



- ▶ **ДУБРОВСКИЙ Валерий Жоресович**
 Доктор экономических наук, профессор,
 заведующий кафедрой экономики
 предприятий

E-mail: dubr@usue.ru



- ▶ **ОРЛОВА Татьяна Степановна**
 Доктор философских наук, профессор
 кафедры экономики предприятий

E-mail: otsdom@mail.ru



- ▶ **ЯРОШЕВИЧ Наталья Юрьевна**
 Кандидат экономических наук, доцент
 кафедры экономики предприятий

E-mail: iarnat@mail.ru

**Уральский государственный
 экономический университет**
620144, РФ, г. Екатеринбург,
ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45
Тел.: (343) 221-17-21

Ключевые слова

КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА

КОНКУРЕНТНЫЕ ФАКТОРЫ

КОНКУРЕНЦИЯ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
 ОТРАСЛЯХ

ЕСТЕСТВЕННО-МОНОПОЛЬНАЯ КОМПОНЕНТА

JEL classification

L93, R49, H54

Формирование конкурентной среды в инфраструктурных отраслях с естественно-монопольной компонентой*

Аннотация

В рамках данной статьи авторы анализируют теоретические подходы к определению конкурентной среды на отраслевых рынках. Авторами выделены два основных подхода к формированию конкурентной среды: институциональный и маркетинговый. На основе изучения существующего зарубежного опыта формирования конкурентной среды в инфраструктурных отраслях с естественно-монопольной компонентой предложена новая трактовка понятия конкурентной среды.

Современное развитие экономики говорит о несостоятельности рыночных механизмов как координаторов уровня эффективности экономических субъектов. Несостоятельность проявляется в так называемых «провалах рынка». Особенно «ощутимы» эти провалы в отраслях, имеющих системное значение для экономики страны и социальное для населения, т.е. в инфраструктурных.

Процессы реформирования и демонополизации, произошедшие в инфраструктурных отраслях, привели к их институциональной трансформации, появлению новых форм собственности, менеджмента и принципов управления. Например, в авиатранспортном комплексе страны объединенные авиаотряды разделились на два независимых коммерческих субъекта – авиакомпания и аэропорт. Авиакомпания сегодня это акционерные общества на конкурентном рынке, а формы собственности аэропортов разнообразны: от полностью частной до полностью государственной. Такое разнообразие форм собственности, многообразие взаимоотношений между агентами, сложившиеся на рынке, определяют сложность выбора эффективных инструментов государственного управления и регулирования.

Основная проблема заключается в поиске оптимального сочетания рыночных и государственных механизмов управления. С одной стороны, у регулирующих ведомств есть огромное желание использовать координирующий механизм рынка, повысить экономическую эффективность объектов инфраструктуры, уйти от дотационной бюджетной поддержки,

привлечь в отрасли бизнес; с другой – необходимо сохранить контроль над выполнением социальной функции, обеспечить безопасность оказываемых услуг и работ.

Одним из элементов современной государственной конкурентной политики становится формирование конкурентной среды в инфраструктурных отраслях, однако необходимой методологической базы рассматриваемое понятие до сих пор не получило.

В данной статье авторами, на основе существующих подходов, конкретизируется понятие «конкурентная среда» применительно к инфраструктурным отраслям с естественно-монопольной компонентой.

1. Конкурентная среда: подходы к определению.

Изучение данного вопроса привело авторов к выводу о существовании двух методологических подходов к данному понятию: институционального, основанного на работах О. Уильямсона, Т. Веблена, Д. Нортон, Р. Рихтера, Ф. Найта, В. Ойкена, и маркетингового, предложенного в работах М. Портера.

В основе первого подхода лежит понятие института.

Первым понятие «институт» ввел Т. Веблен, далее оно было развито в работах Д. Норта, Р. Рихтера [1; 4. С. 17–18]. Под институтом понимаются «правила игры» – неформальные ограничения (привычки, традиции) и формальные нормы (конституционные права, законы, кодексы) взаимоотношений людей. Уильямсон расширяет понятие института и понимает под ним механизм управления контрактными отношениями и транзакциями. В результате основным результатом функционирования экономических институтов рынка становится минимизация транзакционных издержек, а не максимизация прибыли.

Впервые понятие конкурентная среда появилось в работе В. Ойкена (1947) [5. С. 142–148]. В его трактовке конкурентная среда – это совокупность конституирующих и регулирующих принципов, означающих законодательно закрепленные нормы и правила хозяйствования, изменяющиеся под воздействием резуль-

*Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы № 3026 в рамках базовой части государственного задания в сфере научной деятельности по заданию № 2014/238 за 2014 г.

Formation of Competitive Environment in Infrastructure Sectors with Natural Monopoly Component

татов реализации установленных целей. Такое определение у Ойкена родилось как реакция на происходящие процессы трансформации экономики Германии после окончания Второй мировой войны, и акцент делался именно на законодательно утверждаемых принципах и правилах поведения субъектов рынка. Данное определение носит директивный характер, который предполагает создание условий формирования рыночной среды для де-регулируемых отраслей экономики.

В рамки институционального подхода вписывается работа И.М. Кирцнера [3. С. 18], посвященная вопросу монопольного владения ресурсами, не разрушающего конкурентный характер рыночного процесса, потому что оно не заменяет роли предпринимателя. В основе его исследования лежит понимание функционирования рынка как процесса.

Существенно отличается определение, данное Н.И. Усик [7]. Автор под конкурентной средой понимает институциональные условия деятельности субъектов рынка, обеспечивающие их конкурентоспособность. Эти условия связаны не только определенным набором норм и правил, устанавливаемых государством в зависимости от цели развития, как у В. Ойкена. Развитие институтов носит не только директивный, но и демократичный характер, что позволяет контролировать социальную составляющую экономики. Сущность конкурентной среды заключается в обеспечении механизма конкуренции. Сохранение выражается в нормах и правилах функционирования бизнеса в системе экономических отношений.

По мнению М. Портера, конкурентная среда – это совокупность качественных и количественных показателей, характеризующих состояние развития конкуренции [6. С. 23]. Его трактовка положила начало маркетинговому подходу, отражающему сложившуюся на определенный момент времени координацию деятельности субъектов рынка. В современной литературе можно найти множество трактовок понятия «конкурентная среда», данных на основе маркетингового подхода.

Например, российские авторы С.С. Фирсенко и Л.В. Юшкова определяют конкурентную среду продовольственного рынка как «совокупность сложившихся условий, в которых действуют производители одной специфической продукции, и их отношений, складывающихся в определенный период времени по поводу соперничества за наилучшее приложение капитала» [8].

В соответствии с маркетинговым подходом конкурентную среду можно представить как синергетическую функцию взаимодействия конкурентных факторов.

В рамках данной статьи под конкурентным фактором будем понимать движущие силы, определяющие формирование конкурентных отношений и выражающиеся в деятельности хозяйствующих субъектов по достижению и реализации целей и задач более эффективно, чем у подобных субъектов в рамках отраслевого рынка. Таким образом, понятие «конкурентные факторы» носит системный и многоструктурный характер.

Общая структура конкурентных факторов была представлена в работе У.Ж. Алиева и Ж.Е. Шимшикова [2].

По критерию источников возникновения конкурентные факторы могут быть эндогенные (внутренние) и экзогенные (внешние) относительно хозяйствующего субъекта. При этом среди эндогенных факторов следует выделять объективные и субъективные.

К объективным эндогенным конкурентным факторам относят:

- место и роль хозяйствующего субъекта в общественном (международном) разделении труда. В данном случае речь идет об отраслевой специализации хозяйствующего субъекта;
- уровень технологичности производственного процесса данного хозяйствующего субъекта.

К субъективным эндогенным факторам можно отнести:

- собственную конкурентоспособность данного хозяйствующего субъекта, определяемую конкурентными качествами, состоящими из синергизма конку-

► **Valery Zh. DUBROVSKY**
Dr. Sc. (Econ.), Prof., Head of Enterprises Economics Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
Phone: (343) 221-17-21
E-mail: dubr@usue.ru

► **Tatyana S. ORLOVA**
Dr. Sc. (Philosophy), Prof. of Enterprises Economics Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
Phone: (343) 221-17-21
E-mail: otsdom@mail.ru

► **Natalya Yu. YAROSHEVICH**
Cand. Sc. (Econ.), Associate Prof. of Enterprises Economics Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
Phone: (343) 221-17-21
E-mail: iarnat@mail.ru

Keywords

COMPETITIVE ENVIRONMENT
COMPETITIVE FACTORS
COMPETITION IN INFRASTRUCTURE SECTORS
NATURAL MONOPOLY COMPONENT

Summary

In the article the theoretical approaches to the concept of competitive environment in industry markets are analysed. The authors determine two basic approaches – institutional and marketing – to the formation of competitive environment. Based on studying today's foreign experience in competitive environment formation in infrastructure sectors with natural monopoly component, the authors put forward a new interpretation of the concept of competitive environment.

JEL classification

L93, R49, H54

рентной силы и конкурентной воли хозяйствующего субъекта, т.е. способность создавать больший объем добавленной стоимости продукта или услуги (в сравнении со среднеотраслевым значением);

- осуществление в менеджменте хозяйствующего субъекта аналитической и прогностической функций на хорошем профессиональном уровне;

- уровень и глубину инновационности деятельности хозяйствующего субъекта на отраслевом рынке.

Экзогенные конкурентные факторы характеризуют среду существования хозяйствующего субъекта. Они охватывают сложившуюся институциональную среду и специфические факторы конкурентной среды.

Так, институциональная среда существования хозяйствующего субъекта будет определяться следующими параметрами:

- общая институциональная среда – тип государственного управления, власти, формальные и неформальные институты, административные барьеры, институциональные «дисфункции»;

- место национальной экономики и конкурентной отрасли в международном общественном разделении труда;

- типы и формы собственности хозяйствующих субъектов;

- типы и состояние рыночной структуры и инфраструктуры;

- доступность ресурсов, технологий, инноваций.

К специфическим факторам конкурентной среды относятся:

- параметры спроса – эластичность, динамика, наличие продуктов-заменителей;

- структура рынка – уровень концентрации и распределение рыночных долей;

- доступность информации и характер рекламы;

- наличие государственных заказов и субсидий на продукты и услуги хозяйствующих субъектов в рамках отраслевого рынка.

Таким образом, при разработке отраслевой государственной политики развития конкуренции следует учитывать не только институциональные составляющие, но и конъюнктурные, рыночные составляющие в их динамике.

2. Существующий опыт формирования конкурентной среды в инфраструктурных отраслях с естественно-монопольной компонентой.

Большим опытом управления формированием конкурентной среды обладают страны Европейского союза и США.

Примером формирования конкурентной среды в отрасли может служить компания АТТ (США) – крупнейший поставщик услуг телефонной связи. В 1982 г. компания под давлением Антимонопольного комитета США вынуждена была согласиться на разделение. За центральной компанией остались междугородние звонки, в то время как местные телефонные услуги были отданы ряду вновь организованных небольших фирм (их насчитывалось 22). Несмотря на все попытки АТТ доказать неэффективность поставки телефонных услуг небольшими компаниями, разделение АТТ успешно завершилось в 1984 г., и хотя она осталась лидером рынка телефонных услуг, конкуренция привела к тому, что в некоторых областях тарифы на телефонные разговоры были все-таки понижены [10].

Еще одним ярким примером эффективной реорганизации отрасли естественной монополии и формирования конкурентной рыночной среды может служить рынок природного газа в США [9]. К 1989 г. в США на рынке природного газа укрепилась развитая форма конкуренции, а индустрия передачи газа перестала быть естественной монополией. Как это произошло?

Изначально рынок газа был разделен на несколько частей согласно административно-территориальному делению государства. Следствием федерального лицензирования газопроводов стали сформировавшиеся цепи по передаче газа в крупные города. Такая система требовала четких поставок и долгосрочных контрактов между транспортировщиками газа, поставщиками и самими потребителями. Но система лицензирования, по сути, создала монополию газопроводов. Компании-газопроводы действовали на рынке независимо друг от друга, осуществляя поставки в определенные районы. Таким образом, регулирующие органы раздробили рынок на множество сегментов, в каждом из которых функционировала естественная монополия.

Регулирующие органы (правительства штатов) осуществляли жесткий контроль над ценами, вход на соответствующий рынок был полностью закрыт. Однако такой подход игнорировал тот факт, что газопроводы являются частью системы сети, которую они сами и формируют. Дерегулирование деятельности компаний-газопроводов положило начало реальной конкуренции на рынке природного газа. В соответствии с Актом 436 Федеральной комиссии по регулированию энергетики была разрешена междуштатная транспортировка и продажа газа. Число компа-

ний, одобрявших и применивших Акт 436, росло очень быстро, и в течение трех лет почти все крупнейшие компании-газопроводы стали открытыми.

Открытость, свобода транспортировки дала возможность потребителям и поставщикам газа выбирать альтернативных торговых партнеров, так как регулирующие органы перестали ограничивать взаимосвязанные контракты. Газопроводы стали своеобразной инфраструктурой рынка. Там, где линия газопровода открыта для различных покупателей, цена отражает эту степень открытости. Цены стали более взаимосвязаны, что является отличительным свойством конкурентного рынка. Реформа в газовой промышленности оказалась возможной во многом благодаря наличию информационных и контрольных систем на всех этапах газовой цепочки. Немалую роль сыграла также разветвленная газотранспортная сеть. Логика преобразований постепенно привела к формированию уже в начале 1990-х годов полностью конкурентного рынка [9. Р. 4–6].

Закон о дерегулировании авиалиний, принятый в США в 1978 г., снизил установленные правительством барьеры для входа на рынки воздушных сообщений и разрешил полную автономию авиакомпаний в вопросах определения цен за их услуги. Перед прекращением регулирования отрасли воздушных сообщений Гражданский совет по авиации (ГСА) действовал как правительственное агентство по контролю за появлением на рынке новых фирм и по регулированию оплаты перевозок. Согласно законодательству 1978 г. после 1981 г. ГСА утратил власть над внутренними авиалиниями 1 января 1983 г. ГСА утратил власть над ценообразованием на авиалиниях, слияниями и приобретением фирм. В конце 1984 г. ГСА прекратил свое существование. Таким образом, эра регулирования авиалиний закончилась в 1985 г. Результатом прекращения регулирования стало полное изменение структуры отрасли авиаперевозок. Произошли изменения в способах ведения дел авиакомпаниями, что затронуло всех пассажиров в отрасли.

Воздействие снятия регулирования с авиалиний ясно проявилось в расширении рынка перевозок. Между 1976 и 1983 гг. число зарегистрированных как грузовых, так и пассажирских компаний почти утроилось. Большинство существующих компаний расширило систему своих маршрутов с помощью метода «спиц в колесе», который сводил в расписаниях большое количество полетов в ключевых аэропортах в определенное время дня,

когда пассажиры могут пересаживаться в другие самолеты для транзитного вылета. Новая система привела к расширению конкуренции на рынке авиаперевозок с одной пересадкой. Больше пассажиров стало путешествовать на относительно большие расстояния, делая одну пересадку в пути без переезда в другой аэропорт. Значительная часть возросшей конкуренции проявилась в этом виде авиаперевозок в противоположность рынку беспосадочных полетов.

Устранение регулирования увеличило, как представляется, и количество входящих на рынок и выходящих с рынка компаний и, по крайней мере для маршрутов большей протяженности, вызвало усиление конкуренции. Количество пассажиров возросло с 292 млн в 1980 г. до примерно 392 млн в 1986 г. Число полетов возросло с 14,7 млн в 1980 г. до величины, оцениваемой в 19,2 млн в 1986 г.

Воздействие на стоимость авиаперевозок было в целом благоприятным для потребителей. С 1976 по 1982 г. средняя стоимость билетов (в расчете на милю) с учетом инфляции уменьшилась на 8,5%. Таким образом, выигрыш для потребителей имел форму снижения стоимости билетов, большей доступности приобретения билетов со скидкой, лучшего сервиса на некоторых маршрутах [12].

Формирование конкурентной среды в инфраструктурных отраслях с естественно-монополевой компонентой возможно и в интегрированных производствах.

Одним из примеров последних лет является организация торгов за франшизу на пассажирские перевозки, осуществляемая в процессе приватизации железных дорог в Великобритании. Для начала услуги по пассажирским перевозкам были распределены между 25 отделами железнодорожных перевозок «British Rail», которые были впоследствии преобразованы в компании железнодорожных перевозок (ТОС). ТОС оставались дочерними компаниями «British Rail» вплоть до начала процесса выдачи франшиз. На протяжении 1996 г. они постепенно выставлялись на торги. Основным критерием определения потребителя на торгах являлась величина запрашиваемых субсидий (естественно, выигрывал тот, кто запрашивал их минимальный размер).

Уже в феврале 1996 г. две первые компании, получившие франшизу (автобусная «Stagecoach Holdings Ltd» и специально созданная для торгов компания «Great Western Holdings Ltd»), начали предоставлять услуги по пассажирским перевозкам на линиях «South West Trains» и «Great Western» соответственно. Данная политика позволила увеличить количество рейсов на данных направлениях и снизить тарифы на перевозки на 7% [11].

Представляется, что реализация политики дерегулирования и формирование конкурентной среды в инфраструктурных отраслях должна предусматривать два этапа: 1) создание институциональных условий для введения конкуренции; 2) создание механизма формирования конкурентной среды и мотивация конкурентной воли в естественно-монополевых сегментах рынка.

Таким образом, опираясь на анализ современного зарубежного опыта формирования конкурентной среды в инфраструктурных отраслях и изучение методологических подходов, под конкурентной средой следует понимать интеграцию институциональных условий и принципов функционирования отраслевого рынка путем мотивирования конкурентной воли и повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов в целях максимального удовлетворения экономико-социальных потребностей государства и рынка в их динамичном развитии.

Предложенная формулировка позволила учесть необходимость формирования нормативно-правовой базы государственного регулирования и управления, создание эффективных организационных форм в динамике развития конкурентных отношений с учетом общей конъюнктуры мирового рынка. ■

Источники

1. Автономов В.С. Модель человека в экономической науке. М.: Экономическая школа, 1996.
2. Алиев У.Ж., Шимшиков Ж.Е. Понятийно-категориальный строй общей теории конкуренции // Теоретическая экономика. 2014. № 1. С. 13–18.
3. Кирцнер И.М. Конкуренция и предпринимательство / пер. с англ. под ред. А.И. Романова. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001.
4. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997.
5. Ойкен В. Основные принципы экономической политики: пер. с нем. М.: Прогресс, 1995.
6. Портер М.Э. Конкуренция: пер. с англ. М.: ИД «Вильямс», 2005.
7. Усик Н.И. Формирование конкурентной среды и конкурентная политика // Теоретическая экономика. 2012. № 4. С. 33–42.
8. Фирсенко С.С., Юшкова М.В. Исследование конкурентной среды продовольственного рынка (региональный аспект). Красноярск: Изд. центр КГУ, 2002.
9. Armstrong M., Cowan S., Vickers J. Regulatory Reform: Economic Analysis and British Experience. L.: The MIT Press, 1994.
10. Chung H.-J. The Economics and Politics of Regulation // Cambridge Journal of Economics. 1997. Vol. 21. Pp. 703–728.
11. De Vany A., Walls D. Natural gas industry transformation, competitive institutions and the role of regulation // Energy Policy. 1994. Vol. 22. № 9. Pp. 756–766.
12. Drastic Changes in the Airlines Activities // Aviation Week and Space Technology. 1990. Vol. 132. № 13. Pp. 108–109.

References

1. Avtonomov V.S. *Model' cheloveka v ekonomicheskoy nauke* [The model of an individual in economic science]. Moscow, Ekonomicheskaya shkola Publ., 1996.
2. Aliev U.Zh., Shimshikov Zh.Ye. *Ponyatiyno-kategorial'nyy stroy obshchey teorii konkurentsii* [Conceptual and categorical structure of the general theory of competition]. *Teoreticheskaya ekonomika – Theoretical Economics*, 2014, no. 1, pp. 13–18.
3. Kirtzner I.M. *Konkurentsia i predprinimatel'stvo* [Competition and entrepreneurship]. Moscow, YUNITI-DANA, 2001. P. 18.
4. North D. *Instituty, institutsional'nye izmeneniya i funktsionirovanie ekonomiki* [Institutions, institutional changes and economic performance]. Moscow, Nachala Publ., 1997. Pp. 17–18.
5. Eucken W. *Osnovnye printsipy ekonomicheskoy politiki* [The basic principles of economic policy]. Moscow, Progress Publ., 1995. Pp. 142–148.
6. Porter M. *Konkurentsia* [Competition]. Moscow, Williams Publ., 2005.
7. Usik N.I. *Formirovanie konkurentnoy sredy i konkurentnaya politika* [Competitive environment formation and competition policy]. *Teoreticheskaya ekonomika – Theoretical Economics*, 2012, no. 4, pp. 33–42.
8. Firsenko S.S., Yushkova M.V. *Issledovanie konkurentnoy sredy prodovol'stvennogo rynka (regional'nyy aspekt)* [Studying competitive environment in the foodstuffs market (regional aspect)]. Krasnoyarsk: KGU Publ., 2002.
9. Armstrong M., Cowan S., Vickers J. *Regulatory Reform: Economic Analysis and British Experience*. London, The MIT Press, 1994, p. 4–6.
10. Chung H.-J. *The Economics and Politics of Regulation*. *Cambridge Journal of Economics*, 1997, vol. 21, pp. 703–728.
11. De Vany A., Walls D. *Natural gas industry transformation, competitive institutions and the role of regulation*. *Energy Policy*, 1994, vol. 22, no. 9, pp. 756–766.
12. *Drastic Changes in the Airlines Activities*. *Aviation Week and Space Technology*, 1990, vol. 132, no. 13, pp. 108–109.