

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)

METHODOLOGICAL BASES FOR ASSESSING INSTITUTIONAL CHANGES IN THE MARKET OF TRANSPORTATION SERVICES (ON THE EXAMPLE OF RAILWAY TRANSPORT)

V. Goryachev

Summary. The subject of the article is the institutional changes that affect the development of the market for transport services taking into account sectoral characteristics (for example, railway transport), with a special focus on assumptions regarding economic growth issues. The goal thus formulated was achieved by indicating the main links and differences between the institutional framework of the transport system and the interaction between its elements. The proposed methodological framework for assessing the impact of institutional changes can be used to adjust transport strategies at various levels. Key words: institutions, regulation of the transport industry, economic development, transport system, development impulses, railway transport reform.

Keywords: institutions, regulation of the transport industry, economic development, transport system, development impulses, railway transport reform.

Горячев Вадим Петрович

К.э.н., доцент, ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет»
vgoryachev@sfu-kras.ru

Аннотация. Предметом статьи являются институциональные изменения, влияющие на развития рынка транспортных услуг с учетом отраслевых особенностей (на примере железнодорожного транспорта), с особым акцентом на допущениях, касающихся вопросов экономического роста. Сформулированная таким образом цель была достигнута путем указания основных связей и различий между институциональной основой транспортной системы и взаимодействия между ее элементами. Предложенные методологические основы оценки влияния институциональных изменений можно использовать для корректировки транспортных стратегий разного уровня.

Ключевые слова: институты, регулирование транспортной отрасли, экономическое развитие, транспортная система, импульсы развития, реформа железнодорожного транспорта.

Транспорт является одним из важнейших факторов, определяющих экономическое развитие страны. Хорошо развитая транспортная инфраструктура укрепляет социальное, экономическое и пространственное единство страны и способствует повышению конкурентоспособности российской экономики. Современная инфраструктура и эффективно функционирующая транспортная система способствуют экономическому росту страны, а расположение страны на международных транспортных путях является одним из важных конкурентных преимуществ. Транспортная система может создавать импульсы развития в экономике при условии, что она способна справиться с возникающими новыми возможностями развития, решая следующие задачи [3, 4]:

- ♦ повышения доступности транспортных услуг (как для российских, так и для иностранных пользователей);

- ♦ сокращения транспортных расходов и времени при одновременном последовательном повышении энергоэффективности и снижении удельных показателей выбросов;
- ♦ развития мультимодальности.

Новое определение функций институциональной основы санкционировало и изменения в экономической жизни, создание новых принципов деятельности особенно коснулось преобразования регулирования железнодорожного транспорта, который ранее не имел стимулов к ведению конкурентной деятельности. Вместе со сменой экономической модели выявились недостатки существующей транспортной системы и инфраструктуры, которые не были в состоянии отвечать новым задачам, поставленным перед ней экономикой. В связи с неблагоприятной экономической конъюнктурой (инфляция, структурные сдвиги, рост безработицы,

падение реальной заработной платы) вся транспортная отрасль, играя сервисную роль по отношению к другим отраслям экономики, оказалась в очень тяжелом положении.

Механизмы свободного рынка начали определять структуру железнодорожного транспорта. Преимущества и недостатки, такие как транспортные расходы и цены, доступность и надежность услуг, стали важными для общества и предпринимателей. Развитие свободной конкуренции привело к созданию новых компаний, захвативших транспортный сектор, который до сих пор был прерогативой монополистов. Повышение уровня развития и сложности производственных и сервисных процессов привело к смещению спроса с транспортных на комплексные логистические услуги. В условиях глубоких реформ массовые заказы резко сократились, а такие элементы, как транспортное время и гибкость перевозчиков, трудно вырабатываемые существующими монополистами, ориентированными на количественные, а не качественные задачи, приобрели значение. В этой ситуации пропускная способность подвижного состава (как и пропускная способность сети) оказалась недостаточна по отношению к потребностям, а имеющиеся в распоряжении активы не были к ним приспособлены. В результате институциональных преобразований изменилась структура транспортных компаний. Сюда дошли маркетизация и демополизация, хотя на автомобильном и железнодорожном транспорте они протекали совсем разными темпами и размахом. Ситуации в этом плане не способствовало и ухудшение предложения железнодорожных грузоперевозок.

В результате автомобили, хотя и наносят гораздо больший вред окружающей среде, захватили даже те сегменты рынка, которые в силу масштаба, транспортных технологий или макроэкономических издержек должны обслуживаться железными дорогами. Со всем недавно России была вынуждена наверстывать реновационные задачи и исторические заделы, вместо таких инвестиций, как интермодальные системы, интеллектуальные сети, туннели, мосты и виадуки, адаптированные к мультимодальным перевозкам, потребности России были сосредоточены на ремонте и обновлении, оживлении существующей инфраструктуры и устранении узких мест [7].

Сегодня в результате реформ железнодорожного транспорта отделена деятельность, связанная с управлением инфраструктурой, от транспортной деятельности. Вместо одной монополистической железнодорожной организации были созданы отдельные компании для ведения конкретных видов деятельности, в том числе управляющие инфраструктурой, пассажирские

и грузовые перевозчики, а также подразделения, отвечающие за энергетику или связь. Эта реформа позволила реализовать принцип открытого доступа к железнодорожной инфраструктуре для конкурирующих перевозчиков.

Если понимать рынок услуг железнодорожного транспорта как процесс, посредством которого взаимодействие покупателей и продавцов приводит к определению предмета продажи — транспортных услуг, их количества и цен, то рынок услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, приобрел характер смежного рынка, состоящего из двух субрынков: рынка ключевого оборудования, рынка транспортных услуг. Рынок оказания услуг железнодорожного транспорта стал регулируемым рынком: лицензий и сертификатов. В настоящее время рынок грузовых перевозок является либерализованным, открытым и свободным рынком. Тем не менее, это рынок со значительными нормативными потребностями с точки зрения доступа к критически важному оборудованию. Без доступа к этим устройствам транспортные услуги, предлагаемые транспортными операторами, не могут быть предоставлены в полном объеме. Рынок железнодорожных грузоперевозок находится в стадии зрелости с эволюционной тенденцией функционировать как олигополистическая структура из-за процессов консолидации и концентрации на стороне предложения транспортных услуг.

Анализ направлений развития железнодорожного транспорта приводит к выводу, что в России существует потребность в совершенствовании и развитии целостной и эффективно функционирующей транспортной системы, интегрированной в глобальную систему. Без эффективного транспорта невозможно ускорить экономический рост страны и развитие внешней торговли. Точно так же последние годы показали, насколько важно адаптировать транспорт к изменяющимся геополитическим и климатическим условиям. Проведение адаптационных мероприятий позволит модернизировать транспортную систему, значительно снизить потери и затраты, возникающие в результате экстремальных явлений и использования инфраструктуры в условиях меняющегося климата. В связи с важнейшей ролью транспорта актуальной становится проблема оценки институциональных изменений рынка транспортных услуг и разработки методологических основ такой оценки. Особенно это касается такого рынка транспортных, как железнодорожный, который относится к монополизированным государственным секторам

Оценка должна определить [6, 8]:

1. субъекты, на которые распространяется институциональное изменение;

Таблица 1. Методологические основы оценки институциональных изменений рынка транспортных услуг на микро- и макроуровнях [1, 4, 5]

Уровень анализа	Институциональный микроанализ.	Институциональный макроанализ.
Программа оценки	Экономика транзакционных издержек.	Новый институциональный подход к экономической истории.
Направления оценки	Институциональная структура — соглашение между экономическими единицами, устанавливающее правила, определяющие, каким образом эти единицы сотрудничают и/или конкурируют друг с другом.	Институциональная среда — совокупность фундаментальных политических, социальных и правовых норм, составляющих основу процесса производства, обмена и распределения.
Единица анализа	Транзакционные и связанные с ними транзакционные издержки.	Структура и функционирование рынка во времени.
Предмет исследования	Пути снижения транзакционных издержек в рамках трех структур управления: рыночной, предпринимательской и промежуточных форм (гибридов), а также указание на роль частоты транзакций, степени неопределенности и специфичности активов в формировании уровня этих издержек.	Воздействие институтов, создающих соответствующие стимулы для желаемого экономического поведения и их эволюцию, на функционирование рынка и акцент на роли институциональных изменений в процессах трансформации и пути зависимости общества.
Предположения свойствах рынка	Введение в анализ поведенческих элементов, таких как ограниченная рациональность и оппортунизм, и подчеркивание роли более широкого социального контекста в принятии решений и заключении сделок.	Поведение субъекта рынка ограничено формальными и неформальными правилами, нормами и правилами поведения, которые организуют взаимоотношения и снижают неопределенность и конфликтность, возникающие в результате ограниченности ресурсов.
Применение в анализе экономического развития	Оценка эффективности контрактов, заключенных на рынке, и анализ затрат на их исполнение; надлежащее определение прав собственности; изучение взаимосвязи между экономической системой и возникающей в результате институциональной структурой и уровнем транзакционных издержек; оценка эффективности программ государственной поддержки (рассматриваемых как особый вид контракта) с точки зрения транзакционных издержек и агентской теории.	Оценка влияния института на политическую, правовую и социальную сферы рынка; изучение процесса институциональных изменений как основной причины развития, в том числе анализ проблем, возникающих при трансформации институциональных систем, являющихся основным источником их отсталости; определение желаемых направлений и методов оценки институтов, способствующих снижению транзакционных издержек в масштабах всего рынка.

2. влияние регулирования на финансовые показатели субъектов рынка транспортных услуг;
3. влияние на рынок труда;
4. влияние на конкурентоспособность;
5. влияние, влияющее на ситуацию и развитие рынка.

Целью оценки является:

1. предварительное информирование заинтересованных сторон и общественности о планируемых изменениях (так называемая социально-экономическая политика);
2. определение ex ante объем внешнего воздействия на реализацию предлагаемого регулирования и (или) применение конкретной административной практики;
3. постфактум оценку правильности проведенного институционального изменения.

В результате развития новой институциональной экономики верифицировался подход к объяснению количественных и качественных изменений в экономи-

ке. Согласно его предположениям, именно институциональные факторы играют ключевую роль в этих процессах и, таким образом, определяют экономический успех или отсталость отдельных стран. Необходимость их введения в анализ была вызвана, в частности, возрастающими трудностями, связанными с объяснением все более сложных экономических явлений, дифференциации в уровне развития отдельных стран или резких изменений в экономике. Возникшие проблемы выявили недостатки неоклассических моделей роста, искавших свои истоки в накоплении капитала и техническом прогрессе, не отражая замысловатости и сложности проблем экономической действительности [2].

Этот вопрос представляется по-прежнему актуальным и интересным, поскольку, несмотря на многочисленные исследования институциональных аспектов экономических процессов, разрыв в развитии между различными экономиками все еще существует [1, 5]. Новая институциональная экономика заинтересована в поиске путей выравнивания этих диспропорций, согласно которым именно институты влияют на улучше-

ние экономических результатов в долгосрочной перспективе.

Цель институциональных изменений рынка транспортных услуг — формирование механизмов действия участников социальных взаимодействий и экономических транзакций. С одной стороны, они составляют внешнюю структуру управления, определяющую пространство, в рамках которого выбираются цели и методы их реализации. Они позволяют идентифицировать лиц, уполномоченных принимать решения в конкретных областях, разрешенные и запрещенные виды деятельности, применимые принципы агрегирования, процедуры, которые необходимо соблюдать, информацию, которая должна быть предоставлена или засекречена, а также вознаграждение, которое получают физические лица в зависимости от их индивидуальных действий. С другой стороны, они напрямую влияют на предпочтения и системы ценностей отдельных единиц. Экономические субъекты относятся к институтам в ситуациях неопределенности, так как ограничивают риск и организуют отношения в сфере экономического, политического и социального обмена.

Дополнение неоклассической экономики теорией институтов позволяет ввести институциональные аспекты в анализ экономических процессов. С их помощью представители новой институциональной экономики пытаются объяснить фрагменты экономической реальности, содержащие элементы эволюции и изменений, сформированные течением времени, места, культурных условий, истории и других факторов, ранее изолированных от экономического анализа. В результате существенное влияние институтов следует учитывать при изучении закономерностей, связанных с функционированием экономики.

Важность институциональных изменений как главной причины экономического развития рынка транспортных услуг подчеркивается новой институциональной экономикой. Они определяют не только количественные изменения, но прежде всего качественные изменения, отражающиеся на уровне экономического развития. Оценку институциональных изменений рынка в условиях новой институциональной экономики можно разделить на два уровня:

- ◆ первый (так называемый институциональный макроанализ) касается общей роли институтов в процессе экономического развития и фокусируется на изучении институциональной среды;
- ◆ второй относится к институциональному микроанализу, который заключается в изучении институционального устройства или структуры управления рынка. Он используется для изучения конкретных отраслевых проблем.

Нами разработаны методологические основы оценки институциональных изменений рынка транспортных услуг на микро- и макроуровнях, которые представлены в таблице 1.

Таким образом, анализ основных положений реформы рынка транспортных услуг железнодорожного транспорта подтвердили, что упущение важности институтов при анализе экономических явлений и поведения субъектов рынка приводит к отрыву используемых моделей от экономической действительности. Это существующие правовые нормы, правила, нормы или правила поведения и системы ценностей, которыми руководствуются действия и решения.

Формальные институты, динамизирующие процессы экономического роста и развития, должны включать в себя правовую систему, гарантирующую верховенство права и равенство людей перед законом, а также правильное определение прав собственности и их эффективную защиту (например, конституция и другие законодательные акты), акты, судебная система), а также обеспечение исполнения договоров. Выполнение контрактов поддерживается, в том числе, решения, которые уменьшают асимметрию информации между его сторонами (например, правовые нормы, вводящие обязательство по отчетности), а также снижают транзакционные издержки.

Позитивным изменениям в экономике также способствует введение правовых норм, поддерживающих конкуренцию на рынке, таких как, например, антимонопольное законодательство и иные институты борьбы с недобросовестной конкуренцией или правовые акты, касающиеся лицензирования деятельности. Кроме того, эффективные институты действуют как стабилизаторы рынка (включая систему валютных курсов или правовые акты, регулирующие макроэкономическую политику);

- ◆ поддержка социального обеспечения (включая пенсионно-страховую систему или социальные фонды);
- ◆ разрешение конфликтов (например, качественная судебная система или другие институты правосудия).

На развитие также влияют неформальные институты, такие как система ценностей общества, социальное доверие, чувство общности, выполнение обязанностей, правдивость, религиозные нормы, культурные модели, предприимчивость или склонность к риску и экономии, готовность повышать квалификацию и приобретать знания или склонность к коррупции. Однако оценка их влияния на экономический рост и развитие затруднена из-за проблем, связанных с их количественной оценкой.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексахина Л.В. Роль современных институтов в стратегировании развития морского транспорта и логистики // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. № 12–1. С. 34–36. doi: 10.24411/2411–0450–2020–11011
2. Андреева Е.Л., Ратнер А.В. Элементы подхода к оценке институционального фактора ВЭД региона // Россия: тенденции и перспективы развития. 2020. № 15–1. С. 630–633.
3. Буровцев В.В., Рубан В.А., Тюнюкова Е.В. Исследование факторов технических и экономических рисков организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2018. № 3 (46). С. 17–24.
4. 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.
5. Горячев В.П. Экономическая эффективность институциональных изменений на рынках (микроуровень): дис. ... канд. экон. наук. 08.00.01/ Горячев В.П. — Красноярск, 2018. — 170 с.
6. Горячев В.П. Оценка экономической эффективности институциональных изменений на конкретном отраслевом рынке // Вестник ОмГУ. Серия: Экономика. 2018. № 2. С. 25–37.
7. Мордовченков Н.В. Методические и методологические основы формирования комплексного маркетингового исследования на транспорте: институционально-инфраструктурный аспект // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2018. № 3. С. 98–109.
8. Пыжев И.С., Горячев В.П. Методическое обеспечение оценки экономической эффективности институциональных изменений на рынках // JIS. 2018. № 3. С. 85–101.

© Горячев Вадим Петрович (vgoryachev@sfu-kras.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Сибирский федеральный университет