

ОБҐРУНТУВАННЯ НЕ МОНОПОЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена питанню монополізму на залізничному транспорті. Ключові слова: монополія, залізничний транспорт.

Статья посвящена вопросу монополизма на железнодорожном транспорте. Ключевые слова: монополия, железнодорожный транспорт.

Paper deals with monopoly on rail transport. Keywords: monopoly railway.

Постановка проблеми. Визначення масштабів монополізму - складна методологічна проблема і сьогодні реальна її ступінь в національній економіці фактично невідома. Якщо раніше високий рівень монополізму значною мірою характеризувався наявністю великої кількості монопольних структур у виробничій сфері, то тепер вони швидко виникають у сфері реалізації і, навіть, у сфері надання адміністративних послуг.

Аналіз основних джерел. Суттєвий внесок в економічну теорію формування і розвитку природних монополій внесли, переважно закордонні економісти: Дж. Ст. Мілль, В. Паретто, А. Маршал, В. Шеферд й ін.

Дані вчені-економісти визначають природну монополію як галузь, в рамках якої «виробництво будь-якого обсягу продукції однієї фірми коштує дешевше, ніж його виробництво двома або більше фірмами».

Мета статті. Провести відповідні дослідження та обґрунтувати власну думку щодо віднесення залізничного транспорту до суб'єкта природної монополії.

Викладення основного матеріалу. Удосконалювання ринкових відносин в Україні й визнання її країною з ринковою економікою, внесло певні зміни в перерозподіл капіталу, що вплинуло на потенціал транспортного комплексу. Тому в сучасних умовах, на наш погляд, заслуговують фундаментального дослідження найважливіші проблеми, що пов'язані з функціонуванням залізничного транспорту і його статусом - чи є він природною монополією чи ні і які важелі регулювання його діяльності? Тому необхідно чітко визначити принципові положення про роль залізничного транспорту в розвитку суспільства, про його місце в суспільному відтворенні матеріальних благ і рішенні інших проблем країни, про конкуренцію між видами транспорту, внутрішню конкуренцію, про регулювання його діяльності й ін.

Під економічною конкуренцією, згідно чинного законодавства України, розуміється змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.

Для аналізу стану конкуренції надзвичайно важливе визначення структури ринку і відповідного застосування механізмів державного регулювання (впливу),

спрямованого на захист економічної конкуренції та обмеження монополізму в господарській діяльності.

Істотною характеристикою ринкового утворення є ринкова концентрація. Найбільш чутливими вимірниками ринкової концентрації є кількість суб'єктів господарювання в галузі. Концентрація, виражена в процентних частках продаж основних послуг (перевезень) кожного виду транспорту від загальногалузових, або частка продаж в галузі, яка припадає на домінуючі види транспорту, ймовірна частка прибутку в ціні (або загальний прибуток по відношенню до загальних витрат), яка свідчить про наявність чи відсутність надприбутку в галузі. Всі існуючі методи оцінки ринкової концентрації не завжди є здійсненними через недоступність даних про суб'єкти господарювання або відсутність повної інформації про реальний стан справ в тій чи іншій галузі.

Нині показник ступеня концентрації (сумарна частка ринку чотирьох крупних фірм — найбільш використовуваний показник, так званий рівень концентрації чотирьох фірм) визначається за зарубіжними методиками. Взагалі вимірювання концентрації ринку деякі вчені пропонують визначати за допомогою індексу Герфіндала-Гіршмана. Але цей індекс виведено для умов на ринках США. В Україні інакші умови. Тому для вітчизняних умов потрібно мати свою методику визначення показника ступеня концентрації.

Продукцією залізничного транспорту є послуги, що реалізуються на ринку перевезень. *Конкурентоспроможність* на ринку перевезень для кожного виду транспорту і його оргструктур господарювання – це стабільна можливість задовольняти потреби потенційних споживачів краще, ніж конкуренти і, завдяки цьому, успішно продавати свою продукцію (послуги, товари і роботи) та одержувати максимально можливий прибуток.

Законодавство України про захист економічної конкуренції ґрунтується на нормах, установлених Конституцією України, і складається із Законів України “Про захист економічної конкуренції”, “Про Антимонопольний комітет України”, “Про захист від недобросовісної конкуренції”, «Про природні монополії» й інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до цих законів.

Першим Законом України щодо економічної конкуренції був Закон від 18 лютого 1992 року № 2132-ХІІ “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності”. Цей закон стосувався в першу чергу не боротьби з монополізмом і недобросовісною конкуренцією (ім відведено лише сім статей), а створення Антимонопольного комітету України. Цим законом було сформовано положення про зловживання монопольним становищем на ринку, про неправомірні угоди та дискримінацію суб'єктів господарювання, а також визначено поняття конкуренції, монопольного становища, монопольного утворення, вирішального впливу (контролю) суб'єкта господарювання на підприємницьку діяльність інших учасників ринкових відносин. Третім розділом цього Закону визначено правові засади захисту господарюючих суб'єктів (підприємців) і споживачів від

недобросовісної конкуренції. З початку він складався з однієї статті з однойменною розділові назвою “Недобросовісна конкуренція”, а потім набув нової редакції з прийняттям 7 червня 1996 року Закону України № 236/96-ВР “Про захист від недобросовісної конкуренції”. Даний Закон спрямовано на встановлення, розвиток і забезпечення торгових та інших чесних звичаїв ведення конкуренції при здійсненні підприємницької діяльності в умовах розвитку ринкових відносин.

Закон України “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності” в його редакції від 3 березня 1998 року № 154/98-ВР [6] зміцнив і розширив повноваження Антимонопольного комітету України в частині контролю за створенням, реорганізацією (злиттям, приєднанням), ліквідацією суб’єктів господарювання та контролю за придбанням передбаченого в оренду майна. Після прийняття цього Закону чітко визначено функцію Антимонопольного комітету України - контроль за економічною концентрацією, яку згодом 13 липня 2000 року було закріплено статтею 3 Закону України № 1907-III “Про внесення змін до Закону України “Про Антимонопольний комітет України”. Слід зазначити, що з набранням чинності Закону України “Про захист економічної конкуренції”, згідно з пунктом 6 розділу X цього Закону, Закон України “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності” втратив чинність (21 березня 2002 року).

Закон України “Про захист економічної конкуренції” розширює поняття монопольного (домінуючого) становища суб’єкта господарювання, тісно пов’язуючи його з концентрацією. Впроваджується поняття суб’єктів господарювання - учасників концентрації, що належать до групи, яка визнається одним (єдиним) суб’єктом господарювання. Статтею 24 цього Закону та відповідними постановами Кабінету Міністрів України [4,5] уточнено і запроваджено механізми запобігання монополізації товарних ринків, в основу яких покладено обчислення порогових показників (сумарні частка на ринку, вартість активів, обсяг реалізації товарів).

Відповідно до Закону України «Про природні монополії» суб’єкт природної монополії - це суб’єкт господарювання (юридична особа) будь якої форми власності (монопольне утворення), який виробляє реалізує товар, що перебуває у стані природної монополії.

Згідно статті 5 згаданого Закону України «Про природні монополії» діяльність залізничного транспорту регулюється у таких сферах як користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об’єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного користування.

Природна монополія – це перш за все, не конкретна фірма, а ринкова ситуація.

Предметом регулювання діяльності суб’єктів природних монополій згідно з Законом, що названо є:

- ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб’єктами природних монополій;

- доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій;
- інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством.

При регулюванні цін (тарифів) на товари (послуги) суб'єктів природних монополій враховуються:

- валові витрати виробництва та обігу;
- обов'язкові платежі до бюджетів та до державних цільових фондів;
- амортизаційні відрахування, потреби в інвестиціях на модернізацію і оновлення основних виробничих фондів;
- державні дотації та інші форми державних підтримок.

Регулювання діяльності суб'єктів природних монополій здійснюється на основі таких принципів:

- гласності та відкритості процедур регулювання;
- адресності регулювання, його спрямованості на конкретний суб'єкт природної монополії;
- самоокупності суб'єктів природних монополій;
- стимулювання підвищення якості товарів і задоволення попиту на них;
- забезпечення захисту прав споживачів.

У науковій літературі (дослідники: Бутиркін А., Вурос А, Філюк Г. та інші) фіксуються різні підходи як щодо визначення критеріїв природних монополій, так і самого поняття “природна монополія”, виходячи з принципово відмінних історичних, політичних, економічних, інституційних умов їх утворення та діяльності.

Тому спробуємо визначити основні критерії процесу ідентифікації природних монополій, що має доповнюватись також їх класифікацією за критеріями, важливими для цілей регулювання. Таку класифікацію доцільно здійснювати за територіальними межами ринків, галузевою приналежністю, часовою прив'язкою, ступенем поєднання з іншими видами монополій та формами власності, що представлено в табл.

Також можна відмітити, що окремі галузі виробництва, які традиційно розглядаються як природні монополії, є неоднорідними і включають низку підгалузей, що не володіють ознаками природних монополій. Такі суб'єкти природних монополій, функціонуючи на ринках, нерідко стають монополістами. Причиною існування монополії тут є вже не тільки економія на масштабі, але й інші чинники (наприклад, ліцензування). В якості чистих природних монополій можна назвати водопровідно-каналізаційне господарство. Прикладами змішаних природно-організаційних природних монополій є Укрзалізниця, НАК “Нафтогаз України”. До квазіприродних природних монополій можна віднести міжміський та міжнародний телефонний зв'язок.

Доцільним є відокремлення природних монополій за формами власності. Форма власності суб'єкта природної монополії має вагоме значення для вибору організаційної форми державного регулювання природних монополій (створення спеціальних органів регулювання, регулювання через відносини власності).

Проте, варто зазначити, що в таких галузях, як газова промисловість, електроенергетика, залізничний транспорт і зв'язок, тільки частина видів господарської діяльності насправді належить до природної монополії. Деякі види господарської діяльності в цих сферах потенційно можуть ефективно функціонувати і в умовах конкуренції.

Держава має великі можливості щодо впливу на економічний розвиток країни та окремі сфери економіки, в тому числі на природні монополії. Встановлюючи ті чи інші правила поведінки на законодавчому рівні, вона може як стимулювати розвиток виробничих відносин, так і гальмувати їх, відігравати як прогресивну, так і регресивну роль в економічному та соціальному розвитку країни.

Особливістю залізничного транспорту, який віднесено до природних монополій є те, що у його структурі існують суб'єкти господарювання, що займаються потенційно конкурентними видами діяльності. Тут є маса допоміжних видів діяльності та підрозділів, які явно не відносяться до основного монопольного виробництва (ресторанні послуги, прання білизни, ремонт, будівництво і т.д.), які хоч і мають спеціалізовану спрямованість, але успішно можуть діяти і на конкурентних принципах.

Однак зазначені підрозділи є інтегрованими у загальну монопольну структуру та працюють на однакових умовах, зокрема поточне фінансування, амортизаційна політика, оновлення основних фондів, тощо. У виробничу інфраструктуру залізничного транспорту входять і об'єкти соціально-культурного призначення (лікарні, поліклініки, аптеки, бази відпочинку, стадіони, дитячі табори тощо). Такі тенденції спостерігаються й на інших ринках природних монополій. Це пов'язано з особливістю вітчизняних природних монополій, насамперед з тим, що зазначена виробнича інфраструктура дісталась у спадок від командно-адміністративної системи господарювання та залишилась незмінною.

Таблиця

Класифікація природних монополій в Україні

Критерії класифікації	Види природних монополій
За територіальними межами ринків	1. Монополії, що діють на загальнодержавному ринку (загальнодержавні природні монополії). 2. Монополії, що діють на ринках, територіальні (географічні) межі яких охоплюють територію окремого регіону, у тому числі частини відповідного регіону; територію декількох регіонів, у тому числі частини декількох регіонів (локальні природні монополії)
За галузевою приналежністю	<u>1. У паливно-енергетичному комплексі:</u> Транспортування нафти, нафтопродуктів та інших речовин трубопроводами. Транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподіл. Транспортування інших речовин трубопровідним

	<p>транспортном.</p> <p>Передача та розподіл електричної енергії.</p> <p><u>2. На транспорті:</u></p> <p>Користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування.</p> <p>Управління повітряним рухом.</p> <p>Спеціалізовані послуги транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, що визначається Кабінетом Міністрів України.</p> <p><u>3. У комунальному господарстві:</u></p> <p>Централізоване водопостачання та водовідведення.</p> <p>Централізоване постачання теплової електроенергії</p>
За часовою прив'язкою	<ol style="list-style-type: none"> 1. Закріплені. 2. Незакріплені
За ступенем поєднання з іншими видами монополій	<ol style="list-style-type: none"> 1. Чисті. 2. Змішані. 3. Квaziприродні
За формами власності	<ol style="list-style-type: none"> 1. Загальнодержавні. 2. Муніципальні. 3. Приватні

Ідея регулювання монополістів виникла дуже давно. В Росії її вперше втілював у життя державний діяч С.Ю. Вітте, здійснивши наприкінці 80-х років XIX ст. тарифну реформу на залізничному транспорті але він вважав спірним віднесення залізниць до монопольних підприємств відзначав ще наприкінці XIX століття видатний Росії С.Ю. Вітте. У своїй книзі «Принципи залізничних тарифів по перевезенню вантажів» він писав: «...говорять, що залізниці суть монополісти, а тому, нібито закон попиту та пропозиції не може регулювати ринкову цінність їхніх послуг.....сама назва залізничних підприємств монополіями, якщо не неправильно, те у всякому разі не зовсім точно. Монопольними підприємствами звичайно називають такі, які де-юре або де-факто не мають суперників по виробництву продуктів або послуг, пропонованих цими монопольними підприємствами...Залізниці завжди будувалися й будуються там, де споконвіку існували іншого роду шляхи сполучення, по яких протягом цілих сторіч провадилися величезні торговельні відносини. Ми говоримо про всякі гужові й водні шляхи.». Проїшло багато часу, але застаріле поняття «мополії» XIX століття досі діє і не корегується.

Мотивація введення регулювання монополій для суспільства і держави є очевидною. Якщо компанія, що є монополістом на певному ринку товарів і послуг, діє без обмежень ззовні, то дуже швидко ціни на пропоновані нею товари/послуги зростають, а їх якість стрімко падає.

Залізничний транспорт помилково, без відповідних обґрунтувань, віднесено до природної монополії в 1992 р.

У залізничній галузі зміщуються природні умови, пов'язані з особливостями ресурсної бази й створеною техніко-технологічною системою керування процесом перевезень, з «неприродними» - ціною й тарифною політикою, використанням об'єктів інфраструктури, наданням прав на виконання перевезень власникам вагонів й ін.

Роль державного регулювання залізничної галузі складається саме у відділенні природних факторів і умов від «неприродних». При цьому природні фактори й умови повинні регулюватися державою, а «неприродні» - повинні бути віддані в сферу регулювання ринковим механізмом.

На основі досліджень й аналізу трендів в конкуренції і концентрації американській вчений Вільям Шеферд розділив всі ринки на чотири групи. Він вважає, що в економіці будь-якої держави існують **4 типи конкуренції (конкурентних ринків):**

1. Поліполія (чиста або досконала конкуренція) – на ринку багато продавців одного і того ж товару з приблизно однаковою якістю і цінами.

2. Олігополія – на ринку всього декілька крупних продавців одного або декількох товарів з близькими по характеристиці якістю і цінами. (Даний тип конкуренції нині має місце на транспортному ринку України).

3. Монополістична конкуренція (недосконала) – велика кількість крупних продавців одного товару, але різної якості і різними цінами.

4. Чиста монополія – це частка ринку, яка складає приблизно або точно 100 %. Тобто продукція одного продавця суттєво перевершує на ринку, незалежно від якості. При цьому ефективно блоковано проникнення на ринок інших фірм, наявний очевидний і дієвий контроль над рівнем і структурою цін.

Таблиця 1

В даний час з 6 видів транспорту основні види здійснюють такий обсяг перевезень

Види транспорту	Роки									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (за 7 місяців)
Залізничний	369,9	391,0	443,5	460,9	448,7	476,8	512,5	498,8	391,2	242,7
Автомобільний	167,2	161,4	176,0	124,4	126,5	154,8	169,7	186,8	140,0	83,0
Трубопровідний	215,0	201,2	217,4	220,9	212,6	203,7	196,1	186,8	154,6	89,9
Всього	752,1	753,6	836,9	806,2	787,8	835,3	878,3	872,4	685,8	415,6

Дані цієї таблиці показують, нині відносити до природної монополії залізничний транспорт помилково – перевезення здійснюють 6 видів транспорту, паралельно залізницям проходять 80 % автодоріг країни. Продукція одного продавця суттєво не перевершує на ринку. Розрив в обсягах перевезених вантажів між залізничним й основними видами

транспорту приблизно 5 %, а між сумою перевезених ними вантажів 3-7 %. Крім того, по деяких вантажах залізниці перевозять їх менше ніж інші види транспорту (у контейнерах, наливом й ін.). Між видами транспорту є конкуренція, що з кожним роком загострюється, бар'єри для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання відсутні. До того ж відповідно до Закону України «Про природні монополії» природною монополією є не конкретна фірма, а перш за все є ринкова ситуація, а одним з принципів регулювання діяльності суб'єктів природних монополій – їхня самоокупність. При таких умовах пасажирські перевезення залізничного транспорту, як збитковий вид діяльності взагалі не є природною монополією.

Наведені аргументи свідчать про те, що в даний час в Україні найбільш наболіле питання – правове поле тому, що чітка законодавча база відносно залізничного транспорту не створена. Пояснюється це тим, що державі економічно не вигідно демонополізувати залізничну галузь, тому що це основний її донор. Уряд регулює тарифи, надає пільги на перевезення, але збитки від їх виконання не сплачує. Незважаючи на те, що залізничний транспорт підтримує різні галузі за свій рахунок, за роки самостійності України держава відвернулася від проблем залізниць: від формування професійного ядра висококваліфікованих фахівців, від економічного розвитку залізниць - інвестування заміни і поповнення основних фондів і модернізації інфраструктури.

Закони України, що названо й інші у сфері захисту економічної конкуренції спрямовані на регулювання розмірів (масштабів виробництва) учасників ринкових відносин і безпосередньо самих відносин, які впливають чи можуть вплинути на економічну конкуренцію. Але не зрозуміло чому нині для різних видів транспорту рівень державного регулювання не однаковий. Так, на залізничному транспорті як найбільш капіталоемній і стратегічно важливій галузі тарифна політика в повній мірі регулюється, в той же час автомобільний транспорт, що має автономні засоби здійснення перевезень, в економічному відношенні працює більш самостійно, незважаючи на те, що дорожній комплекс знаходиться також в державному і регіональному управлінні.

Найважливіша умова розвитку конкурентного середовища на залізничному транспорті - наявність розвиненої інфраструктури, сучасного рухомого складу й доступність користування інфраструктурою для виконання перевезень власним рухомим складом. Саме дані фактори становлять особливий розвиток конкуренції в перевізному процесі. Ця обставина дозволяє державі (як власникові галузі) здійснювати цілеспрямоване формування конкурентного середовища на основі виділення природних факторів при регулюванні діяльності залізничної галузі.

При вирішальній ролі залізничного транспорту на ринку перевезень все-таки неправомірно ототожнювати плани галузі із пріоритетами державної політики. Укрзалізниця (навіть при участі в ній держави) діє згідно своєї

корпоративної логіки й, як правило, прагне до зміцнення свого положення на ринку перевезень.

Тому цілком логічно, що нинішня структура Укрзалізниці дозволяє втримувати рівень перевезень, забезпечувати роботою, зарплатою й матеріальними благами більше 400 тисяч залізничників, виконувати зобов'язання перед бюджетом, а також забезпечувати безпеку перевезень і задоволення потреб населення. В усьому світі борються проти монополізму, але не проти природних монополій, до яких відносять залізничний транспорт.

У таких умовах залізничний транспорт повинен захищати свої інтереси. Потрібно підготувати і нормативні документи і виокремити не монопольні сегменти ринку перевезень і ті, на яких ніхто не може конкурувати з залізницями і провадити свою тарифну політику при взаємодії з іншими видами транспорту.

При такому положенні необхідно не підсилювати регулюючу роль держави в ціновій політиці, а негайно її скасувати. І для забезпечення прав рівного доступу до транспортної інфраструктури й для формування тарифних умов реалізації такого права, і для створення конкурентного середовища. Доцільно використати накопичений досвід країн з ринковою економікою, в яких набула значного поширення практика організаційного відокремлення діяльності суб'єктів природних монополій від суміжних ринків, а реформи привели до зміни правового статусу природних монополій, до нових взаємовідносин з державою і до створення нових ринкових структур.

Для цього необхідні нові політичні рішення Уряду України – не відносити залізничний транспорт до природної монополії (це справедливо тільки по деяких сегментах транспортного ринку) і надати залізницям право на регулювання тарифів на перевезення. Тарифна політика залізницями повинна здійснювати за такими ж принципами, як і на перевезення інших видів транспорту - в залежності від попиту, місцевих умов й дотриманням рамок Законів.

Це дозволить регулювати рівень тарифів залежно від попиту, знизити витрати, буде забезпечена більша фінансова прозорість, зниження бар'єрів входу в транспортний ринок нових потенційних клієнтів. З погляду держави представляється доцільним не поділ галузі на дві складові економіки на «самостійні» структури - конкурентну й експлуатаційну, а забезпечення наступних умов:

- перебороти монополізм у використанні об'єктів інфраструктури;
- створити передумови для появи, становлення й розвитку конкуруючих компаній і структур, що беруть участь у процесі перевезень;
- забезпечити фінансову прозорість, особливо у формуванні витрат, визначенні цін і тарифів, тобто треба піти від практики «природного» витратного ціноутворення, не пов'язаного з ефективністю виконання перевезень.

Висновки.

Рамкове законодавство у сфері природних монополій надає досить широкий інструментарій адміністративного впливу на діяльність природних монополістів з метою обмеження їх монопольного становища на ринку, формування якості й ціни на їхні послуги.

За останні десятиріччя регулювання природних монополій значно покращилось, порівнюючи з попередніми роками, але все одно в нашій державі не існує досконалого законодавства, яке б охоплювало усі сфери, що потребують державного втручання та дозволило б Україні вийти на якісно новий економічний рівень.

Список використаної літератури

1. *Дахно І.І.* Антимонопольне право. Курс лекцій. [Текст] — К.: Четверта хвиля, 1998. — С. 10—31, 86.
2. *Стратегия* и тактика антикризисного управления фирмой [Текст] / Под общей ред. А.П. Градова и Б.И. Кузина — С.-Пб.: Специальная литература. — 1996. — С. 154—156.
3. *Долан Э.Дж., Линдсей Д.* Микроэкономика [Текст] / Пер. с англ. — С.-Пб., 1997. — С. 60—78, 212—220.
4. *Закони України* “Про захист економічної конкуренції” від 11 січня 2001 року № 2210-III, “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності”, “Про внесення змін до Закону України “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності”, “Про внесення змін до Закону України “Про Антимонопольний комітет України” від 13 липня 2000 року № 1907-III, “Про природні монополії” від 20 квітня 2000 року № 1682-III // Відомості Верховної Ради. — 2000. — № 50, — Ст. 238.
5. *Кривенко К.* Теорія ринкової економіки і практика переходу України до ринку [Текст] // Економіка України. - 2002. - №7.
6. *Нуреев Р.М.* Типы рыночных структур: конкуренция и монополия [Текст] // Вопросы экономики. - 2004. - №6.