // Там же. № 11. С. 120–138.

6. *Лукьянов С. А.* Рынок авиационных пассажирских перевозок. Современное состояние в России и странах СНГ // ЭКО. 2008. № 10.

Рукопись поступила в редакцию 11 октября 2010 г.

УДК 339.56 + 339.727.24 + 346.62

С. В. Голованова

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ В РОССИИ В 1995–2008 гг.

В статье рассматриваются тенденции развития международной торговли в России после либерализации внешнеэкономической деятельности. На основе анализа статистических данных проводится оценка изменения интенсивности и структуры международной торговли в период с начала экономических реформ.

К л ю ч е в ы е с л о в а: международная торговля, экспорт, импорт, Россия.

Экономические условия развития торговли после начала рыночных реформ

Барьерами на пути международной торговли являются не только прямые издержки, связанные с перевозом товара через границу (расходы на транспортировку, экспортные/импортные пошлины, плата за лицензию на осуществление внешнеторговой деятельности и пр.). Существуют и другие факторы, количественная оценка влияния которых затруднена: различного рода риски, связанные с отсутствием устойчивых долгосрочных связей с зарубежными партнерами; асимметричность информации в отношении цен, особенностей государственного регулирования, национальных особенностей ведения бизнеса и пр.; макроэкономическая неустойчивость (инфляция, высокий уровень безработицы, финансовый кризис и пр.) и многое другое. Следует принимать во внимание колебания мировых цен на товары, составляющие основные статьи

© Голованова С. В., 2011

Thank you for evaluating AnyBizSoft PDF Splitter.

A watermark is added at the end of each output PDF file.

To remove the watermark, you need to purchase the software from

http://www.anypdftools.com/buy/buy-pdf-splitter.html