

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2025, Том 17, № 5 / 2025, Vol. 17, Iss. 5 <https://esj.today/issue-5-2025.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/69ECVN525.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Соловьев, А. А. Реформа автотранспортной отрасли и «Эффект колеи» / А. А. Соловьев // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 5. — URL: <https://esj.today/PDF/69ECVN525.pdf>.

For citation:

Soloviev A.A. Reform of the automobile industry and the «Path dependence». *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(5): 69ECVN525. Available at: <https://esj.today/PDF/69ECVN525.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 338

Соловьев Александр Анатольевич

ФГОБУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», Москва, Россия

Аспирант

E-mail: alexandr.solovyev@rambler.ru

Реформа автотранспортной отрасли и «Эффект колеи»

Аннотация. Эмпирическое подтверждение новой институциональной экономической теории является важным этапом в ее дальнейшем развитии. Многие институты изменяются не просто за годы, а за десятилетия, поэтому возможность рассмотреть изменение института и возникшую институциональную ловушку в нем, а также проверить результаты исследования в краткосрочной перспективе — редкий и воодушевляющий исследователя случай. В статье проводится исследование оппортунистического поведения индивидов и организаций при проведении реформы в автотранспортной отрасли в рамках национальной программы «Цифровая экономика», подчеркивается системообразующая роль отрасли для национальной экономики. Оппортунистическое поведение определяется как один из факторов возникновения институциональных ловушек, приводящих к угрозам экономической безопасности и формирующих инерцию в отрасли. Предлагается уточненное определение институциональной ловушки, учитывающее национальные приоритеты и раскрывающее влияние на цели Стратегии национальной безопасности. В ходе исследования выявлены отклоняющиеся траектории, препятствующие достижению поставленных целей. Выявлены три парадокса институциональных ловушек, детерминирующие действия организаций и индивидов при взаимодействии с новыми формальными ограничениями. Решение парадоксов позволит авторам реформы определить комплекс корректирующих действий для выхода из ловушки предшествующего развития, с учетом стремления к максимизации прибыли со стороны организаций и максимизации полезности со стороны индивидов, то есть с сохранением баланса экономических интересов агентов и государства. Также предлагается рассмотреть логистические услуги как опекаемое благо на основании их влияния на национальные приоритеты и обеспечение благосостояния общества с целью предотвращения наступления угроз экономической безопасности.

Ключевые слова: институты; институциональная ловушка; эффект колеи; оппортунистическое поведение; реформа; автомобильный транспорт; парадоксы институциональных ловушек; экономическая безопасность

Введение

К концепции «эффекта колеи» за последние годы обращались многие авторы в экономической литературе. Прежде всего интересом исследователей стала причина самовоспроизводящейся неэффективной институциональной среды и влияние на нее предшествующего развития. В работе А.А. Аузана [1] проводится исторический анализ развития изучения ловушки предшествующего развития, а также предлагается модель макроинституционального «эффекта колеи». Повторять подробный анализ, по причине комплексности и детальности проведенного А.А. Аузаном, в настоящей работе автор не планирует, однако есть необходимость отметить академическую полемику по институциональным ловушкам в работах Е.В. Балацкого [2] и А.В. Верникова [3], а также предложенные еще в 2002 году в работе «Функциональные свойства институциональных ловушек» условия выхода из институциональных ловушек [4]. Данная необходимость индуцирована самим понятием «эффекта колеи», которое проявляет некую антиномию в работах разных авторов, рассматриваемую и как неэффективные устойчивые нормы поведения, что синонимично институтам, о чем говорит В.М. Полтерович, являющийся основоположником исследований институциональных ловушек в РФ [5], и как состояние институциональной среды, в которой «эффект колеи» является скорее аргументом социокультурных особенностей [6], и как не только рекурсивную зависимость действий организаций на основе самоподкрепления [7].

В статье автором проводится анализ «эффекта колеи» как институциональной ловушки, в которой оказалась автотранспортная отрасль РФ в ходе преобразований в рамках национальной программы «Цифровая экономика». Изменения выполняются в соответствии с приоритетами, определенными Стратегией национальной безопасности РФ (далее — Стратегия), утвержденной Указом Президента РФ от 02.07.2021 № 400, и будут рассматриваться с позиций достижения целей экономической безопасности для предотвращения институционального конфликта. Стратегия постулирует, что в период трансформации современного мира, сопровождающегося кризисом экономических моделей, непропорциональным развитием государств и отдельных их регионов, ростом социального неравенства, а также усиливающейся нестабильностью в мире, государство должно реализовать политику в области обеспечения национальной безопасности таким образом, чтобы «авторитарная модернизация» [1] способствовала установлению внутренней стабильности, форсированию экономического роста, а также приводила к снижению уровня бедности и расслоению общества по уровню доходов. Реализация инвестиционных и инновационных программ и проектов в рамках Стратегии должна создать основу для долгосрочного экономического развития и повысить эффективность стратегического управления экономическим развитием государства и государственного регулирования экономики. Поэтому особую важность приобретает прогнозирование возникновения угроз и снижение их влияния на решение задач, предусмотренных в рамках стратегических национальных приоритетов.

Автомобильный транспорт на современном этапе развития экономики РФ является преимущественным видом материального потока, продуцирующим экономический рост. Взаимосвязь ВВП и роста объемов перевозок автомобильным транспортом уже давно является установленным фактом [8–12]. Этот вид транспорта в РФ является не только основной частью материального потока, но и связывающим элементом удаленных от центра регионов страны. В совокупности с трансформацией технологического базиса эта особая роль автотранспорта детерминирует социальные и экономические изменения в правилах экономических отношений. Такие обстоятельства позволяют определить автотранспортную логистику как один из факторов обеспечения стратегических национальных приоритетов государства, в том числе и экономической безопасности. В связи с чем, изменения автотранспортной отрасли должны не только иметь определяемую во времени траекторию развития и продуцировать экономический рост, но и максимизировать уровень благосостояния народа РФ. При этом построение в период

трансформации технологического базиса долгосрочных индикативных показателей обеспечения достойного качества жизни населения становится не просто важнейшим фактором цивилизационного выбора, но и показателем измерения мер государственной политики в вопросах обеспечения экономической безопасности.

Рассматриваемым автором изменением, проводимым в автотранспортной отрасли в соответствии с национальной программой «Цифровая экономика», стало внедрение электронной транспортной накладной (далее — ЭТрН), способствующей ускоренному инновационному развитию отрасли.

Выбор границ исследования предопределен возможностью проведения эмпирического анализа в краткосрочной перспективе, что является ценным для установления причинно-следственных связей между «эффектом колеи», оппортунистическим поведением индивидов и организаций и возникновением альтернативных траекторий в автотранспортной отрасли. В ходе исследования особое внимание уделяется действиям индивидов и организаций в рамках институциональных соглашений.

Целью данного исследования является анализ институциональных изменений в автотранспортной отрасли Российской Федерации в рамках внедрения электронной транспортной накладной (ЭТрН) с целью выявления факторов, способствующих формированию институциональных ловушек, и разработки предложений по их преодолению для обеспечения экономической безопасности и достижения целей национальной программы «Цифровая экономика».

Объект исследования — автотранспортная отрасль Российской Федерации в условиях цифровой трансформации, связанной с внедрением ЭТрН.

Предмет исследования — институциональные изменения, возникающие в автотранспортной отрасли в процессе внедрения ЭТрН, и их влияние на поведение экономических агентов (индивидов и организаций), формирование институциональных ловушек и достижение целей экономической безопасности.

1. Материалы и методы

При написании автором использовались следующие методы: анализ, сравнение, обобщение научных исследований и статей, визуализация данных, синтез.

Для достижения поставленной цели в работе были поставлены следующие задачи:

1. Проанализировать институциональные изменения в автотранспортной отрасли РФ.
2. Провести исследование оппортунистического поведения экономических агентов.
3. Выявить альтернативные траектории развития автотранспортной отрасли.
4. Разработать предложения по преодолению институциональных ловушек.

В основу исследования легли научные труды Д.А. Колесов, Е.Д. Керечанина [13] и т. д.

2. Результаты и обсуждения

Реформа как авторитарная модернизация

Государство стремится внедряемыми изменениями определить перспективную траекторию развития отрасли в процессе трансформации, а также определяет промежуточные

и конечные результаты, которых планируется достичь. Рассмотрим изначальные цели внедрения ЭТрН в сравнении с решаемыми задачами для обеспечения экономической безопасности (табл. 1):

Таблица 1

Сопоставление целей реформы с задачами экономической безопасности

Цели внедрения ЭТрН	Решаемые задачи для достижения целей обеспечения экономической безопасности	Соответствие целей задачам
Доступность, целостность и конфиденциальность и достоверность передаваемых и обрабатываемых данных, обеспечение прозрачности процессов	Создание на территории государства благоприятной деловой среды	Совпадение целей. Противодействует вызовам и угрозам экономической безопасности
Ускорение бизнес-процессов в части оплаты перевозчику	Обеспечение развития эффективной транспортной инфраструктуры и транспортной связанности страны	Совпадение целей
Повышение скорости заключения и проведения сделок	Укрепление единства экономического пространства, развитие кооперации и хозяйственных связей между субъектами	Совпадение целей. Противодействует вызовам и угрозам экономической безопасности
Сокращение расходов связанных с работой с документами на бумажном носителе (доставка, хранение)	Повышение производительности труда путем модернизации промышленных предприятий и инфраструктуры	Совпадение целей
Повышение эффективности налогового администрирования	Совершенствование системы государственного контроля (надзора) в сфере экономической деятельности	Совпадение целей. Противодействует вызовам и угрозам экономической безопасности
Сокращение доли теневой экономики в автотранспортной отрасли	Снижение доли теневого и криминального секторов экономики, а также уровня коррупции в предпринимательской среде	Совпадение целей. Противодействует вызовам и угрозам экономической безопасности
Установление правил равной конкуренции за счет прозрачности ведения хозяйственных операций	Поддержка, развитие и защита конкуренции на российском рынке, пресечение монополистической деятельности, обеспечение равных условий экономической деятельности	Совпадение целей. Противодействует вызовам и угрозам экономической безопасности

Составлено автором на основе¹

Целенаправленная трансформация института, а также наличие агентов, которые разрабатывают и реализуют план изменений, позволяет детерминировать ее как реформу [14], реализация которой обеспечит противодействие вызовам и угрозам экономической безопасности. Сравнение целей показывает, что разработка реформы проводилась в соответствии с целями обеспечения экономической безопасности. Тем самым при подготовке к реформе была предпринята попытка избежать институциональных конфликтов, а проведенные перед основной реформой институциональные эксперименты должны были сформировать представление о масштабах отклонений от исходной траектории. Меры государственной политики стимулирования поддерживающего поведения были предприняты. Подготовка к внедрению нового института проводилась как по инструкции, на основе теории реформ [15].

В марте 2025 года на II Международной научно-практической конференции «Современные подходы к обеспечению экономической безопасности: от теории к практике в новой

¹ Правовой сервис КонсультантПлюс. Указ Президента РФ от 02.07.2021 N 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» — Режим доступа — https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/ (дата обращения: 30.10.2025).

Правительство Российской Федерации. Правительство Российской Федерации Распоряжение от 27 ноября 2021 г. № 3363-р — Режим доступа — <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf> (Дата обращения: 30.10.2025).

реальности» был представлен доклад о реализации программы инновационного развития автотранспортной отрасли в части внедрения ЭТрН. Полученные данные по количеству выпущенных в ходе реформы ЭТрН кардинальным образом отличались от целевых значений. Какие причины привели к столь низким результатам? ² Почему гарант незамедлительно среагировал, усилив механизмы принуждения, а не стал анализировать причины отклонений, сформировавшихся в процессе взаимодействия внедряемого института и организаций? Почему дополнил действующее законодательство № 433-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 30.11.2024, другими словами распространил формальные ограничения на большее количество экономических агентов, причем затрагивая институт с настолько сложным переплетением формальных и неформальных ограничений, что ожидание возникновения каких-либо положительных эффектов асимптотически стремится к нулю?

Было бы крайне нескромно предположить, что с выводами доклада были ознакомлены агенты, ответственные за проведение реформы, ведь в нем высказывались предположения о том, что подобные меры принуждения будут недостаточными — не приведут к преодолению порога большинства, а культурная инерция в отрасли будет способствовать нахождению в неэффективном, но устойчивом равновесии благодаря «эффекту колеи», который можно детерминировать как институциональную ловушку. Однако 20 мая 2025 г. Государственная Дума принимает законопроект № 682527-8 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» во втором чтении, 27 мая 2025 г. в третьем чтении, 04 июня 2025 г. законопроект был одобрен Советом Федерации, а 07 июня 2025 г. Президент РФ подписал Федеральный закон № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающий обязательное применение с 01 сентября 2026 г. ЭТрН для всех хозяйствующих субъектов в автотранспортной отрасли. Кроме того, на электронное взаимодействие должны перейти и хозяйствующие субъекты, взаимодействующие в рамках договоров транспортной экспедиции. Данное целенаправленное вмешательство государства, существенно ограничивающее набор имеющихся альтернатив у организаций, — ни что иное как «шоковая терапия», направленная на быстрое внедрение института и формирование достаточной критической массы [15]. Согласно термину, введенному А.А. Аузаном, — «авторитарная модернизация» — подразумевается ограничение экономических свобод для экономических агентов, но в совокупности с «шоковой терапией» автотранспортная отрасль сталкивается не просто с ограничениями, а скорее с принудительной сменой технологического базиса. Усиление мер принуждения, хоть и было прогнозируемым, но являясь не инкрементным институциональным изменением, по мере ускоренного приближения к точке бифуркации, сформировало несколько аттракторов, определяющих вероятный набор альтернатив.

² В докладе «Институциональная ловушка цифровой реформы автотранспортной отрасли», посвященном внедрению ЭТрН, были приведены официальные результаты за 2024 год, которые составили 26 млн ЭТрН. Эти результаты озадачивают, так как при общем объеме перевезенных грузов 2024 году в 7 040 млн тонн, получается 270,77 тонн на одну накладную. Простейшие математические вычисления показывают, что если бы все автомобильные перевозки были совершены автомобилями 20-тонной грузоподъемностью с полной загрузкой, то количество накладных увеличилось бы в 13,54 раза и составило бы 352 млн накладных. То есть мы говорим о том, что только 7,4 % перевозок воспользовались возможностью оформить ЭТрН, несмотря на значительные поддерживающие экстерналии этой реформы. Эти результаты могут быть представлены как еще меньшие, если в расчете использовать среднеотраслевую загрузку автотранспортного средства, и как совсем незначительные и близкие по значению к величине погрешности, если использовать исходные прогнозные значения (по словам заместителя министра Транспорта А.К. Семенова на 2020 года в России ежегодно оформляется около 3 млрд перевозочных документов, затраты на один документ составляют от 400 до 700 руб. и поэтому главная цель — сделать процессы оформления документов и их проверки проще, быстрее, прозрачнее и экономичнее (официальный сайт Минтранса РФ)).

Решения об отклонении от соблюдения правила экономические агенты принимали с учетом предоставленной информации о потенциальной эффективности внедрения ЭТрН, снижающей как транзакционные, так и трансформационные издержки. При этом сформированный отрицательный спрос на институт со стороны организаций и индивидов предопределяет высокий уровень издержек трансформации и транзакционных издержек, связанных с поддержанием внедренного института [16]. В данном случае эта абсолютная величина близка к 100 %, что ставит перед авторами реформы нетривиальную задачу по достижению поставленных целей.

Реформа глазами индивидов и организаций

Настоящее исследование рассматривает комплекс действий/бездействий индивидов и организаций, которые можно приравнять к оппортунистическим, формирующим «колею» и препятствующим выходу из нее.

Причину возникновения оппортунистического поведения можно найти в определении логистики³, приведенном в 1985 году Советом логистического менеджмента США. Из определения логистики стоит выделить две ключевых категории: «планирование», являющееся одним из смыслов логистики, и «удовлетворение потребителей», выступающее целью.

«Планирование — проекция в будущее человеческой деятельности для достижения предустановленной цели при определенных средствах, преобразование информации о будущем в директивы для целенаправленной деятельности».⁴ Основой для него является прогноз, который будет уже не только обоснованием для построения долгосрочного или среднесрочного плана, но и инструментом повышения эффективности принимаемых решений. Именно долгосрочная перспектива является фактором выхода из «колеи» [6]. Такая взаимосвязь между планированием и прогнозированием является следствием развития мысли О. Конта «Знать, чтобы предвидеть; предвидеть, чтобы управлять», которая была развита в начале XX века российским экономистом Н.Д. Кондратьевым, впервые разделившим прогнозирование в зависимости от типов событий. Важно отметить, что построение плана является частью необходимого стратегического позиционирования как для поставщиков, так и для потребителей автотранспортных услуг. Именно планирование, максимально близкое к фактическим результатам, позволяет экономическому агенту развиваться и создавать условия для аналогичного развития всем прочим экономическим агентам. Устоявшиеся нормы поведения в автотранспортной отрасли позволяют экономическим агентам осуществлять планирование деятельности, а их изменение увеличивает степень неопределенности и сокращает горизонт планирования. Вводимые формальные ограничения должны были сократить энтропию и расширить горизонт планирования, но в результате сформировали оппортунистическое поведение организаций, максимизирующих прибыли в краткосрочном периоде всеми доступными способами в ущерб соблюдению долгосрочных контрактов.

Второй выделяемой из определения логистики категорией является «удовлетворение потребителей». Важно отметить, что нельзя определенно утверждать, о каком потребителе идет речь. Фактически потребителем услуги в автотранспортной отрасли является

³ Логистика есть процесс планирования, выполнения и контроля эффективного с точки зрения снижения затрат потока запасов сырья, материалов, незавершенного производства, готовой продукции, сервиса и связанной с ними информации от точки его зарождения до точки потребления (включая импорт, экспорт, внутренние и внешние перемещения) для полного удовлетворения требований потребителей.

⁴ manasElibrary. «Гуманитарно-прогностическая академия». И.В. Бестужев-Лада Г.А. Наместникова. Социальное прогнозирование. Курс лекций — Режим доступа — https://elib.manas.edu.kg/book/6797-Sotsialnoe_prognozirovanie_Bestujev-Lada.pdf (дата обращения: 30.10.2025).

«Грузоотправитель» — организация или индивид, который в рамках контракта (договор перевозки) вступает в структурированный в пространстве и времени обмен правами и обязательствами (от своего имени или от имени владельца груза) и указывается в транспортной накладной. Формальное правило определяет услугу как «не имеющую материального выражения деятельность», результаты которой реализуются и потребляются в процессе ее оказания перевозчиком. Экономический смысл рассматриваемой услуги говорит о ее комплементарности по отношению к материальному благу, то есть она не вызывает потребности без наличия материального блага для любого как рационального, так и ограниченно рационального агента. По свойству транзитивности справедливо определить, что данная услуга не может удовлетворить ту или иную потребность, она дополняет материальное благо, формируя возможность его (конкретного количества товара, надлежащего качества) потребления в заданном времени и месте, по закону спроса и предложения — по заданной цене, то есть с требуемым уровнем затрат для конечного потребителя. Из этого следует, что определение логистики, с учетом экономического смысла услуги, подразумевает удовлетворение требований конечного потребителя и делает услугу недискретной по отношению к материальному благу. Именно нарушение смысла и цели логистики как экономической сущности приводит одну из важнейших отраслей страны, обеспечивающую материальные и информационные связи между экономическими агентами в результате их взаимодействия, в устойчивое неэффективное состояние, а также формирует оппортунистическое поведение агентов. При передаче прав собственности на материальное благо от продавца происходит одновременная передача транзакционных издержек измерения и контроля, связанных с логистикой, без возможности повлиять на них, то есть без передачи прав собственности на неотделимую от материального блага услугу. Фактически формальные ограничения формируют издержки оппортунистического поведения, вызванного самим ограничением. Существующие формальные ограничения сформировали у экономических агентов в отрасли устойчивые неформальные правила, не только превалирующие над действующими формальными ограничениями, но и определяющие наличие «эффекта колее».

Формальные ограничения направлены прежде всего на хозяйствующие субъекты автотранспортной отрасли, представляющие собой некоторое конечное и определенное множество «Перевозчиков» и «Экспедиторов», функционирующих в рамках устоявшихся норм обмена и распределение прав собственности, а также множества «Грузоотправителей» и «Грузополучателей», которых автотранспортная отрасль обслуживает в рамках индивидуальных контрактов. Формальные ограничения прямо или косвенно влияют на индивидов, которые воспринимают новые ограничения и как конечные потребители, и как агенты, представляющие интересы принципала, если мы рассматриваем их как работников организаций. При этом сама автотранспортная отрасль будет вынесена за рамки анализа, так как она не может продуцировать какое-либо действие, имеющее положительные или отрицательные стимулы для реформы. Эту позицию разделяет ряд авторов [17–19], подчеркивая, что выражение интересов общества нельзя осуществлять, не имея на то легитимных полномочий, а в структуре организации автотранспортной отрасли нет ни выборных, ни назначенных, ни узурпирующих представительские функции индивидов и организаций, имеющих достаточный вотум доверия и выражающих интересы доминирующего большинства. Не отрицая важность отраслевых союзов, профсоюзных организаций и рабочих групп в образовании неформальных ограничений, следует принять как факт, что в современном состоянии отрасль не имеет скоординированной позиции, что позволяет исключить ее из проводимого исследования.

Начиная с анализа оппортунистического поведения индивидов при взаимодействии с новым формальным ограничением, стоит обратиться к историческому опыту, то есть к «эффекту колее», который формирует естественное сопротивление институту со стороны индивидов.

Изучив динамику объемов перевозок автотранспортом в РФ, начиная с 2000 года, можно сделать два вывода:

1. На протяжении исследуемого периода рост выручки автотранспортной отрасли продолжался непрерывно, несмотря на два экономических кризиса, изменение размера НДС, пандемию коронавируса и внедрение системы «Платон». Незначительные снижения темпов не меняют общей динамики.
2. Темпы прироста выручки опережали показатели инфляции и изменение номинальной заработной платы.

Результаты позволяют предположить, что любые изменения в автотранспортной отрасли, особенно в части трансформационных издержек, воспринимаются индивидами как причина роста транспортных тарифов, которые в свою очередь индуцируют рост стоимости материальных благ и тем самым имеют негативное влияние на благосостояние индивидов. Аверсивные стимулы закрепили индивидов в состоянии «экономической незащищенности», эквивалентном понятию «выученная беспомощность» [20], при котором в отсутствие позитивного подкрепления, не происходит обучения контролю [21] и стремления к изменению самих аверсивных факторов. Однако авторы теории «выученной беспомощности» пришли спустя почти 50 лет к эмпирически подтвержденному выводу, что пассивность не продуцируется шоком, а «беспомощность» — это естественная начальная стадия для индивидов, трансформирующаяся в процессе их развития и адаптации к внешним условиям. Именно индивиды, как конечные потребители материальных благ, доставляемых к месту потребления, сталкиваются с максимально негативными последствиями, то есть, по мнению В.М. Полтеровича [15], являются потерпевшей стороной в ходе реформ, в связи с чем потребуются сформировать определенные компенсации для снятия негатива и формирования поддерживающей позиции со стороны индивидов. Также стоит учитывать индивидов как совокупность менеджмента и работников организаций, стремящуюся к максимальному удовлетворению своих потребностей [22]. Совокупность стимулов формирует оппортунистическое поведение при институциональных изменениях, проводимых государством. Другими словами, «оппортунистическое поведение» индивидов определено стремлением индивида к изменению своего состояния «экономической незащищенности» путем избегания негативных аверсивных стимулов «эффекта колее».

Теперь обратимся к организациям и их уклоняющемуся поведению. Замечания о том, что экономическая политика, модернизирующая экономику, приводит к результату, обеспечивая рост, высказывались во многих работах отечественных и западных ученых [5; 23; 24], однако, как подметил В.В. Вольчик, при существовании консенсуса между авторами реформ и организациями. Условием для наличия консенсуса будет являться субконтрарность интересов и целей организаций и государства. Следовательно, реформа, постулирующая снижение трансакционных издержек и формирующая совершенную информацию на рынке, логично должна удовлетворять этому условию. Подобные стимулы должны были сформировать максимально поддерживающее поведение со стороны организаций, а не вызывать обратный эффект, выраженный в столь незначительных показателях вовлечения экономических агентов в новые ограничения хозяйственной деятельности, при условии роста как выручки и прибыли организаций автотранспортной отрасли, так и натуральных объемов в тоннах перевозимого груза.

Комплексы относительно устойчивых формальных и неформальных ограничений, возникающих в отрасли, в экономических, правовых и социальных взаимоотношениях экономических агентов, формируют особенные институциональные черты. Таким образом, автомобильная отрасль представляет собой набор правил, структурирующих взаимоотношения организаций и индивидов, которые должны разделяться всеми экономическими агентами. При

взаимодействии неформальных правил, основу которых составляет классическое определение логистики, и формальных правил, регулирующих автотранспортную деятельность, возникают устойчивые правила поведения экономических агентов в отрасли. Эти сформировавшиеся правила поведения детерминируют транзакционные издержки в процессе взаимодействия и правила их распределения между экономическими агентами, тем самым определяя устойчивое уклонение агентов от новых формальных ограничений и новых дополнительных транзакционных издержек, возникающих при реформе, а также формируя аттракторы в будущей модели функционирования отрасли.

Рассмотрим контрактные взаимоотношения, возникающие в процессе взаимодействия экономических агентов в отрасли, для того чтобы формирующиеся аттракторы стали более очевидными, и альтернативные институциональные траектории были объяснены с точки зрения поведения агентов.

Начнем со взаимодействия по договору перевозки. Экономические агенты по формальным правилам и в рамках контракта предстают в ролях «Грузоотправителя» и «Перевозчика», третьей стороной по формальным правилам является «Грузополучатель». В рамках проводимого исследования не рассматриваются дополнительные контракты «Грузовладельцев» и «Грузополучателей», совершающих передачу и прием материального блага через промежуточных экономических агентов, то есть усложняющих передачу прав собственности, но не меняющих сам материальный поток. «Грузополучатель» может быть как третьей стороной по отношению к контракту, так и участвовать в контрактных взаимоотношениях, регулирующих права и обязательства, одновременно являясь «Грузоотправителем». Эта бинарность контрактных ролей является частью формальных правил, определяющих возникновение транзакционных издержек, и одновременно способом переноса таких издержек на других экономических агентов.

При взаимодействии экономических агентов в рамках контракта, когда «Грузополучатель» поручает «Перевозчику» переместить приобретенное материальное благо до указанного места, формальное правило предопределяет отнесение транспортных расходов на себестоимость. В данном случае, «Грузополучатель» и «Грузоотправитель» в контракте являются одним и тем же экономическим агентом, получающим все транзакционные и трансформационные издержки вместе с правами собственности. Располагая возможностью влиять на продуцирующие их факторы, организация воспринимает новые формальные правила как направленные на минимизацию его транзакционных издержек и формирующие совершенную информацию. Допуская, что деятельность данного агента не формируется под влиянием каких-либо институциональных ловушек (например, уклонения от уплаты налогов), можно определять такие организации как поддерживающие реформу. Количество ведущих таким образом хозяйственную деятельность организаций незначительно по причине максимизации у них всех издержек и не формирует поддерживающее большинство в отрасли. Стоит отметить, что несмотря на поддерживающую позицию, экономические агенты, применяющие данную схему материального потока, будут использовать доступные возможности для пересмотра контракта и переноса части транзакционных издержек на третью сторону — «Грузовладельца», не участвующего в контрактных отношениях по перевозке. Возникающая дивергентность развития приводит к неэффективному характеру экономики, что определяется стремлением к максимизации результата в краткосрочной перспективе [23].

В случае, когда «Грузополучатель» не участвует в контрактных взаимоотношениях, он получает дополнительные выгоды за счет отсутствия издержек поиска информации и ведения переговоров, а также не всегда несет какие-либо трансформационные издержки. При наличии достаточной рыночной власти агент может стремиться к тому, чтобы цена материального блага в месте доставки была такой же, как и в месте отгрузки. Другими словами, «Грузополучатель»

стремится не нести транспортных издержек. Это ведет к несправедливому перераспределению прав собственности, что продуцирует неэффективное распределение всех видов ресурсов и рост трансакционных издержек у других экономических агентов. В результате начинается постепенный рост цены материального блага, связанный с предиктивным включением в цену будущих транспортных издержек. Позволить себе перенос транспортных расходов малыми частями на будущие периоды могут исключительно представители крупного бизнеса, располагающие долгосрочными стратегиями развития и доступом к рынку капитала. Такое стратегическое поведение экономических агентов стимулирует прекращение экономической деятельности в автотранспортной отрасли представителей малых хозяйственных форм, являющихся неотъемлемой и социально значимой частью развитых экономик, формирующих новые идеи и формы занятости, а также продуцирующих экономический рост [25]. То есть одним из аттракторов для организаций становится прекращение хозяйственной деятельности. В дополнение к сказанному, «Грузополучатель» не воспринимает трансакционные издержки, связанные с новыми формальными ограничениями, как неизбежные, и, не имея мотивирующих стимулов и не находясь под воздействием механизмов принуждения, отказывается от участия в подписании ЭТрН в системе электронного документооборота.

Поведение организаций, использующих вышеописанную схему материального потока, в отношении реформы — самое сложнопрогнозируемое. С одной стороны, при включении трансформационных издержек в будущую стоимость материального блага снижается перспективное общее благосостояние и теряется эффективность в моменте, но, с другой стороны, в краткосрочной перспективе организации начинают получать постепенную отдачу от перераспределительной функции, а за счет ухода с рынка малых хозяйственных форм могут увеличить объемы продаж в среднесрочной перспективе. Подобные стратегии поведения ведут к обратному от цели обеспечения качества жизни и благосостояния народонаселения эффекту. В целом, поведение экономических агентов позволяет сделать предположение о поддерживающей позиции внедряемых формальных ограничений. Однако не исключен и перевод материального потока в схему транспортной экспедиции, позволяющий перенести трансакционные издержки на «Экспедитора» за счет увеличения частоты поставок при снижении его объема, что практически неосуществимо в рамках договора перевозки.

В более сложной схеме взаимодействия в материальном потоке участвует экономический агент — «Экспедитор», который выполняет посредническую роль и по формальным правилам должен выступать в роли «Грузоотправителя» согласно контракту в интересах или «Грузовладельца», или «Грузополучателя», в зависимости от того, кто вступает в отношения транспортной экспедиции с ним. При этом взаимоотношения экономических агентов в рамках договора транспортной экспедиции продуцируют трансакционные издержки материального потока для всех экономических агентов, так как происходит усложнение взаимоотношений сторон, не связанных каким-либо контрактом. Трансакционные издержки у «Экспедитора» включают в себя и издержки, возникающие в процессе исполнения контракта перевозки, и издержки, возникающие в процессе исполнения контракта по транспортной экспедиции. То есть экспедиционная деятельность является сложным элементом материального потока, особенно при перевозке сборных грузов, где «Экспедитор» оказывает услуги по складской обработке, а его трансформационные издержки возрастают сильнее, чем у других организаций отрасли. Являясь частью оказания услуги, трансакционные издержки «Экспедитора» не переносятся на ее цену и в период высокой институциональной изменчивости формируют стоимость, не позволяющую организации в краткосрочном периоде достигать плановых показателей по прибыльности. Данные трансакционные издержки воспринимаются экономическими агентами как допустимые и приемлемые, являются частью естественного процесса в автотранспортной отрасли и не изменятся в ходе реформы, но с новыми формальными ограничениями возникнут и дополнительные трансакционные

издержки, что формирует поведение экономических агентов по переносу таких издержек на других экономических агентов. Это определяет оппортунистическое поведение организаций по одностороннему переносу контрактов из института экспедиции к институту комиссии. Этот перенос может быть осуществлен несколькими способами, что определяет сразу две возможные отклоняющиеся траектории.

При смене формального института и сохранении всех неформальных норм экспедиции, все транзакционные издержки, возникающие с новыми формальными ограничениями, будут перенесены на «Грузовладельцев», формируя предпосылки к росту издержек, предиктивно переносимых на стоимость материальных благ. Это формирует уникальную траекторию в развитии отрасли и существенно снижает результаты цифровой трансформации отрасли. Данная отклоняющаяся траектория будет неизбежно ограничена во времени реакцией организаций, вынужденных принять в каком-то временном интервале передаваемые им транзакционные издержки, но стремящихся к их снижению в перспективе планирования. Организации средних и малых хозяйствующих форм, не имеющие в достаточном количестве факторов производства для принятия институциональных ограничений, вынуждены будут для продолжения своей деятельности прибегнуть к этому пути.

Экономические агенты, располагающие достаточными для поддержания институциональных изменений факторами производства, поддержат цифровую трансформацию отрасли. Причинами будут являться как высокая социальная ответственность лидеров отрасли, долгие годы стремящихся к выравниванию конкурентных стратегий за счет сокращения «теневого» сегмента отрасли и прекращению применения инструментов «налогового демпинга», так и желание получить доступ к формирующейся переходной ренте, возникающей при невозможности малых хозяйствующих форм продолжить деятельность в рамках новой институциональной нормы. За счет увеличившегося спроса на услуги, объясняемого решением части экономических агентов прекратить хозяйственную деятельность в связи с потерей экономических стимулов, будет формироваться экономически привлекательная доля рынка. Рентоориентированное поведение — третий аттрактор в автотранспортной отрасли. Извлечение прибыли является функцией организации, однако формирование стоимостных цепочек при рентоориентированном поведении организаций противоречит стратегическим национальным приоритетам и целям экономической безопасности государства. То есть реформа, изначально воспринимавшаяся подчиненной Стратегии, становится контрарной к ней.

В результате анализа возможных моделей поведения организаций в рамках цифровой трансформации отчетливо детерминируются три аттрактора, формирующие альтернативные траектории развития: «уход с рынка», реорганизация деятельности с перенесением транзакционных издержек на третьего агента, прямо не участвующего в процессе перевозки, и формирование рентоориентированного поведения. Вне зависимости от выбранной траектории развития экономические агенты будут стремиться к переносу всех возникающих издержек на конечного потребителя, что прямо противоречит семантическому ядру определения логистики и наносит ущерб экономической безопасности, снижая благосостояние общества.

В работе «Функциональные свойства институциональных ловушек» Е.В. Балацким было предложено математическое описание условий выхода из институциональной ловушки, но, принимая за данность стремление организаций к максимуму прибыли [22], а также возможность передачи транзакционных издержек новым ограничениям, можно получить состояние, при котором текущие совокупные транзакционные издержки у экономических агентов в автотранспортной отрасли будут нулевыми, а значит, перехода к новой норме не будут происходить [4].

Происходит уклонение организаций и индивидов от новой институциональной нормы путем миграции к иным институциональным средам и, в перспективе, в значительном количестве. То есть, вопреки мнению о том, что содержащийся набор правил является наилучшим из возможных, для индивидов, в случае не игнорирования их интересов в обеспечении всеми необходимыми благами, более естественными становятся предпосылки того, что принятие новых формальных ограничений не является достаточным и не приводит к решению первоначальной задачи. Предположение о «спорадической работе формальных ограничений во времени и капризной в пространстве» высказал Дж. Стиглер в работе «Гражданин и государство» [26], а наблюдаемые результаты поведения экономических агентов объяснены аподиктическим утверждением Дж. Милля: «Сообщество не может иметь интересы, противоречащие его интересам» [27].

Таким образом, «авторитарная модернизация» автотранспортной отрасли приводит к нарушению экономической безопасности индивидов и организаций, а также противоречит поставленным целям Стратегии. Предполагаемая смена технологического базиса отрасли меняет устоявшиеся нормы поведения и может привести к разрушению экономических связей между регионами. В свою очередь это является угрозой экономической безопасности государства. Справедливым будет предположение, что реформирование автотранспортной отрасли должно быть приостановлено, для внесения корректирующих действий с целью возвращения к исходной траектории.

Некоторые парадоксы институциональной ловушки

Можно утверждать, что институциональная ловушка в автотранспортной отрасли сформировалась как результат уклоняющегося поведения индивидов и организаций от соблюдения новых ограничений, путем невыполнения контрактных соглашений, основанных на действующих ограничениях. Цель этих контрактных изменений, как говорилось выше, — стремление организаций к максимуму прибыли. То есть такие действия организаций и индивидов по своей сути являются оппортунистическим поведением. Данное заключение подводит к первому парадоксальному выводу: *институциональная ловушка — это сформированное оппортунистическим поведением индивидов и организаций неформальное правило*. Исходя из приведенного ранее утверждения Дж. Милля о непротиворечивости интересов общества, справедливо будет поставить под сомнение наличие в определении институциональной ловушки формулировки про «совокупность неэффективных, но устойчивых норм поведения» [14] без уточнения субъекта оценки этой неэффективности.

Учитывая вышесказанное, можно предложить дополнить определение институциональной ловушки В.М. Полтеровича [14] и определить его как *угрозу экономической безопасности, вызванную совокупностью неэффективных, но устойчивых норм поведения экономических агентов в рамках рационального выбора индивидов и/или организаций, включая модифицируемые правила интерпретации, создающую прямую возможность нанесения ущерба национальным интересам в экономической сфере и препятствующую достижению нормативной траектории развития института или институциональной среды*.

Снижение транзакционных издержек как мера выхода из институциональной ловушки представляется недостаточной, потому что индивиды и организации не воспринимают возрастающую отдачу, заложенную в совокупности институтов, то есть в автотранспортной отрасли, как само собой разумеющуюся. Необходимо сформировать комплекс эффективных условий, при которых новый набор ограничений будет продуцировать экономический рост без нанесения ущерба индивидам и организациям. Институциональная ловушка, вызванная действиями, а, возможно, в некоторых случаях и бездействиями, экономических агентов, — это

оптимальное состояние, формируемое в соответствии с выбором индивидов как в максимизации полезности, так и в стремлении поддержания уровня жизни [28], и выбором организаций по достижению максимума прибыли. Одновременно институциональная ловушка с позиции государства — это неэффективное состояние, препятствующее достижению целей реформы. Это приводит нас ко второму парадоксальному выводу — *контрарность субъективного подхода по отношению к ловушке*. Проблема в определении первичности интересов заключается в ответе на вопрос: является ли государство априорно надстоящей сущностью над обществом, которое наделило его легитимностью, и, тем самым, действующим в соответствии с формальными ограничениями, или же общество имеет превалирующее значение, и его интересы, формируемые под воздействием сил самосохранения и развития, должны определять государственную политику. Однозначного ответа на этот вопрос на сегодняшний момент не существует.

И, наконец, третий парадоксальный вывод — *институциональная ловушка в процессе действий и/или бездействий индивидов и организаций, а также под воздействием корректирующих формальных ограничений, возникающих как реакция государства на противодействие реформе, может не быть самой собой в некотором промежутке времени*. Это известный парадокс «корабля Тесея», и ответ на него зависит от субъективного отношения к семантике понятия. Наблюдаемая дивергенция в новой институциональной экономической теории, в ее семантическом ядре, ставит разрешение парадоксов в зависимость от развития основных понятий или, при участии научного сообщества, от кодификации основных семантических понятий в институциональной теории.

Есть ли выход из институциональной ловушки без нанесения ущерба экономическим интересам индивидов? Возможна ли конвергенция интересов индивидов и организаций? Ранее говорилось о двух категориях логистики — «прогнозирование» и «удовлетворение потребителей», нарушение экономического смысла которых формирует оппортунистическое поведение как организаций, так и индивидов. Возвращаясь к ним снова с позиций Стратегии, необходимо в первую очередь воспринимать проводимую реформу как часть основы для долгосрочного экономического развития и политики, направленной на повышения благосостояния общества. Из этого следует, что «удовлетворение потребителей», то есть индивидов, а не организаций, становится вектором корректирующих мер проводимой реформы. Внимание к интересам индивидов и их абсолютному проигрышу, выраженному в сокращении уровня благосостояния, должен быть компенсирован при максимальном сохранении возможности для экономического роста у организаций.

В любом случае, для выхода из институциональной ловушки необходимо исключить саму причину оппортунистического поведения. Одной из мер, необходимой, но не достаточной, будет являться, вне зависимости от выбранного материального потока и вида контракта, включение транспортных издержек в цену материального блага. Подобное выравнивание ценовых стратегий может сформировать существенную потерю у конечного потребителя материальных благ, но мы не станем забывать о необходимости компенсации основным группам экономических агентов, которые проиграют от данной реформы [15; 16]. Важно будет определить, как это сделать так, чтобы не сформировать рентоориентированное поведение экономических агентов. Любые субсидии в денежном выражении в адрес индивидов могут не иметь того экономического смысла, который предполагается. Это опасение о нецелевом использовании высказывались в работах Р.С. Гринберга и А.Я. Рубинштейна [29]. Также смущает факт того, что прямые субсидии каждому индивиду возможны только в единичных случаях, как это было при выплатах во время коронавируса, а механизм изменения реальных заработных плат путем корректировки МРОТ (минимальный размер заработной платы), который уже давно отличается от номинальных заработных плат регионам РФ, не сможет повлиять на большинство индивидов. Решение о его поднятии до уровня средних

отраслевых значений не только является невыполнимой задачей для государственного бюджета, но и не гарантирует однозначный экономический эффект.

Сохранение баланса интересов индивидов и организаций в автотранспортной отрасли приводит к следующему синкретическому определению логистических услуг — *опекаемое благо, в процессе которого планирование, управление и контроль материального и информационного потока от точки их зарождения до точки потребления со стороны организаций направлены на удовлетворение нормативных интересов общества, национальных интересов государства и полного удовлетворения требований индивидов, при сохранении баланса экономических интересов организаций*. Данное благо должно быть контролируемо со стороны государства, при этом регулирование не должно быть противоположностью свободе, а должно быть ее союзником [30], что обязано подтверждать легитимность государственной активности, направленной на достижение объявленных целей Стратегии. Другими словами, проводимые реформы должны были обладать свойством непротиворечивости общественному интересу.

Заключение

В результате анализа возможных моделей поведения организаций и индивидов для сохранения баланса экономических интересов в рамках цифровой трансформации отрасли формируются угрозы экономической безопасности под воздействием оппортунистического поведения. Инерция отрасли вызвана «эффектом колеи». Выход из институциональной ловушки не очевиден для индивидов, стремящихся к сохранению текущего благосостояния, и организаций, уклоняющихся от соблюдения новых правил. Агенты реформы игнорируют потери индивидов и уклоняющееся поведение организаций, усиливая механизмы принуждения. Формирующие альтернативные траектории аттракторы — «уход с рынка», реорганизация вида экономической деятельности и извлечение переходной ренты — способны образовать в автотранспортной отрасли сегмент «теневой экономики» с институциональными ловушками в виде «неуплаты налогов» и «коррупции».

Решением для преодоления институциональных ловушек при реформировании может стать конвергенция теорий экономической безопасности и новой институциональной экономической теории, при которой на основе исследования институтов будет сохраняться баланс экономических интересов индивидов, организаций и государства.

Стоит учесть теорию опекаемых благ, как способ компенсации потерь индивидов в процессе реформы. Одним из решений с позиции опекаемых благ может стать применяемое ранее ограничение рентабельности грузовых перевозок в 35 %, действовавшее в России до 1995 года, или меры тарифного регулирования, действовавшие до конца 1991 года. Подобные меры могут сформировать долгосрочные стратегии организаций отрасли и всех потребителей этой услуги как по формальным, так и по неформальным правилам. Как говорилось ранее, наличие таких долгосрочных стратегий позволит отрасли выйти из «колеи» [6] и сформировать траекторию развития, удовлетворяющую как организации и индивидов, так и государство. При этом государство, обладая достаточной информацией о реальных рыночных ценах, благодаря функционированию АО «Почта России», осуществляющего свою деятельность на всей территории страны, не сформирует дополнительных издержек на подготовку регулируемых цен. Эмпирическая база по рыночным ценам не только не сделает организации потерпевшей стороной в ходе реформы, но и предотвратит прекращение автомобильных грузоперевозок по низкомаржинальным или даже убыточным направлениям, позволит сформировать целевые субсидии, компенсирующие организациям издержки, превышающие установленный в интересах общества тариф. При этом значительная доля этих субсидий должна быть направлена

региональным малым хозяйственным формам для поддержания конкурентоспособности и предотвращения фиаско рынка с целью дальнейшей повторной «либерализации» отрасли с заранее определенным сценарием сокращения субсидий или повышения порога рентабельности по различным направлениям. Также эмпирические данные о ценах позволят удовлетворить интересы индивидов в ограниченных тарифах, включаемых всеми экономическими агентами в стоимость материального блага, и сформировать позитивные стимулы, отражающие стремление индивидов к сохранению «экономической защищенности».

В завершении хочется подчеркнуть важность доведения данной реформы до логического и эффективного для индивидов и организаций, а также для государства, результата. Непротиворечивость интересов индивидов, организаций и государства должна стать решением для достижения целей реформы и определить поддерживающее поведение со стороны экономических агентов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аузан, А.А. Колея и маятник: влияние ловушки предшествующего развития на динамику институциональных изменений / А.А. Аузан, Я.Д. Лепетиков, Д.А. Ситкевич. — DOI 10.52342/2587-7666VTE_2022_1_24_47 // Вопросы теоретической экономики. — 2022. — № 1(14). — С. 24–47.
2. Балацкий, Е.В. "Институциональная ловушка": научный термин и красивая метафора / Е.В. Балацкий. — DOI 10.17835/2076-6297.2020.12.3.024-041 // Журнал институциональных исследований. — 2020. — Т. 12, № 3. — С. 24–41.
3. Верников, А.В. "Институциональная ловушка": научный термин или красивая метафора? / А.В. Верников. — DOI 10.17835/2076-6297.2020.12.2.025-037 // Журнал институциональных исследований. — 2020. — Т. 12, № 2. — С. 25–37.
4. Балацкий, Е. Функциональные свойства институциональных ловушек / Е. Балацкий // Экономика и математические методы. — 2002. — Т. 38, № 3. — С. 54–72.
5. Полтерович, В.М. Институциональные ловушки и экономические реформы / В.М. Полтерович // Экономика и математические методы. — 1999. — Т. 35, № 2. — С. 3–20.
6. Аузан, А.А. "Эффект колеи". Проблема зависимости от траектории предшествующего развития — эволюция гипотез / А.А. Аузан // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. — 2015. — № 1. — С. 3–17.
7. Sydow, J. On the Theory of Organizational Path Dependence: Clarifications, Replies to Objections, and Extensions / J. Sydow, G. Schreyögg, J. Koch. — DOI 10.5465/amr.2020.0163 // Academy of Management Review. — 2020. — Т. 45, № 4.
8. Berechman, J. Transport investment and economic development: Is there a link // 2002. — URL: https://www.researchgate.net/publication/313106467_Transport_investment_and_economic_development_Is_there_a_link.
9. Lakshmanan, T. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth / T. Lakshmanan, W. Anderson // Economics, Engineering. — 2002. — URL: <https://www.semanticscholar.org/paper/Transportation-Infrastructure%2C-Freight-Services-and-Lakshmanan-Anderson/502ede59a2e98816f7ace81af3491e039a0f16f0>.

10. Щербанин, Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю.А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. — 2011. — № 3(12). — С. 065–078.
11. Кузьбожев, Э.Н. Оценка устойчивого развития региональной производственной системы на основе анализа темпов роста валового регионального продукта и изменения энтропии / Э.Н. Кузьбожев, О.В. Шугаева // Вестник ОрелГИЭТ. — 2012. — № 1(19). — С. 60–62.
12. Щербаков, В.В. Логистическое обеспечение транзитного потенциала России на основе позиционного лидерства холдинга "РЖД" / В.В. Щербаков // Проблемы современной экономики. — 2019. — № 3(71). — С. 78–80.
13. Колесов, Д.А. Положение железнодорожного и автомобильного транспорта в России / Д.А. Колесов, Е.Д. Керечанина // Техника и технология наземного транспорта: Материалы международной студенческой научно-практической конференции. В 2-х частях, Нижний Новгород, 18 декабря 2019 года / Науч. редактор Н.В. Пшениснов, сост. А.Н. Сидоров. Том Часть 1. — Нижний Новгород: Общество с ограниченной ответственностью "Научно-издательский центр "XXI век", 2020. — С. 229–232.
14. Полтерович, В.М. К руководству для реформаторов: некоторые выводы из теории экономических реформ / В.М. Полтерович // Экономическая наука современной России. — 2005. — № 1(28). — С. 7–25.
15. Полтерович, В.М. Стратегии институциональных реформ, или Искусство реформ / В.М. Полтерович. — Москва : ГУ ВШЭ, 2007. — 21 с.
16. Полтерович, В.М. Трансплантация экономических институтов / В.М. Полтерович // Экономическая наука современной России. — 2001. — № 3. — С. 24–50.
17. Галиев, Ф.Х. Талкотт Парсонс о мотивации экономической деятельности / Ф.Х. Галиев, Л.М. Газизова // Право и экономика: стратегическое партнерство : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 70-летию юридического образования в Республике Башкортостан, Уфа, 07 декабря 2019 года / Отв. редактор Н.С. Латыпова. — Уфа: Башкирский государственный университет, 2020. — С. 39–45.
18. Масгрейв, Ричард А. Государственные финансы: теория и практика / Ричард А. Масгрейв, Пегги Б. Масгрейв; пер. с англ. — М.: Бизнес Атлас, 2009. — 716 с.
19. Buchanan, James M. The limits of liberty: between anarchy and Leviathan / James M. Buchanan. — Chicago: University of Chicago Press, 1975. — 210 с. — URL: <https://archive.org/details/limitsoflibertyb0000buch/page/n227/mode/2up>.
20. Seligman, Martin E. Failure to escape traumatic shock / Martin E. Seligman, Steven F. Maier. — DOI 10.1037/h0024514 // Journal of Experimental Psychology. — 1967. — Т. 74, № 1. — С. 1–9.
21. Maier, Steven F. Learned Helplessness at Fifty: Insights From Neuroscience / Steven F. Maier, Martin E.P. Seligman. — DOI 10.1037/rev0000033 // Psychological Review. — 2016. — Т. 123, № 4. — С. 349–367.
22. Buchanan, James M. The calculus of consent, logical foundations of constitutional democracy / James M. Buchanan. — University of Michigan Press, 1962. — 361 с. — URL: <https://archive.org/details/calculusofconsen0000jame>.

23. North, Douglass C. Institutions, institutional change, and economic performance / Douglass C. North. — Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1990. — 152 с. — URL: <https://archive.org/details/institutionsinst0000nort/page/n163/mode/2up>.
24. Вольчик, В.В. Институциональные изменения в контексте модернизации хозяйственных порядков / В.В. Вольчик, В.В. Кот // Журнал институциональных исследований. — 2013. — Т. 5, № 4. — С. 36–57.
25. Nelson, Richard R. An evolutionary theory of economic change / Richard R. Nelson. — Cambridge, Mass.: Belknap Press of Harvard University Press, 1982. — 437 с. — URL: <https://archive.org/details/evolutionarytheo0000nels>.
26. Стиглер, Д.Д. Гражданин и государство: эссе о регулировании / Д.Д. Стиглер; пер. с англ. Н.В. Автономова. — Москва: Издательство Института Гайдара, 2017. — 331 с.
27. Mill, James. Essays on government, jurisprudence, liberty of the press, and law of nations / James Mill. — London: 1823. — URL: <https://archive.org/details/MillJames1823EssaysonGovernmentJurisprudenceLibertyofthePress.../page/n15/mode/2up>.
28. Кейнс, Джон Мейнард. Общая теория занятости, процента и денег / Дж.М. Кейнс; [пер. с англ. Н.Н. Любимова]. — Москва: Гелиос АРВ, 2011. — 350 с.
29. Рубинштейн, А.Я. Экономическая социодинамика / А.Я. Рубинштейн, Р.С. Гринберг. — Москва: ИСЭПРЕСС, 2000. — 274 с.
30. Ходжсон, Джеффри. Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории / Джеффри Ходжсон. — Москва: Дело, 2003. — 464 с. — URL: https://rusneb.ru/catalog/000202_000005_341002/.

Soloviev Alexander Anatolyevich

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia
E-mail: alexandr.solovyev@rambler.ru

Reform of the automobile industry and the «Path dependence»

Abstract. Empirical confirmation of the new institutional economic theory is an important stage in its further development. Many institutions change not just over the years, but over the decades, so the opportunity to consider the change in an institution and the institutional trap that has arisen in it, as well as to verify the results of research in the short term, is a rare and inspiring case for a researcher. The article examines the opportunistic behavior of individuals and organizations during the reform of the automotive industry within the framework of the national program «Digital Economy», emphasizing the system-forming role of the industry for the national economy. Opportunistic behavior is defined as one of the factors in the emergence of institutional traps that lead to threats to economic security and create inertia in the industry. A refined definition of the institutional trap is proposed, taking into account national priorities and revealing the impact on the goals of the National Security Strategy. In the course of the study, deviating trajectories were identified that hinder the achievement of set goals. Three paradoxes of institutional traps have been identified that determine the actions of organizations and individuals when interacting with new formal constraints. Solving the paradoxes will allow the authors of the reform to identify a set of corrective actions to overcome the trap of previous development, taking into account the desire to maximize profits on the part of organizations and maximize utility on the part of individuals, that is, while maintaining a balance between the economic interests of agents and the state. It is also proposed to consider logistics services as a protected benefit based on their impact on national priorities and ensuring the well-being of society in order to prevent the onset of threats to economic security.

Keywords: institutions; institutional trap; rut effect; opportunistic behavior; reform; road transport; paradoxes of institutional traps; economic security