
ЭКОНОМИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ПРИРОДЫ И МЕСТА УЗЛОВЫХ РЫНКОВ (НА ПРИМЕРЕ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК)

Новиков Антон Сергеевич

Региональный центр охраны труда, ул. Фучика, 4 А, Санкт-Петербург, Россия, 193230; e-mail: novikov@tuta.io

Цель: экономический и правовой анализ феномена узловых рынков на примере рынка авиационных перевозок. *Обсуждение:* в ходе работы над исследованием автором применены методы экономического анализа права, а также проведен сравнительно-правовой анализ мировых практик регулирования узловых рынков. Выводы, представленные в работе, являются частью общемировой и национальной дискуссий в части существования и необходимости рассматриваемого института. *Результаты:* автор выявил и обосновал основные условия и признаки, характерные для узловых рынков, а также указал на необходимость интеграции регулирования соответствующих рынков в правовое поле. Результаты работы могут быть использованы в теоретических и научно-практических аспектах.

Ключевые слова: конкуренция, узловой рынок, правовое регулирование, антимонопольное право, экономический анализ права.

DOI: 10.17308/meps.2017.02/1606

Постановка проблемы

Современные экономические условия обуславливают собой симбиоз различных форм и результатов ведения хозяйственной деятельности. При этом наиболее распространенным тезисом о направленности такой деятельности вне основных целей привлечения прибыли является утверждение о том, что наибольшим деструктивным эффектом по отношению к рентабельности и прибыльности того или иного субъекта обладают транзакционные издержки, связанные с ведением бизнеса в современных реалиях.

Вопросам классификации рынков в разрезе антимонопольного регулирования посвящено значительное число исследований. Актуальность такого вектора предопределено значительным практическим эффектом: модели правового регулирования со стороны антимонопольного органа в подавляющем большинстве являются пролонгацией выявленных фактических экономических характеристик того или иного рынка. Классики экономического анализа права рассматривают судебные процедуры как идеальный рынок, в

условиях которого отсутствуют трансакционные издержки. При этом в фактических условиях того или иного вида процентные показатели таких издержек варьируются. Логичным представляется вывод о том, что субъекты экономической деятельности, ведя ее рационально, стремятся преодолеть барьеры и стать сторонами отношений именно на таких рынках с минимальными показателями издержек.

Стоит отметить и наличие определенного коррелятора описанным выше явлениям в условиях расширения мирового экономического пространства – наиболее популярными на современном этапе развития являются тренды становления единого (крупного) мирового экономического пространства. Такие явления также несут в себе определенные риски, что делает необходимым еще большую необходимость со стороны экономических субъектов в повышении конкурентоспособности товаров либо предоставляемых услуг [4, с. 303]. В этой связи представляется возможным отметить тренды, связанные с созданием таких рынков, которые, с одной стороны, могут быть рассмотрены как международные, т.е. в условиях которого наличествуют нерезиденты страны территориальной принадлежности рынка, с другой стороны, условия которых активно способствуют минимизации транснациональных издержек. Именно такие рынки могут быть охарактеризованы как узловые.

Одним их примеров узлового рынка является рынок авиационных услуг. В первоочередном разрезе такой рынок рассматривается как условие эффективной интеграции национальных транспортных систем в общемировые. Однако представляется возможным отметить и особые экономико-правовые характеристики природы и влияния таких рынков на экономический сектор в различных аспектах.

Основные характеристики узловых рынков на современном этапе развития

Для того чтобы отграничить узловые рынки от рынков иных видов, представляется необходимым отметить, что соответствующая дифференциация может быть произведена по различным основаниям. При этом выделение основных, фундирующих характеристик узловых рынков позволит провести соответствующий водораздел наиболее эффективным путем. Причем такое выделение позволит выявить и те красные линии, существование в объективной действительности которых будет служить фактическим сигналом о существовании рынка соответствующего вида, а значит, и о необходимости запуска специального правового механизма контроля.

В разрезе антимонопольного регулирования основной характеристикой узлового рынка является очищенная, прямая зависимость между характеристиками товаров и услуг, показатели которых являются определяющими для потребительского спроса (например, цена, качество, ассортимент), и уровнем развития инфраструктуры соответствующего рынка [3, с. 27]. Стоит отметить, что такая системная связь является уникальной по своей

экономико-правовой природе – она является результатом аффинажа тех существенных инфраструктурных характеристик, которые носят абсолютный характер и независимое влияние на конечный потребительский спрос, т.е. по смыслу экономического анализа права товары и услуги на таком рынке являются идеальными.

Кроме того, услуга, реализуемая в рамках узлового рынка, зачастую может являться промежуточной, процедурной для достижения конечного экономического эффекта для потребителя. Релевантный вывод представляется возможным сделать на основе анализа узловых рынков в сфере услуг по авиаперевозкам. Так, соответствующий тип рынков принадлежит к сфере деятельности так называемых аэропортов-хабов, для которых характерно высокое число стыковых рейсов. Таким образом, услуга по авиаперевозке не заканчивается в условиях такого аэропорта – он служит средством обеспечения конкурентоспособной цены на не прямые рейсы [5, с. 204].

В качестве характеристики узловых рынков представляется возможным отметить в качестве основной характеристики высокую степень концентрации экономических субъектов в рамках такого рынка. Так, в рамках ведения хозяйственной деятельности в условиях аэропортов-хабов существует большое количество авиаперевозчиков. При этом принадлежность таких компаний может быть дифференцированы – в рамках одного узлового рынка авиаперевозок существует большое число субъектов, связанных с обеспечением должного уровня эффективности организационных характеристик такого рынка. Исходя из качественности спектра участников в рамках таких рынков представляется возможным указать и следующую характеристику.

Узловой рынок является определенной площадкой, в условиях которого существует спрос различного качественного содержания. Потребителями услуг на таком рынке являются субъекты с различной мотивационной направленностью [2, с. 390]. Например, в рамках рынка услуг по авиационным перевозкам потребителями являются и пассажиры, и компании-перевозчики, и государства, заинтересованного в проведении на соответствующих территориях контрольных мероприятий и обеспечении необходимого уровня авиационной безопасности. Следовательно, такие рынки также обладают и признаком операционной направленности. С учетом того, что значительная часть услуг является сопутствующей основной услуге по авиаперевозке, в рамках таких рынков создаются и определенные инфраструктурные элементы, направленные на удовлетворение соответствующего спроса.

С учетом многообразия экономических интересов субъектов деятельности в рамках узловых рынков представляется необходимым существование единого центра управления обеспечительными механизмами таких рынков, т.е. управляющих компаний-операторов. Такие субъекты не соотносимы с основным экономическим конечным эффектом для потребителя, а также несут издержки, связанные с обеспечением должного уровня опера-

ционных характеристик. Соответствующий коррелятор представляется возможным обнаружить и на примере рынка авиаперевозок.

Таким образом, основными характеристиками узлового рынка являются:

- очищенная, прямая зависимость между характеристиками товаров и услуг, показатели которых являются определяющими для потребительского спроса, и уровнем развития инфраструктуры соответствующего рынка;
- услуга, реализуемая в рамках узлового рынка, зачастую может являться промежуточной, процедурной для достижения конечного экономического эффекта для потребителя;
- высокая степень концентрации экономических субъектов в рамках такого рынка;
- существование спроса различного качественного содержания;
- наличие операционной направленности узловых рынков;
- осуществление общего баланса интересов в рамках рынков посредством деятельности единой управляющей компании.

При этом стоит отметить, что указанные характеристики могут свидетельствовать о существовании узлового рынка в системе минимального присутствия не менее трех черт на практике, что в дальнейшем может быть расценено в качестве сигнала для запуска административных процедур.

Экономический эффект узловых рынков

В связи с тем, что существование узловых рынков направлено на достижение определенного экономического эффекта для целей определения места и роли правовых административных процедур в специальном регулировании соответствующих условий экономической деятельности [1, с. 180]. Причем само по себе достижение экономического эффекта не должно рассматриваться в качестве нарушения конкурентных условий. Однако недопустимо значительное увеличение соответствующего эффекта либо его достижение недобросовестными методами.

В качестве основной цели существования узловых рынков рассматривается снижение уровня транзакционных издержек. Так, для авиакомпаний как одних из основных участников в рамках таких рынков в качестве таких издержек рассматриваются операционные издержки, связанные с обслуживанием в аэропорту. Стремясь концентрировать самолеты как средство реализации услуг по авиаперевозкам в воздушном пространстве, т.е. в идеальных условиях нулевых транзакционных издержек, реализация услуг, связанных с загрузкой рейсов, техническим обеспечением и соотношением графиков, наиболее эффективна в рамках именно узловых рынков.

Характеристики узловых рынков являются привлекательными для субъектов бизнеса и в связи с высокой степенью концентрации конечных потребителей услуг в рамках одной территории. Уменьшение операционных

издержек производится в рамках эффекта масштаба, которые нивелируют и посреднические риски.

Заключение

В качестве итоговых выводов представляется возможным рассмотреть следующие:

- типологизация рынков на современном этапе развития представляется возможным в том числе и по степени нивелирования транзакционных издержек;
- на современном этапе развития узловые рынки являются объективным фактом;
- указанные в работе характеристики узловых рынков являются в том числе и процессуальными условиями для запуска механизма правового административного реагирования;
- справедливый экономический эффект, достигаемые на узловых рынках, не должен рассматриваться как нарушение; при этом недопустимо и наказуемо злоупотребление соответствующим эффектом.

Список источников

1. Button K., Lall S., Stough R., Trice M. Debunking some common myths about airport hubs // *Journal of Air Transport Management*, 2002, no. 8, pp. 177-188.
2. Givoni M., Banister D. Airline and railway integration // *Transport Policy*, 2006, no. 13, pp. 386-387.
3. Ssamula B. *Strategies to design a cost effective hub network for sparse air travel demand in Africa*. University of Pretoria, 2008.
4. Алешин Д.А., Артемьев И.Ю., Борзило Е.Ю. *Конкурентное право России*. Москва, Изд. дом Высшей школы экономики, 2012, с. 302-304.
5. Артемьев И.Ю. *Научно-практический комментарий к Федеральному закону «О защите конкуренции» МГИМО (У) МИД России, ФАС России*. Москва, Статут, 2015, с. 231-240.
6. Васьковская Т.А. Вопросы формирования равновесных узловых цен оптового рынка электроэнергии // *Электрические станции*, 2017, no. 1 (1026), с. 25-32.
7. Зубенко В.В., Михайлов М.В. Узловые аспекты создания общего финансового рынка Евразийского экономического союза // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*, 2016, no. 31 (313), с. 2-16.
8. Курбатова А.В. О продукции транспорта, транспортных рынках и оптимизации перевозок // *Вестник Университета (Государственный университет управления)*, 2016, no. 4, с. 84-89.
9. Магомедшерифова А.М. Банковская конкуренция, методы и формы ценовой и неценовой конкуренции // *Экономика и социум*, 2014, no. 4-3 (13), с. 990-994.
10. Немчинов О.А., Минеева К.И. Исследование тарифной политики авиакомпании на рынке пассажирских перевозок // *Молодой ученый*, 2016, no. 27 (131), с. 471-476.
11. Смирнов И.Н. Сравнительный анализ рентабельности авиационных перевозок на рынке авиатранспортных услуг // *Экономика и предпринимательство*, 2014, no. 5-2 (46-2), с. 625-628.
12. Трубинова Е.И. Право на конкуренцию как предмет актов недобросовестной конкуренции // *Вестник Пермского университета. Юридические науки*, 2015, no. 2 (28), с. 76-87.

ECONOMIC AND LEGAL ANALYSIS NATURE AND LOCATIONS OF NODAL MARKETS (BASED ON THE AIR TRANSPORTATION MARKET)

Novikov Anton Sergeevich

Regional centre of labour protection, Fuchika st., 4 A, Saint Petersburg, Russia, 193230;
e-mail: novikov@tuta.io

Purpose: economic and legal analysis of the phenomenon of nodal markets, for example aviation market. *Discussion:* in the course of this research the author applied methods of economic analysis of law, and conducted a comparative legal analysis of international practices of regulation of nodal markets. The findings presented in this study are part of the global and national discussions of the existence and need for surrogacy. *Results:* the author has identified and explained the basic terms and the characteristics of nodal markets, and also pointed to the need to integrate regulation of relevant markets in the legal field. The results can be used in theoretical and practical aspects.

Keywords: competition, nodal market, regulatory, antitrust, economic analysis of law.

References

1. Button K., Lall S., Stough R., Trice M. Debunking some common myths about airport hubs. *Journal of Air Transport Management*, 2002, no. 8, pp. 177-188.
2. Givoni M., Banister D. Airline and railway integration. *Transport Policy*, 2006, no. 13, pp. 386-387.
3. Ssamula B. *Strategies to design a cost effective hub network for sparse air travel demand in Africa*. University of Pretoria, 2008.
4. Aleshin D.A., Artem'ev I.Iu., Borzilo E.Iu. *Konkurentnoe pravo Rossii*. Moscow, Izd. dom Vysshei shkoly ekonomiki, 2012, pp. 302-304. (In Russ.)
5. Artem'ev I.Iu. *Nauchno-prakticheskii kommentarii k Federal'nomu zakonu «O zashchite konkurentsii» MGIMO (U) MID Rossii, FAS Rossii*. Moscow, Statut, 2015, pp. 231-240. (In Russ.)
6. Vas'kovskaia T.A. Voprosy formirovaniia ravnovesnykh uzlovykh tsen optovogo rynka elektroenergii. *Elektricheskie stantsii*, 2017, no. 1 (1026), pp. 25-32. (In Russ.)
7. Zubenko V.V., Mikhailov M.V. Uzlovye aspekty sozdaniia obshchego finansovogo rynka evraziiskogo ekonomicheskogo soiuz. *Finansovaia analitika: problemy i resheniia*, 2016, no. 31 (313), pp. 2-16. (In Russ.)
8. Kurbatova A.V. O produktsii transporta, transportnykh rynkakh i optimizatsii perevozok. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniia)*, 2016, no. 4, pp. 84-89. (In Russ.)
9. Magomedsherifova A.M. Bankovskaia konkurentsia, metody i formy tsenovoi i netsenovoi konkurentsii. *Ekonomika i sotsium*, 2014, no. 4-3 (13), pp. 990-994. (In Russ.)
10. Nemchinov O.A., Mineeva K.I. Issledovanie tarifnoi politiki aviakompanii na rynke passazhirskikh perevozok. *Molodoi uchenyi*, 2016, no. 27 (131), pp. 471-476. (In Russ.)
11. Smirnov I.N. Sravnitel'nyi analiz rentabel'nosti aviatsionnykh perevozok na

rynke aviatransportnykh uslug. *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2014, no. 5-2 (46-2), pp. 625-628. (In Russ.)

12. Trubinova E.I. Pravo na konkurentsiiu

12. Trubinova E.I. Pravo na konkurentsiiu kak predmet aktov nedobrosovestnoi konkurentsii. *Vestnik Permskogo universiteta. Iuridicheskie nauki*, 2015, no. 2 (28), pp. 76-87. (In Russ.).