

УДК 330.1

DOI: 10.34670/AR.2022.28.94.002

Институциональные изменения рынка транспортных услуг: особенности и современные тенденции

Горячев Вадим Петрович

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры Теоретической экономики,
Сибирский федеральный университет,
660041, Российская Федерация, Красноярск, пр. Свободный, 79;
e-mail: vgoryachev@sfu-kras.ru

Аннотация

Цель статьи состоит в систематизации знаний об основных допущениях новой институциональной экономики относительно роли институтов в объяснении процессов оценки институциональных изменений рынка транспортных услуг. В качестве методов исследования применялись системный подход; классификация и обобщение, логический и сравнительный анализ. Более того, транспортные рынки с их фактически несовершенной формой институционального обеспечения подвержены значительному влиянию регуляторного воздействия, что не всегда стимулирует их к долгосрочной ориентации на внедрение инновационных решений в транспортной сфере. Кроме того, такая проинновационная рыночная ориентация зависит от эффективности институциональных изменений, влияющих на эти рынки, и в той же степени не зависит от транспортной политики или других мер государственного регулирования. В статье представлены роль и функции институциональных изменений в развитии рынка транспортных услуг. Предложены направления институциональных изменений рынка транспортных услуг по формированию и регулированию транспортных рынков для продвижения инноваций в транспорте. Результатом исследования является обоснование роли институтов в функционировании рынка транспортных услуг на основе изучения закономерностей, связанных с реформой железнодорожного транспорта и ходом экономических процессов и их экономических и социальных последствий. Правильно сформированные, устойчивые и взаимодополняющие институциональные изменения рынка транспортных услуг в современной экономике положительно влияют на экономический рост и развитие государства.

Для цитирования в научных исследованиях

Горячев В.П. Институциональные изменения рынка транспортных услуг: особенности и современные тенденции // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Том 12. № 6А. С. 15-22. DOI: 10.34670/AR.2022.28.94.002

Ключевые слова

Инновации, институты, институциональные изменения, транспортный сектор, услуги, экономическое развитие, механизм регулирования.

Введение

Рынок транспортных услуг, как и любой вид рынка с типичным механизмом регулирования экономической деятельности, выполняет множество важных функций для всех участников процесса обмена транспортными услугами. Он формирует взаимоотношения как в краткосрочном, так в среднесрочном и долгосрочном периодах, и чем продолжительнее этот период, тем меньше его влияние на решения, как операционные, так и инвестиционные, действующих в нем субъектов. Рынок транспортных услуг как автономный регулирующий механизм, помимо множества выполняемых им функций, определяет направление и динамику технического, технологического и организационного прогресса в транспортной отрасли, а, следовательно, и эффективность транспортной системы в ее внутренних и внешних измерениях и отношениях [Горячев, 2021].

Основное содержание

Рынок транспортных услуг также формирует общеэкономические и в значительной степени финансовые, технико-технологические отношения между транспортной системой и ее внешней средой, а также соопределяет формы связей между транспортным сектором и другими видами рынков, включая товарный, трудовой и денежный. Таким образом, в своей регулирующей и распределительной функции в транспортной сфере этот рынок влияет и на процессы технического, технологического и организационного прогресса на транспорте. Рынок транспортных услуг, представляющий собой механизм эффективного удовлетворения спроса и создания транспортных потребностей, по определению является основным стимулятором инновационной деятельности на транспорте, и должен быть обеспечен институциональными изменениями в данной сфере.

В неоклассической экономической теории институциональные вопросы находились вне сферы интересов ее представителей. Институты в лучшем случае рассматривались как усложнения экономических моделей, а в худшем — вообще не включались в исследование. Неоклассики рассматривали экономическое поведение как универсальное, независимое от места и времени, игнорируя важность институтов, факт их разнообразия и возможность эволюции. Институты воспринимались как брошенные сверху и, следовательно, экзогенные по отношению к хозяйствующим субъектам, которые полностью адаптировались к существующей институциональной среде. Предположение о данных и известных институциональных условиях сделало исследование, проведенное в этом направлении, статичным.

Неоклассики не анализировали влияние институтов на ход экономических процессов и достигнутый обществом уровень экономического развития, считая, что они не являются частью экономического выбора. Они обнаружили, что институты не направляют поведение человека и не влияют на принимаемые им решения. Таким образом, в своем анализе они игнорировали влияние реальных культурных, психологических и социальных условий на индивидуальную деятельность экономических субъектов.

Акцент на влиянии институциональных условий на рынок транспортных услуг новой институциональной экономики связан с критикой неоклассической модели рационального поведения и понятия ограниченной рациональности в деятельности хозяйствующих субъектов. Он предполагает, что в процессе принятия решений необходимо учитывать стоимость информации, свои ограниченные возможности или выгоды, которые можно получить, следуя

общепринятым обычаям, обязанностям и нормам.

То, что представители неоклассической экономики не включали институты в экономические модели и не анализировались причины их существования, привело к тому, что они были не в состоянии предсказать и объяснить явления, происходящие в экономической реальности. Экономическая система оказалась стабильной системой, без трения и статичным миром, остающимся в состоянии равновесия. Появление любого отклонения от этого состояния запускало адаптационный механизм, позволяющий вернуться к рыночному равновесию. Суть ее заключалась в изменении ценовых отношений в результате взаимодействия спроса и предложения на рынке совершенной конкуренции. Эффективная работа ценового механизма не нарушалась никакими правилами, нормами или ценностями, разделяемыми обществом, так как экономика функционировала в институциональном вакууме. Такие предположения, по мнению представителей новой институциональной экономики, неоправданны, так как экономика подвержена трениям, дезадаптации и дисбалансу.

Экономическая система предстает не как механизм саморегуляции, а как система взаимосвязанных видов деятельности, с помощью которых члены общества удовлетворяют свои потребности. Он включает в себя ресурсы знаний, навыки и физические объекты, а также отношения между людьми, сформированные и санкционированные институтами. Поэтому различные типы норм, правил, законов, конвенций или ценностей, разделяемых обществом, играют важную роль в функционировании механизма рыночного распределения. По их мнению, именно институциональные решения определяют эффективность экономической системы. Они задают основу функционирования экономики и рынка, и их анализ необходим, так как составляет основу правильного понимания процессов, происходящих в экономической действительности. То, как экономическая система воспринимается в новой институциональной и неоклассической экономике, влияет на то, какие предположения делаются для объяснения процессов экономического роста и развития.

Благодаря действенному механизму экономического принуждения и институциональным изменениям, выражающимся в необходимости поиска наиболее эффективных (оптимальных) решений путем воздействия на поведение и решения производителей и потребителей транспортных услуг, работающих в конкурентных условиях, институциональные изменения этого рынка воздействуют на следующие сферы [Бабич, 2018; Жерनावков, 2019; Мачерет, Епишкин, 2017]:

- производство - новые виды и источники движения, технологии и формы, а также организация транспорта, а также качественно новые процессы и продукты;
- обмен товарами и услугами - техническая и технологическая интеграция транспортных цепей и их включение в логистические концепции управления цепочками поставок с использованием информационных технологий (ИТ).

Рынок транспортных услуг принимает различные формы, но в основном сводится к циклическим изменениям качества транспортного продукта в отдельных сегментах транспортного рынка. В силу характерного для транспортной деятельности явления одновременного производства и потребления транспортного продукта каждое качественное изменение продукта требует изменения производственного процесса, обычно вносимого благодаря техническим или технологическим и организационным нововведениям процессов или их производственных циклов [Цыганов, 2018].

Затраты, необходимые для внесения этих изменений (исследования, проекты, испытания, внедрение и т.п.), часто обременены высоким риском их возврата, однако приносят эффекты,

обычно выражающиеся в виде получения существенных конкурентных преимуществ и, как следствие, создание ценности, считающейся динамичной и развивающейся. Исходя из этого, рынок транспортных услуг с характерным для него механизмом удовлетворения своих потребностей в условиях конкурентного давления реагирует на вызовы, которые он фактически порождает, и среду, в которой он фактически функционирует. В результате транспортный рынок, являющийся одной из подсистем институциональных изменений, регулирующих деятельность транспортной отрасли, оказывает влияние на транспортную систему - все ее сферы деятельности, отраслевые системы и составляющие, соопределяя их эффективность и результативность в создании и удовлетворении транспортных потребностей, как внутренних, так и международных.

Транспортная система подчиняется не только рыночному — автономному механизму регулирования. На эту систему всегда оказывают влияние институты - регулятивные подсистемы, работающие параллельно, хотя зачастую во многом самостоятельные или не до конца скоординированные друг с другом, со своими соответствующими механизмами воздействия на реальную сферу. Однако базовой регулирующей подсистемой всегда является рыночная подсистема, органически интегрированная в реальную систему транспортного комплекса. Она действует всегда, вне зависимости от масштабов институционального вмешательства в сферу данного сектора, осуществляемого с использованием различных институциональных изменений [Буровцев, Сольская, 2018].

В России транспортные системы работают в национальной и международной рыночной среде, но с разной степенью либерализации и/или регулирования. Их рыночная среда — это не только рынок транспортных услуг, представляющий собой композицию различных видов частичных транспортных рынков - рынков, характерных для отдельных транспортных подсистем, но и товарные рынки, рынки услуг, рынки денег (капитала) и рынки труда. Эти рынки в большей или меньшей степени влияют на реальную сферу транспортного комплекса - транспортную систему, соформируя осуществляемые там реальные процессы и ее отношения с внешней средой, а тем самым и процессы транспортного рынка [Блинкин, Дупан, Иванов, 2019].

Транспортная система, благодаря своему расположению на стыке национальной и международной систем, всегда была и остается сферой особого интереса. Институциональные изменения в этой области оправданы соображениями безопасности, защиты окружающей среды и потребностями планировки и пространственного развития территорий. Столь широкий спектр институциональных вмешательств, обусловленный отношением к компонентам инфраструктуры транспортной системы как к общественному благу, означает, что сфера регулирования охватывает не только экономическое пространство, принадлежащее этой системе вместе с ее отношениями с окружающей средой, но и область рынков транспорта (главным образом сфера снабжения) с их связями с другими видами рынков.

Очевидно, что эффективность и действенность институциональных изменений на реальный рынок транспортных услуг, в том числе на инновационные процессы - их масштабы, характер и динамика зависят от степени согласованности механизмов отдельных видов рынков, что в свою очередь определяется уровнем либерализации каждого из рынков. Чем более она институционализирована, тем более эффективной и действенной является подсистема регулирования рынка как инструмента формирования транспортной системы и ее оптимизации, стимулируемой изменениями в технологии и организации транспортного производства и его связи с другими видами деятельности в цепи поставок.

Механизм рыночного регулирования, фактически функционирующий автономно, однако,

сам подчиняется институциональному влиянию. Причиной этого во многих случаях является монополистический или олигополистический тип транспортного рынка или его выделенного сегмента или сегментов, где действует только один транспортно-логистический оператор или группа сильных операторов, например, на железнодорожном транспорте, или созданные им транспортные компании. При этом рынки транспортных услуг, как и некоторые рынки в сегменте сетевых отраслей, где инфраструктура трактуется как разновидность общественного блага и является естественной монополией, представляется сферой общественной деятельности, где степень монополизации стороны предложения очень высока, что сопровождается нежеланием привлекать к этому виду деятельности (во многих случаях убыточной) частных лиц [Ли, 2020].

Также во многих случаях из-за длительной монополизации стороны предложения это еще не полностью развитые рынки или, как их иногда называют, незрелые рынки, характеризующиеся прозрачным механизмом регулирования с использованием свободно формируемых этим механизмом цен на услуги. Недостатки и слабости рынков в такой экономике закономерно вызывают важность институциональных изменений посредством вмешательства общественного фактора в эту сферу деятельности.

Попытки регулирования рынков транспортных услуг, а по сути их механизма в условиях рыночной экономики касаются всех рыночных элементов, но в настоящее время они обычно касаются стороны предложения, сосредоточив внимание на производственных, технических и эксплуатационных вопросах. Они должны обеспечивать постоянное увеличение предложения потенциальных транспортных услуг - как в количественном, так и в качественном отношении, адаптацию его размера и структуры к растущим требованиям потенциального спроса с учетом новых экологических и социальных вызовов, а также технико-технологических, организационных и повышающих стандарты безопасности.

Таким образом, процессы регулирования рынка, осуществляемые с использованием институциональных изменений, направлены на совершенствование функционирования его механизма до такой степени и объема, чтобы он мог эффективно и результативно выполнять все свои функции, стимулируя при этом инновационную деятельность и высокотехнологические решения в секторе транспорта. В результате предпринятых мер выстраивается новая, зрелая рыночная структура, обеспечивающая более высокую эффективность удовлетворения спроса - эффекты для потребителей услуг и логистических операторов цепей поставок в виде высокой удовлетворенности клиентов, тем самым создавая возможность для транспортных компаний в получении конкурентных преимуществ.

В результате происходят институциональные изменения функционирования транспортных рынков. Эти рынки становятся все более прозрачным и эффективным инструментом регулирования, способным создавать высокую добавленную стоимость для обеих сторон процесса обмена транспортными услугами.

Таким образом, институциональные изменения рынка транспортных услуг считаются наиболее эффективным механизмом регулирования, стимулирующим инновации в транспортной сфере, а также обеспечивающим инновационное поведение участников транспортного рынка, заинтересованных в эффективном удовлетворении спроса на транспортные услуги и получении достаточной добавленной стоимости. Однако функция стимулирования в отношении поощрения инноваций относится не к каждому из транспортных рынков. Некоторые из них, в силу своей слабой стадии развития, монопольного или сильного олигополистического положения поставщиков-потребителей транспортных услуг или простого

чрезмерного регулирования со стороны государственного субъекта, фактически не способны выполнять такие позитивные инновационные задачи в долгосрочной перспективе.

Поэтому анализ экономических явлений без учета более широкого институционального контекста некорректен. Это относится и к исследованиям процессов экономического роста и развития отдельных отраслевых транспортных рынков. Анализ количественных изменений в экономике (особенно различных темпов увеличения объема производства и других макроэкономических величин с традиционными факторами роста) и экономического развития и сопутствующих качественных изменений без учета институциональных условий имеет ограниченное познавательное значение.

Заключение

Новая институциональная экономика подчеркивает, что институты играют ключевую роль в изучении закономерностей, связанных с функционированием рынка транспортных услуг. Правильно сформированная, устойчивая и взаимодополняющая система формальных и неформальных институтов в данном секторе экономики положительно влияет на экономический рост и развитие национальной экономики. Поэтому возникает необходимость проведения таких институциональных изменений, которые будут повышать динамику этих процессов и способствовать уменьшению диспропорций в уровне развития отдельных рынков и отраслей.

Библиография

1. Бабич С.В. Роль транспорта в формировании глобальной мир-экономической системы в Европе // Право и государство: теория и практика. 2018. №10 (166). С.144-150.
2. Буровцев В.В., Сольская И.Ю. Моделирование и оптимизация организационных структур транспортных регуляторов // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2018. №2 (45). С.35-42.
3. Горячев, В. П. Институциональные изменения рынка услуг городского пассажирского транспорта крупных городов / В. П. Горячев // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2021. – Т. 10. – № 4(37). – С. 100-104. – DOI 10.26140/anie-2021-1004-0022. – EDN JCVFIZ.
4. Жерनावков П.С. Экономическая целесообразность применения административных барьеров как правил деятельности в сфере транспортных услуг // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. 2019. №1 (5). С.13-20.
5. Ли На Стратегические аспекты формирования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях глобализации // Известия СПбГЭУ. 2020. №3 (123). С.143-147.
6. Мачерет Д.А., Епишкин И.А. Взаимное влияние институциональных и транспортных факторов экономического развития: ретроспективный анализ // JIS. 2017. №4. С.80-100.
7. Развитие регулирования: новые вызовы в условиях радикальных технологических изменений : доклад к XX Апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества, Москва, 9-12 апреля 2019 г. / М. Я. Блинкин, А. С. Дупан, А. Ю. Иванов [и др.]. – Москва : Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики", 2019. – 88 с. – EDN ZTFBSN.
8. Цыганов В.В. Оптимальные механизмы управления транспортной монополией // ИТНОУ: информационные технологии в науке, образовании и управлении. 2018. №4 (8). С.23-28.
9. Button K., McDougall G. Institutional and structure changes in air navigation service-providing organizations //Journal of Air Transport Management. – 2006. – Т. 12. – №. 5. – С. 236-252.
10. Robinson D. K. R., Mazzucato M. The evolution of mission-oriented policies: Exploring changing market creating policies in the US and European space sector //Research Policy. – 2019. – Т. 48. – №. 4. – С. 936-948.

Institutional changes in the market of transportation services: features and modern trends

Vadim P. Goryachev

PhD in Economics

Associate Professor of the Department of Theoretical Economics

Siberian Federal University

660041, Russian Federation, Krasnoyarsk, Svobodny Ave., 79

e-mail: vgoryachev@sfu-kras.ru

Abstract

The purpose of the article is to systematize knowledge about the main assumptions of the new institutional economics regarding the role of institutions in explaining the processes of assessing institutional changes in the transport services market. As research methods, a systematic approach was used; classification and generalization, logical and comparative analysis. Moreover, transport markets, with their actually imperfect form of institutional support, are subject to a significant regulatory impact, which does not always encourage them to long-term orientation towards the implementation of innovative solutions in the transport sector. In addition, this pro-innovation market orientation depends on the effectiveness of the institutional changes that affect these markets, and to the same extent does not depend on transport policy or other government measures. The article presents the role and functions of institutional changes in the development of the transport services market. The directions of institutional changes in the transport services market for the formation and regulation of transport markets to promote innovations in transport are proposed. The result of the study is the substantiation of the role of institutions in the functioning of the transport services market based on the study of patterns associated with the reform of railway transport and the course of economic processes and their economic and social consequences. Properly formed, sustainable and complementary institutional changes in the transport services market in the modern economy have a positive effect on economic growth and development of the state.

For citation

Goryachev V.P. (2022) *Institutsional'nye izmeneniya rynka transportnykh uslug: osobennosti i sovremennye tendentsii* [Institutional changes in the market of transportation services: features and modern trends] *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 12 (6A), pp. 15-22. DOI: 10.34670/AR.2022.28.94.002

Keywords

Innovations, institutions, institutional changes, transport sector, services, economic development, regulatory mechanism

References

1. Babich S.V. The role of transport in the formation of the global world-economic system in Europe // *Law and State: theory and practice*. 2018. No.10 (166). pp.144-150.
2. Burovtsev V.V., Solskaya I.Yu. Modeling and optimization of organizational structures of transport regulators // *Bulletin of the Siberian State University of Railways*. 2018. No.2 (45). pp.35-42.

3. Goryachev, V. P. Institutional changes in the market of urban passenger transport services in large cities / V. P. Goryachev // *Azimut of scientific research: economics and management*. – 2021. – T. 10. – № 4(37). – Pp. 100-104. – DOI 10.26140/anie-2021-1004-0022. – EDN JCVFIZ.
4. Zhernavkov P.S. Economic expediency of the application of administrative barriers as rules of activity in the field of transport services // *Bulletin of the SGUPS: humanitarian studies*. 2019. No. 1 (5). pp.13-20.
5. Li On Strategic aspects of the formation of transport and logistics infrastructure in the context of globalization // *Izvestiya SPbGEU*. 2020. No. 3 (123). pp.143-147.
6. Macheret D.A., Epishkin I.A. Mutual influence of institutional and transport factors of economic development: a retrospective analysis // *standard JIS*. 2017. No. 4. pp.80-100.
7. Development of regulation: New challenges in the context of radical technological changes : report to the XX April International Scientific Conference on the Problems of Economic and Social Development, Moscow, April 9-12, 2019 / M. Ya. Blinkin, A. S. Dupan, A. Yu. Ivanov [et al.]. – Moscow: National Research University "Higher School of Economics", 2019. – 88 p. – EDN ZTFSSBN.
8. Tsyganov V.V. Optimal mechanisms of transport monopoly management // *ITNOU: information technologies in science, education and management*. 2018. No.4 (8). pp.23-28.
9. Button K., McDougall G. Institutional and structural changes in organizations providing air navigation services // *Journal of Air Transport Management*. - 2006. – Vol. 12. – No. 5. – pp. 236-252.
10. Robinson D. K. R., Mazzucato M. Evolution of mission-oriented policy: a study of the changing policy of market creation in the space sector of the USA and Europe // *Research Policy*. – 2019. – Vol. 48. – No. 4. – pp. 936-948.