



## Конференции, семинары

### «Австрийская экономическая школа о монополиях и антитрасте» – круглый стол в ВШЭ

#### **Ф.И. ХУСАИНОВ,**

канд. экон. наук, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ), f-husainov@mail.ru

**В Высшей школе экономики прошло очередное научное мероприятие, посвященное обсуждению проблем монополии и антимонопольной политики.**

С лекцией «Австрийская экономическая школа о монополиях и антитрасте» выступил канд. экон. наук, научный сотрудник Европейского университета в Санкт-Петербурге **Павел Усанов**.

После лекции состоялся круглый стол. Лекцию и круглый стол организовал Институт экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ\*. Мероприятие было приурочено к предстоящему юбилею: в 2021 году будет отмечаться 150-летие австрийской экономической школы (датой рождения школы условно принято считать 1871 год, в котором была опубликована книга К. Менгера «Основания политической экономии»).

Лекция была посвящена рассмотрению взглядов различных представителей АЭШ на монополию,

---

\* Видеозапись лекции и круглого стола доступны по ссылке <https://f-husainov.livejournal.com/749550.html> либо по прямой ссылке на YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=9x5vxJZtyLI&t=3510s>

антимонопольную политику и роль государства в этой области. Традиционно считается, что высокая доля компании на рынке является проблемой, которую должно решать государство. Однако, по мнению экономистов австрийской школы, такое вмешательство лишь ухудшает положение дел.

Рассмотрение монополии и рыночной власти в свете теории рыночного процесса Ф. Хайека и И. Кирцнера приводит экономистов австрийской школы к выводу, что в долгосрочном периоде наилучшей политикой для рынка будет политика *laissez faire*. В лекции П. Усанова были рассмотрены взгляды экономистов австрийской школы на проблемы монополии и антитраста от К. Менгера, Е. Бём-Баверка и Ф. фон Визера, до Х. Уэрта де Сото и его теории динамической эффективности.

П. Усанов отметил, что антитраст обладает рядом неустранимых пороков: он наказывает эффективных производителей, нарушает право (и интересы) потребителя пользоваться услугами более конкурентоспособной компании и, кроме того, решения антимонопольных органов несовместимы с принципом верховенства права. Антимонопольная политика исходит из предположения, что чиновник лучше понимает интересы участников рынка и может принимать решения за участников рынка. Лектор подчеркнул, что нельзя корректно измерить многие вещи, такие, как например, степень монопольной власти; вообще, многие вещи в экономике нельзя измерить так надежно, как это можно сделать в естественных науках.

После лекции состоялся круглый стол с обсуждением вопросов теории и практики антимонопольной политики.

На круглом столе выступили: В.В. Новиков (ст. науч. сотрудник РАНХиГС), Д.А. Мачерет (д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой РУТ (МИИТ)), А.Е. Шаститко (д-р экон. наук, проф., зав. кафедрой конкурентной и промышленной политики экономического факультета МГУ), В.В. Кизилов, В.А. Осипов, Е.Ю. Горбунов (Факультет права НИУ ВШЭ), М.С. Шихмурадов (главный эксперт Института конкурентной политики и регулирования рынков НИУ ВШЭ), С.С. Бойко (канд. ист. наук), И.А. Долматов (канд. экон. наук, директор Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ).

В рамках круглого стола были обсуждены вопросы современной антимонопольной политики (от кейса компании Microsoft до кейсов работы ФАС России), а также смежные теоретические и практические вопросы – отличия методологии различных школ, причины маргинальности австрийской школы и её недостатки (эту тему поднял А.Е. Шаститко), эпистемологические и методологические основания взглядов АЭШ, сложные отношения антитраста с правом собственности («антитраст отрицает право частной собственности» – тезис из доклада В. Осипова).

Была обсуждена как прикладная полезность австрийской школы применительно к отраслям естественных монополий (выступление Д.А. Мачерета), так

и, наоборот, принципиальная бесполезность австрийской школы с точки зрения экономических выводов и «советов» регуляторам по поводу того, что хорошо, а что плохо в экономической политике (такова позиция австрийского экономиста Валерия Кизилова, который заметил, что в каком-то смысле цель АЭШ – исчезновение самой профессии экономистов).

Ряд участников подчеркнули (в частности, это отмечалось в выступлении М. Шихмурадова) важность АЭШ и необходимость ее представителям учиться говорить не только на языке экономической теории, но и на языке юристов, поскольку только это может влиять на антимонопольную судебную практику и практику антимонопольного регулирования.

Профессор РУТ (МИИТ) д-р экон. наук **Д.А. Мачерет** посвятил свой доклад практической ценности идей австрийской школы применительно к экономике железнодорожного транспорта. Свое выступление Д.А. Мачерет начал с цитаты Людвиг фон Мизеса «Только теоретические исследования, проникающие вглубь вещей, имеют действительную практическую ценность». Д.А. Мачерет, в частности, отметил, что в экономике транспорта «теоретические положения, выработанные австрийской школой, очень важны для исследования многих аспектов – это и проблема транспортных издержек и тарифов и формирование ценности транспортной инфраструктуры и развитие транспортных систем в условиях неопределенности... Железнодорожный транспорт часто считается естественной монополией по определению, которую нужно если не национализировать, то, во всяком случае, жестко регулировать. В качестве основы такого регулирования часто используют так называемые «экономически обоснованные затраты».

Это означает, что вся экономическая логика переворачивается с ног на голову. Поскольку на самом деле, как это показано в работах представителей австрийской школы (а еще ранее – представителями саламанкской школы), издержки не являются и не могут быть чем-то объективным и всегда следуют за ценами, а не цены базируются на издержках. Ну и, как всегда, пренебрежение теорией оборачивается неудачами и потерями на практике. В итоге это приводит к тому, что если тарифы формируются на основе расходов железных дорог, то регулируемый субъект будет – выражаясь языком практиков – «держатель расходную базу», т. е. такое регулирование сохраняет неэффективность и «раздутость» издержек. Лучшее антимонопольное регулирование, подытожил свой доклад Д.А. Мачерет, – это развитие конкуренции, а не усиление регулирования.

Профессор экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, д-р экон. наук **А.Е. Шашитко** в своем выступлении отметил: «Учитывая, что наш современный мир – это мир сосуществования разных исследовательских программ в экономической науке... и если мы согласны с тем, что экономисты – разные, то тогда может быть “австрийцам” имеет смысл заняться поиском общего языка, по крайней мере, с более-менее родственными направлениями экономической науки, потому что сидеть в башне из слоновой кости и постоянно отстреливаться,

говоря, что “все неправы, а надо так”, это, конечно, позиция, но мне кажется, что гораздо эффективнее попытаться найти способ, чтобы вас лучше понимали. В частности, это можно делать как раз на примере конкретных кейсов, таких как кейс компании Microsoft или Apple».

Кроме того, А.Е. Шаститко отметил, что представители институционального направления экономической науки готовы поспорить с представителями АЭШ, в частности о том, что окажется дешевле для участников рынка – суд или государство как медиатор. Может быть, принудительное создание институтов конкуренции будет более удачной практикой, чем полное невмешательство.

**К сведению****Двухэтажный «Горнолыжный экспресс» соединит Москву и Хибины в новогодние праздники**

Для развития туристических возможностей северо-западных регионов России и удобства пассажиров, увлекающихся зимними видами спорта, на новогодние и рождественские праздники холдинг «РЖД» запускает двухэтажный поезд № 100/99 «Горнолыжный экспресс» Москва – Апатиты, на котором можно добраться до горнолыжного курорта Хибины.

Поезд будет курсировать с 28 декабря 2020 года по 10 января 2021 года по специально разработанному расписанию.

На маршруте предусмотрены остановки на станциях Тверь, Чудово, Волховстрой, Свирь, Петрозаводск, Медвежья Гора, Беломорск, Кемь, Кандалакша.

Состав поезда сформирован из 11 двухэтажных купейных вагонов.

В каждом вагоне поезда будет предусмотрено дополнительное багажное купе для перевозки спортивного инвентаря пассажиров (лыжи и сноуборды). Плата за перевозку спортивного инвентаря не взимается и оформление перевозочных документов на него не требуется.