



Институт экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики

Министерство транспорта Российской Федерации
Российский университет транспорта (МИИТ)
Международная научно-практическая конференция «Концептуальные
проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее»

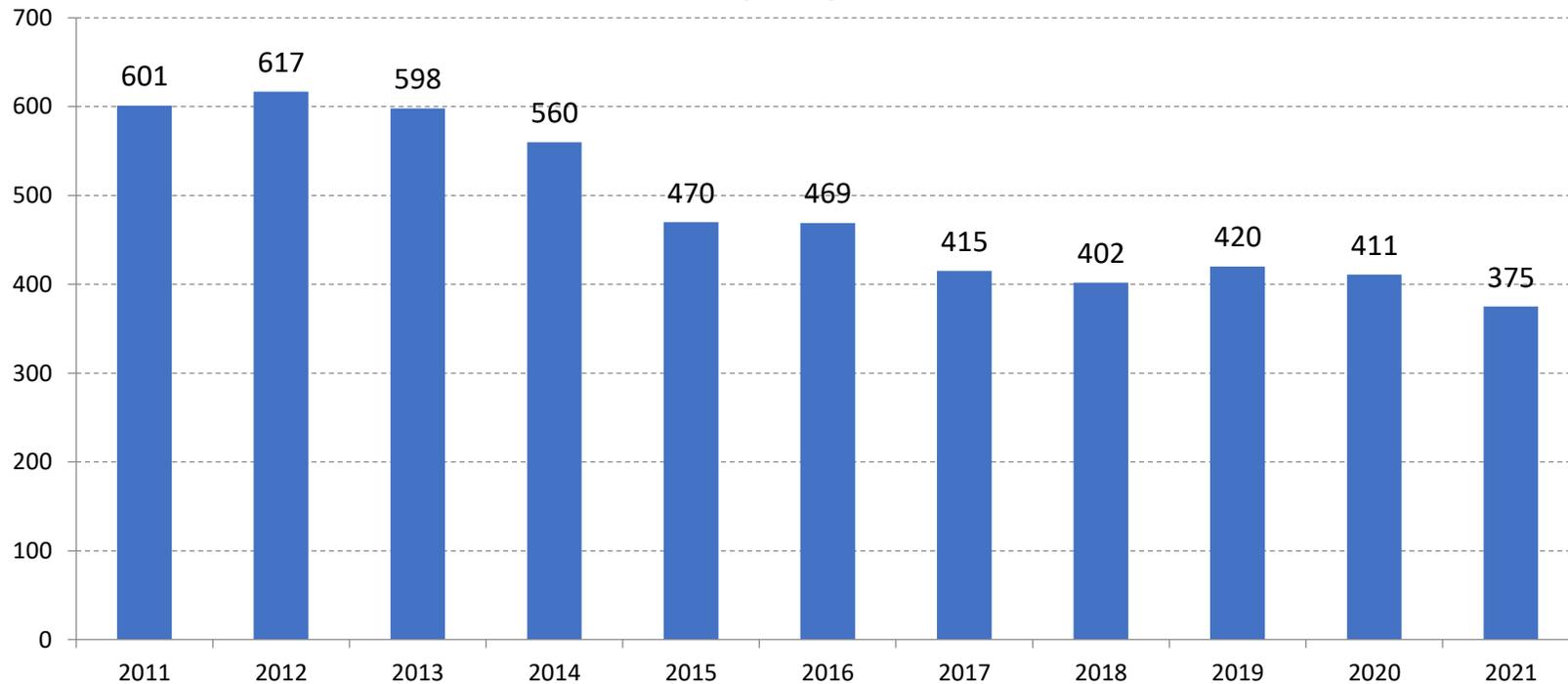
Проблемы оценки уровня конкуренции на рынке

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук,
эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики
Анастасия Алексанова,
экономист

Москва, 24.10.2024 г.

Экономисты любят всё измерять

Динамика индекса Херфиндаля-Хиршмана для рынка предоставления подвижного состава (по данным о парке вагонов в оперировании) в 2011-2021 гг.

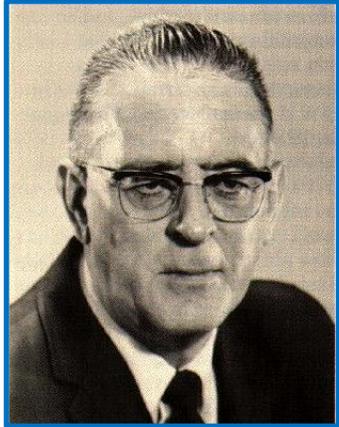


	A	B	C
1	Доля парка вагонов в оперировании по холдингам операторов, в % от общего количества вагонов в РФ		
2		Холдинг оператора/Оператор	Доля в %
3	1	«Федеральная грузовая компания»	11,07%
4	2	«Первая грузовая компания»	10,07%
5	3	«НефтеТрансСервис»	6,19%
6	4	«GlobalTrans»	5,26%
7	5	«СУЭК»	4,76%
8	6	«РусТрансКом» («Русагротранс»)	4,27%
9	7	«ТрансОйл»	4,16%
10	8	«РЖД» (инвентарный парк)	4,02%
11	9	«Модум-Транс» (бывшее «УВЗ-Логистик»)	3,26%
12	10	Группа «Промышленные инвесторы» (вкл. «	2,58%
13	11	«Трансконтейнер» (РЖД)	2,57%
14	12	«Газпром»	2,35%
15	13	«Новотранс»	2,25%
16	14	«УК «ТрансфинГруп»	1,79%
17	15	«ЛУКОЙЛ» ОАО	1,39%
18	16	«ISR-Holding»	1,28%
19	17	«Трубная Грузовая Компания»	1,20%
20	18	«УГМК»	1,19%
21	19	«Евросиб»	1,07%
22	20	«Мечел»	0,99%
23	21	«НК «Роснефть»	0,89%
24	22	«Совфрахт»	0,79%
25	23	«НХТК» ООО	0,77%
26	24	«СИБУР ХОЛДИНГ»	0,74%
27	25	«Уралкалий»	0,70%
28	26	Русал («Первый промышленный оператор»)	0,68%
29	27	«Компания ЮГУС»	0,67%
30	28	«FESCO» («Группа «СУММА»)	0,65%
31	29	«ОХК «Уралхим» ОАО	0,63%
32	30	«ФосАгро АГ» ЗАО	0,60%

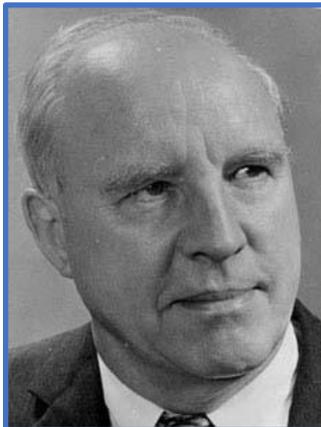
Источник: Хусаинов Ф. И., Алексанова А. А. Оценка уровня концентрации на рынке услуг операторов железнодорожного подвижного состава // Транспорт Российской Федерации. 2023. № 1-2. С. 26–31

Подробнее об измерении уровня конкуренции и концентрации на рынке операторов подвижного состава см., например, материалы 23-го заседания семинара «Экономика железнодорожного транспорта» в ВШЭ «Оценка уровня конкуренции на рынке услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (докладчик – к.э.н. Ф.И.Хусаинов). <https://ur.hse.ru/news/458411946.html>

Теоретические представления об измерении конкуренции: «Гарвардская парадигма»



Джо Бэйн



Эдвард Мейсон

Основоположники теории отраслевых рынков — Джо Бэйн и Эдвард Мейсон предложили парадигму, которую сегодня называют **«структура — поведение — результат»** (или «Гарвардская парадигма»).

Согласно этой концепции, фундаментальные характеристики отрасли (к которым относятся технология, масштаб выпуска, наличие или отсутствие продуктовой дифференциации, местоположение продавцов и покупателей и т.д.) определяют структуру рынка. Структура рынка оказывает воздействие на поведение фирм-продавцов и фирм-покупателей, на наличие и степень их рыночной власти, которая выражается в способности фирм назначать цену выше предельных издержек производства. Поведение фирм в свою очередь определяет результативность рынка — величину прибыли продавцов, степень удовлетворенности спроса продуктовым разнообразием и объемами продаж, степень динамизма рынка

Структура рынка детерминирует поведение фирмы. Сама структура определяется также однозначно через такие признаки, как степень концентрации продавцов, степень концентрации покупателей и т.п.

Теоретические представления об измерении конкуренции: ответ Чикагской школы



Джордж Стиглер



Гарольд Демсец

В 1960-1970-е гг. Чикагская экономическая школа выступила против структуралистского подхода. Известные американские экономисты Джордж Стиглер и Гарольд Демсец критиковали теорию Бейна и Мейсона.

Конкуренция — это по своей сути динамический процесс, поэтому статический подход, который демонстрирует структуралистская концепция, не применим (или – как минимум – в большинстве случаях не применим).

Теория квазиконкурентных рынков

В этот период в качестве альтернативы структуралистскому подходу появилась **теория квазиконкурентных рынков** (иногда используется термин *теория состязательной конкуренции*, *теория оспариваемого рынка*), связанная с именами Уильяма Баумоля, Джона Панзара и Роберта Виллига.

Эта теория устанавливала связь рыночной структуры и конкуренции с потенциальными возможностями входа-выхода. Если до этого традиционным было отождествление монопольной власти с высоким уровнем концентрации продавцов на рынке, то после 1970-х годов происходит осознание того факта, что рыночная власть устроена сложнее. Например, наличие небольшого числа крупных продавцов на рынке при формально высоком уровне концентрации не обязательно означает большую степень монопольной власти данных фирм (например, наличие недозагруженных резервов мощностей приводит к тому, что может наблюдаться очень сильная конкуренция при формально небольшом числе продавцов).

В итоге, **начиная с 1970-х годов** экономисты стали понимать, что наличие **барьеров входа и недозагруженных мощностей** могут быть более важными факторами, определяющими степень конкуренции на рынке.

В этих условиях произошло некоторое изменение акцентов антимонопольной политики. Общей целью антимонопольной политики становится снижение и по возможности устранение входных барьеров, чтобы рынки приобретали характер квазиконкурентный.

Идеал **совершенной конкуренции** как сверхзадача государства сменяется попытками стимулировать **работающую конкуренцию** в отраслях.

Глубина vs Практичность

Однако, оказалось, что теории Чикагской школы и теория квазиконкурентных рынков, хотя и приводили к более глубокому пониманию функционирования рынка, имели один недостаток.

Дело в том, что для проведения антимонопольной политики нужны простые методы, с помощью которых можно давать оценку степени монополизации в относительно оперативном режиме. А сложные и тонкие теории оказались недостаточно операциональными.

Немного упрощая, можно сказать, что в этих условиях возник компромисс между потребностью в глубоком понимании, что давали Чикагская школа и теория квазиконкурентных рынков и простым измерением, что позволяли делать инструменты, которые «выросли» из парадигмы «структура-поведение результативность» (т.е. из Гарвардской парадигмы).

Существует лишь то, что можно измерить

Индекс Херфиндаля-Хиршмана

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2$$

Где S_i – доля рынка i -го участника

Индекс Херфиндаля-Хиршмана определяется как сумма квадратов долей рынка участников рынка.

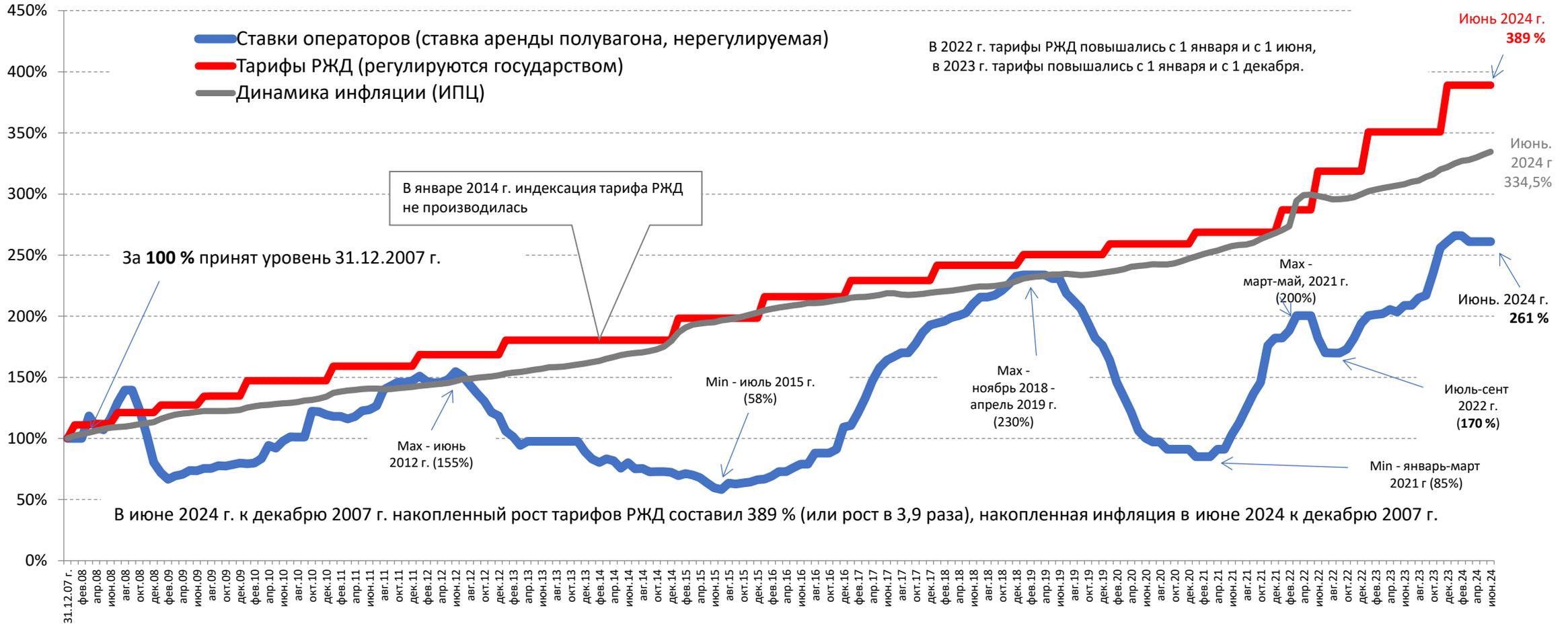
Индекс Лернера

$$I_L = \frac{P_m - MC}{P_m}$$

Где P_m – рыночная цена
 MC – предельные издержки

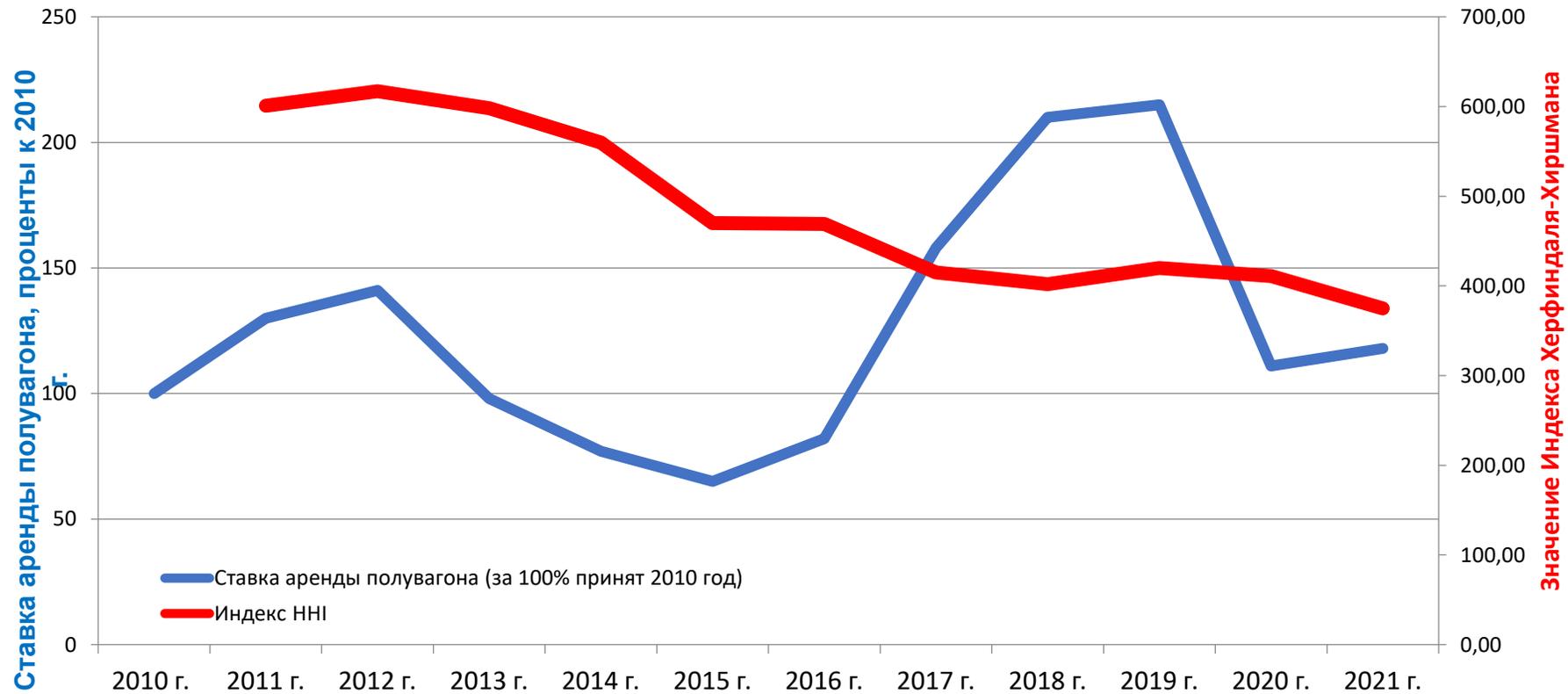
Индекс Лернера (один из его вариантов) определяется как разница между ценой товара и предельными издержками, отнесённая к цене.

Динамика индексации тарифов РЖД и ставок операторов (аренда полувагонов) с января 2008 г. по июнь 2024 г.



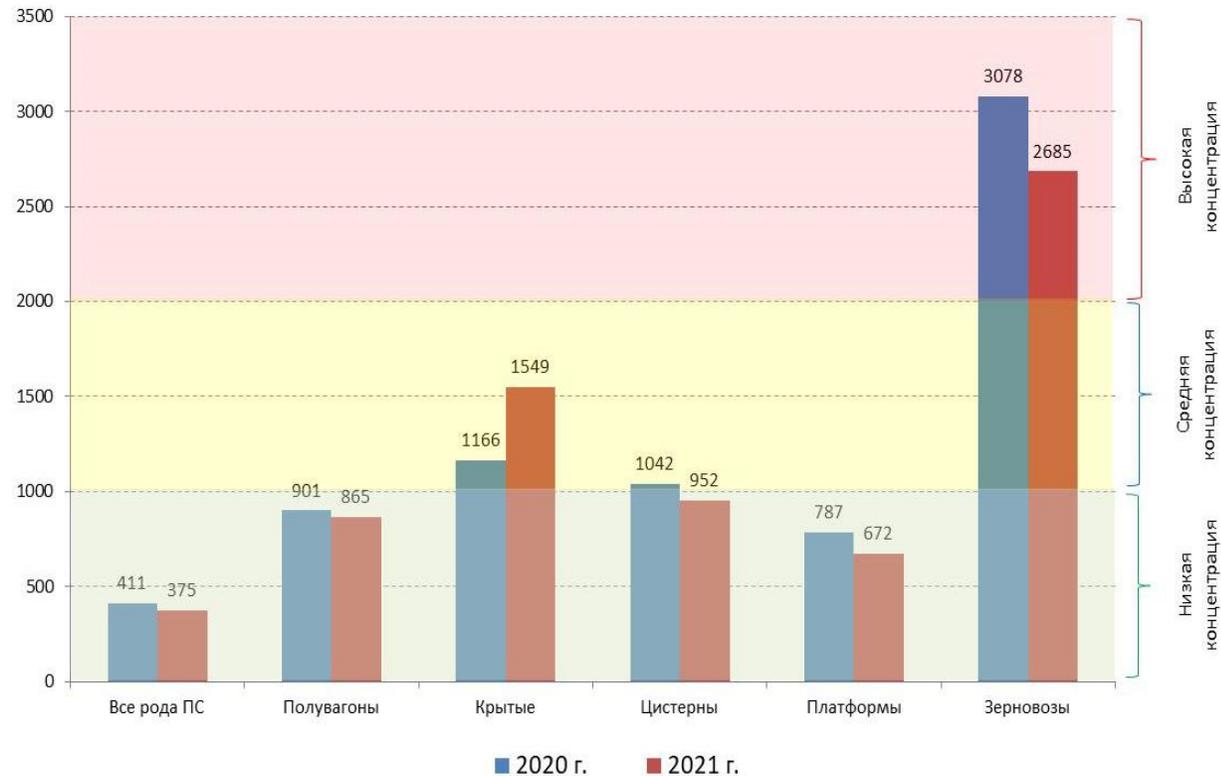
Прим. Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 по декабрь 2022 г. приведена по данным "Промгрузов", за январь 2023 г. по данным "Провагон", с февраля 2023 по июнь 2024 г. - по данным ИЦО (Информационный центр операторов).
 Методологическое пояснение к графику. Данные о ставках аренды из «Промгрузов» и из отчётов ИЦО несопоставимы по абсолютным значениям (из-за отличий в выборке и методологии формирования), но демонстрируют близкую динамику. Поэтому для сохранения преемственности всего ряда переход с первого источника на второй (январь-февраль 2023 г.) произведён не по абсолютным значениям, а по темпам роста в процентах.

Динамика ставки аренды и индекса Херфиндаля-Хиршмана (ННІ)



С 2011 по 2017 г. снижение индекса ННІ (т.е. рост уровня конкуренции) сопровождалось и снижением ставки аренды вагона, однако в 2016-2019 гг. при примерно том же уровне конкуренции (и даже небольшом её росте) ставки росли, поскольку новые факторы «перебили» влияние конкуренции – после запрета продления срока службы вагона, за два года (2015-2016) было списано более 220 тыс. вагонов и резкое снижение предложения вагонов на рынке повлияло на рост ставки в период с 2015 по 2019 г. до нового насыщения рынка вагонами.

Индекс Херфиндаля-Хиршмана (ННІ) для разных сегментов рынка железнодорожных грузовых перевозок



Но в тоже время ННІ иногда очень хорошо «ловит» различия между уровнем конкуренции на соседних сегментах рынка.

Выводы

- 1) Инструменты, позволяющие операционализировать экономические теории нужны, но нужно помнить о том, что эти инструменты являются производными от некоторых теоретических установок. Если теоретические установки окажутся неверными – и инструменты будут давать неправильные результаты.
- 2) Если мы до конца не понимаем теорию, из которой выросли эти инструменты, то на основе правильных данных мы придём к неправильным выводам. Кроме того, могут возникнуть проблемы с интерпретацией результатов измерений.
- 3) Любой измеритель измеряет только один аспект проблемы (задачи). Нужно помнить и о других аспектах. Иначе, мы оценим ситуацию на рынке совсем не так, как её оценивает сам рынок (это особенно актуально как для академических исследователей, так и для регуляторов).
- 4) Трезво осознавая, насколько зыбким может быть наше знание, мы должны воздерживаться от регуляторных решений, которые могут резко изменить баланс участников рынка в ту или иную сторону вопреки «естественному ходу вещей».



Спасибо за внимание!



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России, Эксперт Комитета по вопросам тарифного регулирования Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

Автор публикаций по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта, в том числе 8 книг, более 240 научных работ и свыше 150 публицистических статей.

Telegram-канал «Экономика на рельсах»: <https://t.me/rzdfiles>



Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Блог в ЖЖ: <https://f-husainov.livejournal.com/>

E-mail: f-husainov@mail.ru