

УДК 338.47(047.31)

Є.М. Сич, д-р екон. наук, професор

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

О.В. Бойко, канд. екон. наук, доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

У статті досліджено проблему інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку. Розглянуто причини суперечливості економічних інтересів суб'єктів ринку, визначено інституційні аспекти механізму їх узгодження.

Ключові слова: транспортний ринок, економічний інтерес, інститут, узгодження, суперечність.

В статье исследована проблема институционализации экономических интересов субъектов транспортного рынка. Рассмотрены причины противоречивости экономических интересов субъектов рынка, определены институциональные аспекты механизма их согласования.

Ключевые слова: транспортный рынок, экономический интерес, институт, согласование, противоречие.

The paper investigates the problem of institutionalization of economic interests of the transport market. The causes conflicting economic interests of the market, defined institutional aspects of the mechanism of coordination.

Key words: transport market, economic interest, the institution, negotiation, conflict.

Постановка проблеми. Незважаючи на те, що Україну проголошено державою з ринковою економікою і це визнала світова спільнота ще в 2005 р., її трансформація все ще продовжується, адже це процес безперервних змін, що мають не лише натурально-речовий і вартісний характер, але й часті прояви асиметрій у регулюванні ринку і проблеми в інформаційному забезпеченні виробників і споживачів, розвитку конкуренції, підприємницької діяльності, ціноутворення тощо. У такому розумінні економіка країни все ще перебуває в процесі переходу до цивілізованого ринку. В цих умовах розвиток ринку «як найбільш прогресивної системи організації господарського буття вимагає інноваційного підходу як у практичному, так і теоретико-методологічному плані розбудови суспільно-економічних відносин, одним з яких є інституціональний підхід» [1]. Вищезначені проблеми становлення цивілізованих ринкових відносин безпосередньо стосуються будь-якої підсистеми національної економіки, у тому числі й процесів формування та подальшого розвитку транспортного ринку (ТР) країни.

Слід зазначити, що ТР – це складна система економічних відносин між його суб'єктами, що реалізуються у межах певного економіко-правового порядку, який формується та відтворюється за їх безпосередньою участю та виходячи з їх економічних інтересів. Будучи одним з головних мотивів економічної діяльності, інтереси суб'єктів транспортного ринку можуть стати потужним рушійним фактором його розвитку.

Між тим, практичний досвід функціонування ринків засвідчує, що лише ті з них, де сформовані та функціонують дієві інститути, які сприяють узгодженню та взаємній реалізації економічних інтересів суб'єктів, можуть забезпечити ефективне використання мотивів і стимулів у діяльності та характеризуються загальним прогресом і динамічним розвитком. Отже, поступальний розвиток ТР стає можливим лише за умови збалансованості системи економічних інтересів суб'єктів на засадах формування відповідного інституційного забезпечення. Це буде відповідати збереженню ролі економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку як рушійних сил розвитку при координації вектора їх реалізації в напрямку узгодження.

Втім, попередні результати ринкового реформування у транспортній сфері свідчать про те, що проведені інституційні перетворення не повною мірою враховують економічні інтереси всіх суб'єктів ТР, і тому сформована система інститутів не повністю реалізує свої функції в економіці й є нестійкою та малоефективною. Особливо помітна низька ефективність інституційного забезпечення проявилася в умовах світової фінансово-економічної

кризи 2008-2009 рр., що знайшло відображення не тільки в суперечливості та неоднозначності заходів антикризового регулювання, падінні показників транспортно-перевізної діяльності, зниженні інноваційної й інвестиційної активності суб'єктів господарювання на ТР, а і в посиленні їх рентоорієнтованої поведінки та збільшенні тіньового сектору економіки. В таких умовах необхідно врахування всієї різноманітності економічних інтересів, особливо при прийнятті рішень на державному рівні, що вимагає створення ефективних інститутів, які забезпечували б раціональну взаємодію й узгодження інтересів суб'єктів різних рівнів. При цьому інституційні перетворення повинні бути спрямовані на формування такого інституціонального порядку, який би змушував економічних агентів діяти не тільки з високим власним прибутком, але і в інтересах суспільства в цілому.

Все вищенаведене актуалізує проблему інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР як вкрай важливого напрямку розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічним підґрунтям для вирішення проблеми інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР є як «теорія інтересів», так і «теорія інституціоналізації».

Необхідно зазначити, що «теорія інтересів» в аспекті їх впливу на економічну діяльність досліджувалася багатьма вченими протягом всієї історії розвитку економічної науки, починаючи з Арістотеля, Г. Гегеля, К. Гельвеція, Т. Гоббса та П. Гольбаха. Значення та роль економічних інтересів розглядали й основоположники економічної теорії: Е. Бем-Баверк, А. Вальрас, М. Вебер, Т. Веблен, Дж. Кейнс, К. Маркс, А. Маршалл, Л. Дж. Мілль, Д. Рікардо, А. Сміт, Ж. Сей та багато ін.

Істотний внесок у розробку методологічних і теоретичних питань з проблематики економічних інтересів в умовах реалій радянської економіки належить таким ученим, як Л.І. Абалкін, В.М. Агєєв, А.С. Айзікович, Р.А. Белоусов, В.О. Бернацький, Н. Н. Бородин, П.Г. Буніч, Л.С. Виготський, Р.А. Гвелесіані, Б.Я. Гершкович, Г.В. Голосов, М.В. Демін, Г.А. Егіазарян, Т.А. Заславська, А.Г. Здравомислов, В.П. Каманкін, Е.І. Капустін, Н.Д. Колесов, І.Ф. Комарницький, Т.А. Кулієв, В.В. Куліков, В.Н. Лавриненко, В.І. Лівшиц, Н.С. Маслова, В.А. Медведєв, М.В. Михайлов, А.С. Мотильов, Ю.П. Палкін, В.В. Радаєв, І.Г. Саяпін, І.І. Сігов, А.Г. Спіркін, І.І. Столяров, І.Ф. Суслов, І.С. Шаршов та ін. Їх наукові роботи присвячені дослідженню генезису економічних інтересів, розгляду суперечностей та питанням їх вирішення, а також багатьом іншим аспектам цієї проблематики. Тому, незважаючи на використання економічних інтересів як об'єкта дослідження в умовах планово-адміністративної моделі управління економікою, радянськими вченими були розроблені фундаментальні положення, які зберігають свою актуальність і нині.

Розпад адміністративно-командної системи господарювання та становлення ринкової економіки спричинили формування нових підходів до економічних інтересів, які характеризуються підвищеною суперечливістю. Адже економічні інтереси є формою прояву економічних відносин, тому будь-які зміни в їх системі викликають відповідну трансформацію і в їх формах. Звідси очевидним є те, що ринкова трансформація економіки, викликавши зміни в системі економічних відносин, зумовила радикальні зміни і в структурі економічних інтересів, утворивши нові суперечності, що по-новому окреслило проблему їх узгодження. Втім, на початковому етапі здійснення реформ дослідницький інтерес вітчизняних науковців (на противагу російським ученим) до проблеми реалізації економічних інтересів помітно знизився (позначилася переорієнтація переважно на аналіз функціональних проблем економіки). Проте вже сьогодні в наукових роботах багатьох російських і вітчизняних учених, таких як В. Беленький, В. Басов, В. Базилевич, Д. Вішневський, С. Мочерний, Н. Погорельцева, О. Свиридов, А. Чухно та ін., знайшли відображення окремі питання структури економічних інтересів, форм і методів реалізації в умовах перехідної економіки, а також виявлених видів суперечностей інтересів і механізмів їх уз-

годження. Крім цього, економісти і представники інших суспільних наук, творчо розвиваючи вчення про економічні інтереси, провели аналіз різних аспектів їх формування та реалізації в ринкових умовах господарювання, в результаті чого поглибили та збагатили «теорію економічних інтересів», що сьогодні виступає вагомим теоретико-методологічним підґрунтям для вирішення проблеми інституціоналізації.

Однак наразі проблема обумовленості економічних інтересів інституціональною системою в умовах трансформаційної економіки залишається недостатньо розробленою. Між тим, інституціоналізм, що дістав свого розвитку у працях, насамперед, західних учених стає одним з головних напрямків економічної науки XXI ст., створює передумови для використання та адаптації його основних положень до реалій розвитку українського суспільства. Тому сучасні дослідження проблем інституціоналізації економічних інтересів ґрунтуються на інституційній методології та підходах, вироблених у роботах таких зарубіжних учених, як Д. Норт, М. Олсон, О. Уільямсон, Р. Познер, Г. Демсец, Р. Нельсон, С. Уінтер, Д. Фостер, Ф. Хайек та ін. Наприклад, Д. Норт, Р. Познер, Г. Демсец і Р. Нельсон визначають інститути як похідні утворення від інтересів, підкреслюючи, що інститути виникають безпосередньо в процесі взаємодії людей, вмотивованих власними, перш за все, економічними інтересами. Д. Норт також підкреслює, що інституції, чи найменш офіційні правила, створюються швидше для того, щоб слугувати інтересам тих, хто займає позиції, які дають змогу впливати на формування нових правил [2]. О. Уільямсон, вивчаючи моделі економічної поведінки, також використовував як критерій класифікації типів її раціональності орієнтацію на власний інтерес. У країнах Західної Європи ліберальні доктрини обґрунтовують думку про те, що ринкові інституції та сформовані на їх основі інститути виникають у результаті узгодження інтересів автономних економічних суб'єктів, зокрема, Д. Фостер виділяє «інституції як встановлені зразки узгодженої поведінки» [3].

Із визнанням інституціональної природи ринку об'єктивно посилюється дослідницький інтерес до проблеми інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ринку на теренах пострадянського простору, бо її вирішення враховує й актуальні потреби сучасної господарської практики стосовно формування ефективних інститутів, сприяючих взаємній реалізації економічних інтересів. Так, Ю. Латов, Л. Тимофєєв і В. Радаєв виявили характеристики інституційних утворень, що виникають у тішовій сфері та задовольняють приватні й корпоративні інтереси суб'єктів тішових ринків. Деякі вітчизняні та російські науковці розглядають інституції як форму узгодження різноспрямованих інтересів економічних суб'єктів (серед них — Л. Логінова [4], Т. Трубіцина [5], О. Яременко [6] та ін.). О. Іншаков, Н. Лебедєва, аналізуючи інституціональний механізм, визначають інститут як результат механізму узгодження інтересів, форму цілеспрямованого узгодження різноспрямованих інтересів економічних суб'єктів.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Разом з тим, проблема інституціоналізації економічних інтересів, як теоретичний напрям дослідження процесів розвитку галузевих ринків, поки тільки формується. Немає єдиної думки про те, що означає явище інституціоналізації економічних інтересів і якою є її об'єктивна основа; потребує уточнення класифікація форм прояву. Необхідно провести також аналіз взаємозв'язків економічних інтересів з інститутами ринку. Недостатньо дослідженими залишаються суперечності економічних інтересів та інституціональні форми їх розв'язання. В результаті у вітчизняній економічній науці відчувається відсутність сучасної – адекватної ринковим умовам теоретико-методологічної бази інституціоналізації економічних інтересів.

Особливо гострим дефіцит інституціональних досліджень є у транспортній сфері. І якщо російськими науковцями-економістами здійснено декілька досліджень, що при-

св'язані інституціональному розвитку безпосередньо транспортної галузі (транспортного комплексу), то подібних наукових розробок у нашій країні практично немає. Відсутність досліджень інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР, як рушійної сили розвитку, зумовлює потребу глибокого теоретичного осмислення змісту економічних інтересів, їх суперечностей, а також пошуку дієвих заходів інституційного узгодження. Інакше кажучи, необхідно виявити особливості узгодження економічних інтересів суб'єктів ТР та виникнення на цій основі тих економічних інституцій, що формують відмінну інституційну структуру та обумовлюють специфіку моделі розвитку системи економічних відносин, які складаються між суб'єктами ринку.

Таким чином, очевидно є як теоретична, так і практична значущість дослідження інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР, її впливу на подальший економічний розвиток, що зумовило мету написання цієї роботи.

Метою цієї публікації є теоретичне осмислення суті та причин суперечливості економічних інтересів суб'єктів ТР, визначення інституційних аспектів механізму їх узгодження у трансформаційній економіці.

Виклад основного матеріалу. Фундаментальні зміни, що відбуваються у ході ринкової трансформації економічної системи, супроводжуються наростанням цілого комплексу суспільних проблем – економічних, соціальних, технологічних, екологічних, духовних, культурних і т. д. Їх розуміння та пошуки методів вирішення лежать на шляху осмислення глибинних проблем науки, до яких, у першу чергу, відноситься проблема «інтересу» людини, що завжди залишається найбільш дискусійною, складною та далекою від остаточного вирішення. Інтерес, система інтересів, їх зміна поступово займають весь економічний простір, бо мова йде про зміну сутності та структури «економічного буття» людини, системи економічних регуляторів і нормативів економічної діяльності, рівня ефективності господарювання та можливості функціонування інноваційного механізму на основі узгодженості системоутворюючих і регулюючих елементів, підґрунтям яких в умовах ТР виступають процеси інституціоналізації економічних інтересів.

Незважаючи на те, що поняття «інституціоналізація» досить широко вживається в наукових дослідженнях, проте єдиного трактування немає. Наприклад, у політології під інституціоналізацією розуміється процес утворення набору правил, які задають контекст людського співіснування і взаємодії [7]. У соціології поняття інституціоналізації застосовується для характеристики процесів, які формують організацію індивідів, груп тощо, перетворюючи їх взаємодію в інституційну систему. Підкреслюється, що інституціоналізація закріплює загальноприйняті практики, забезпечує їх збереження в незмінному вигляді протягом багатьох поколінь [8], забезпечує перетворення абстрактних правил у реальні моделі стабільної взаємодії [9].

В економічній науці також існує досить широкий набір версій і підходів у розумінні інституціоналізації. Так, одні економісти під інституціоналізацією розуміють перетворення в різні форми асоціацій [10]. Інші – процес формування функціональних, нормативних і владних відносин між інституціональним суб'єктом і суб'єктами навколишнього зовнішнього середовища [11]. Треті стверджують, що інституціоналізація – це процес закріплення зовнішньої норми в суспільній практиці та процес її фактичного підтвердження в реальній поведінці людей [12], в юридичному просторі [13] тощо. Четверті розглядають як спільну діяльність, упорядковану інституціями [14], як процес «закріплення поведінки суб'єктів... в певні організаційно стійкі форми, які визнаються всіма учасниками певної діяльності» [15]. Ці підходи хоча і не суперечать один одному, але і не є універсальними. Кожне з визначень розкриває окремий елемент механізму інституціоналізації. Найбільш комплексно сутність поняття «інституціоналізація» розкривається в роботі Л.В. Логінової [4]. Автор визначає економічну інституціоналізацію

як сукупність економічних процесів, що організують економічних суб'єктів, перетворюючи їх взаємодію в економічну інституційну систему, елементи якої стають загальноприйнятою практикою та зберігається у незмінній формі протягом декількох поколінь, що знаходить підтвердження у реальній поведінці людей.

На нашу думку, розуміння процесів інституціоналізації, які відбуваються на транспортному ринку, знаходиться у площині розкриття функціональної змістовності ринку. З цього приводу зауважимо, що при всій різноманітності варіантів дефініції «ринку», вони швидше розрізняються стилістично, а також повнотою та докладністю, ніж принциповими моментами, до яких слід віднести такі:

- наявність декількох суб'єктів, що мають певні блага, якими готові обмінятися;
- встановлення пропорції обміну (ціни) в результаті укладання добровільної угоди;
- врахування економічних інтересів і доступність інформації під час укладання угоди.

Останні дві характеристики стосуються засадничих принципів організації та регулювання системи економічних відносин цивілізованого ринкового обміну, що інституціональні за своєю суттю та принципами організації господарських взаємодій, а їх реалізація стає можливою лише на основі узгодження, як правило, різноспрямованих *економічних інтересів* суб'єктів ТР.

Перш ніж дослідити механізм інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР, зауважимо, що ефективне управління інтересами та через інтереси припускає необхідність постійного накопичення та поновлення об'єктивних знань про їх сутність і природу, бо від правильного розуміння цього залежать форми та способи узгодження, як правило, різноспрямованих економічних інтересів суб'єктів господарської діяльності. Проведений аналіз значної кількості наукових джерел з цієї проблематики дозволяє зауважити таке.

У сучасній економічній літературі економічний інтерес розглядається як категорія спрямування, векторна категорія, що націлена на забезпечення сприятливих умов для життєдіяльності носія. Розуміння категорії «економічний інтерес» передбачає чітке виділення понять «об'єкт інтересу» та «суб'єкт інтересу», як важливих характеристик. Розкриття першого з них дозволяє відповісти на питання, в чому зацікавлений конкретний учасник економічних відносин, що служить предметом інтересу, а розкриття другого – хто є конкретним носієм інтересу. Оскільки суб'єктом інтересів може виступати не тільки окремий індивідуум, але й група людей, що знаходяться в рівному становищі в системі суспільного відтворення та мають певну спільність цілей. Об'єктами ж економічних інтересів виступають умови та результати економічної діяльності.

Фундаментальною характеристикою економічних інтересів є їх персоніфікація: економічний інтерес завжди пов'язаний з певним господарюючим суб'єктом. Завдяки цій особливості інтересу економічні відносини можуть бути зрозумілі як відносини суб'єктів господарювання та керовані через їх інтереси. Персоніфікація виступає умовою та наслідком особливої системи економічних потреб, властивих лише цьому суб'єкту господарювання. Саме відмінності в системі економічних потреб суб'єктів господарювання зумовлюють специфічність економічного інтересу кожного з них. Отже, економічні інтереси генетично пов'язані з потребами суб'єктів (виходять з них і на них базуються), однак не тотожні останнім. При цьому інтерес виражає напрямок руху, характеризуючи певним чином цільову функцію потреб як джерела активності та внутрішньої спонукальної сили економічної діяльності (потреби лише обумовлюють активність); сам зміст напрямку активності визначається інтересами. Таким чином, економічні потреби є першопричиною, для реалізації якої суб'єкти вступають в економічні відносини, виражаючи об'єктивну необхідність їх участі в економічній діяльності, а категорія «економічний інтерес» відображає форми, в яких протікає така діяльність та спрямованість дій суб'єктів у процесі

цієї діяльності. В процесі усвідомлення суб'єктом власних інтересів відбувається формування загальних цілей, що стають передумовою активних дій суб'єктів.

Проте економічних потреб, інтересів і цілей суб'єктів самих по собі, поза суперечливим процесом їх взаємодії один з одним зовсім недостатньо для розвитку та прогресу. Вони не можуть бути єдиними причинами змін в економічній діяльності та в економічних відносинах. Спосіб буття економічних потреб, інтересів і цілей, як рушійних сил розвитку економічної діяльності, полягає в активній і динамічній природно-суперечливій взаємодії. Саме суперечності виступають найважливішою формою зв'язку економічних інтересів і можуть стати причиною народження нових форм, методів, прогресивних тенденцій у господарській діяльності і, отже, нових економічних відносин суб'єктів господарювання. Пронизуючи всі економічні відносини, суперечності економічних інтересів господарюючих суб'єктів стають джерелом їхнього розвитку, однак можуть і уповільнювати цей процес, а також чинити дезорганізуючу дію. У зв'язку з цим узгодження економічних інтересів виступає необхідною умовою економічного порядку та розвитку.

До числа об'єктивних причин наявності суперечностей у системі інтересів слід віднести різне становище економічних агентів у системі економічних відносин (перш за все у системі відносин економічної власності). Такі суперечності економічних інтересів об'єктивні за своєю природою, мають властивості до самовідтворення, що робить постійно актуальною проблему їх узгодження. Процес розв'язання суперечностей економічних інтересів суб'єктів у будь-якій системі економічних відносин складається в пошуку адекватної їх природі форм руху. Крім вищезначених об'єктивних причин наявності суперечностей економічних інтересів, природа їх існування обумовлена єдністю об'єктивного та суб'єктивного в економічному інтересі. З одного боку, носієм економічного інтересу виступає економічний суб'єкт, а з іншого, – економічні інтереси залежать від розвитку системи економічних відносин. Тому з розвитком системи економічних відносин економічні інтереси набувають самостійних форм, що знаходять своє закріплення в нормах, інституціях та сформованих на їх основі інститутах. При цьому інститут необхідно розглядати як стійко відтворюваний в економічній системі набір нормативів формального та неформального характеру, що регулює економічні відносини, що складаються між економічними суб'єктами в процесі їх взаємодії. Саме інститути утворюють стрижневу основу реалізації різних підсистем економічних інтересів і можуть забезпечувати узгодженість різнополюсних інтересів як у межах відносно локальної системи економічних інтересів (наприклад, система економічних інтересів суб'єктів ТР), так і в межах економіко-соціальної моделі функціонування соціуму.

Отже, наведена вище змістовна характеристика економічних інтересів дозволяє зробити висновки про те, що основним мотивом економічної діяльності суб'єктів ТР виступають їх економічні інтереси, що характеризуються суперечливістю та різноспрямованістю, в результаті їх узгодження виникають економічні інститути; можна стверджувати, що в основі інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР лежать процеси узгодження економічних інтересів і їх оформлення у формі економічних інститутів. При цьому інститути ТР розглядаються як система способів, норм і правил, процедур і цінностей, відповідно до яких суб'єкти економічних відносин взаємодіють між собою і під час узгодження різноспрямованих інтересів здійснюють господарсько-економічну діяльність, пов'язану з наданням-реалізацією транспортних послуг.

Процес інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР включає послідовні етапи, які наведено на рис. 1.

Так, перший етап цього процесу передбачає конкретизацію спонукальних мотивів через усвідомлення суб'єктом економічної діяльності власних потреб і формування загальних цілей для активної діяльності.

Другий – пов’язаний із взаємодією економічних агентів, у результаті якої відбувається координоване узгодження різнобічних інтересів усіх економічних суб’єктів і формування сталої сукупності правил і норм їх поведінки, тобто відбувається інституційне оформлення узгоджених інтересів економічних суб’єктів і оформлення у формі економічних інститутів.

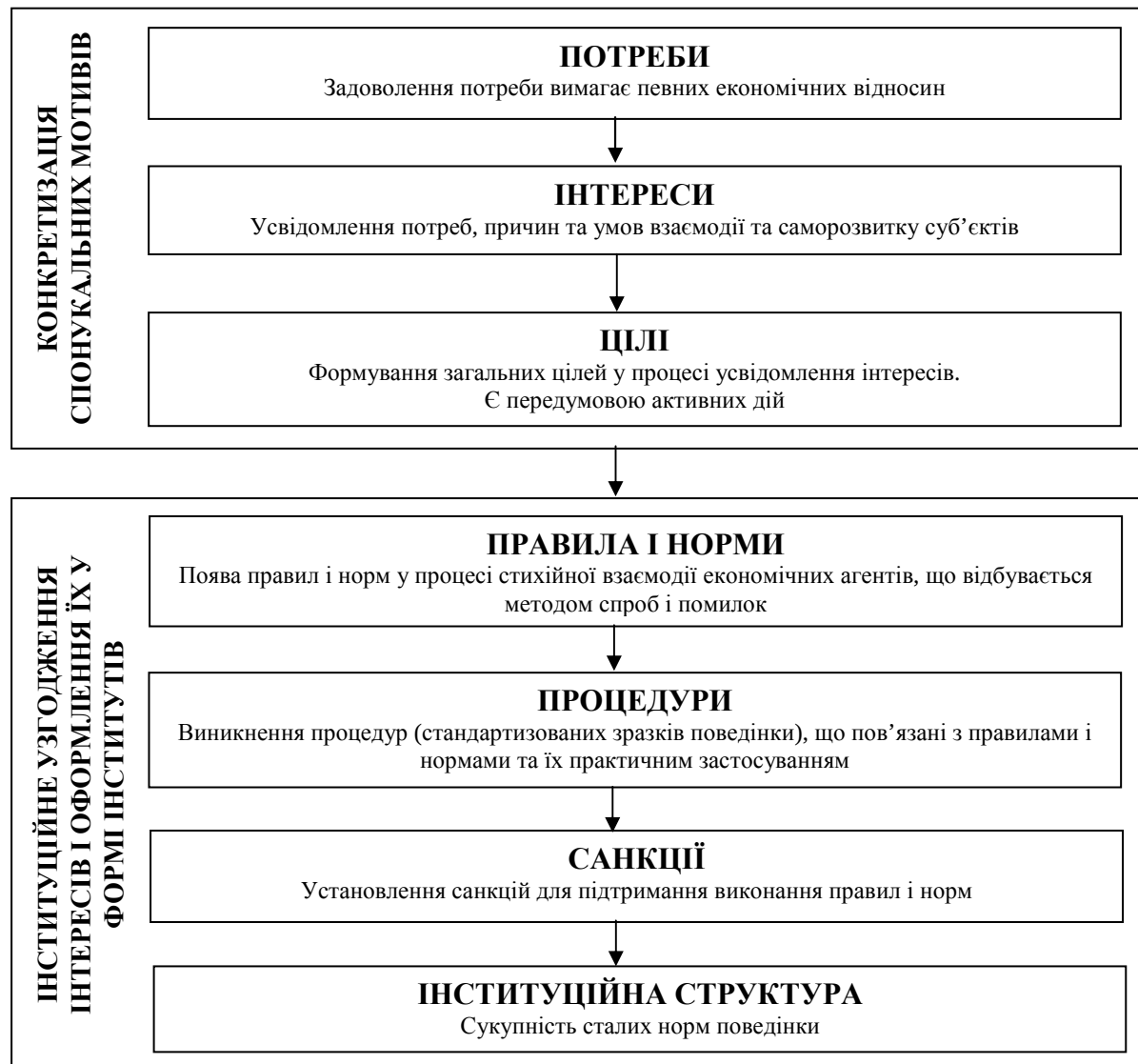


Рис. 1. Етапи інституціоналізації економічних інтересів

Виконуючи координаційну функцію, інститути створюють умови для взаємовигідного обміну. При цьому інститути або правила, що є способом розв’язання конфліктів, не можуть не охоплювати механізмів примусу до їх виконання, у вигляді санкцій. Суб’єктами, які створюють механізми примусу до виконання правил і відіграють роль гарантів у процедурі взаємодій, можуть бути як безпосередні учасники, так і третя сторона, зокрема, держава.

Таким чином, інституціоналізація економічних інтересів суб’єктів ТР забезпечує умови для раціональної організації господарської діяльності та цивілізованого ринкового обміну шляхом формування економічних інститутів, сприяючих узгодженню суперечливих економічних інтересів.

У зв’язку з тим, що узгодження суперечливих економічних інтересів виступає необхідною умовою економічного порядку та розвитку, то інституціоналізація економічних

інтересів суб'єктів ТР, яка забезпечує таке узгодження, створює основу ефективного функціонування, а також забезпечує можливості подальшого розвитку.

Процес інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР відбувається через взаємодію з інституціональною підсистемою економіки, що забезпечує інституціональне оформлення економічних відносин, які формуються між суб'єктами ринку, узгодження та реалізацію їх економічних інтересів, що є основою його подальшого розвитку. З позиції інституціонального підходу категорію ТР можна розглядати як інститут (організаційно оформлену, але динамічну систему), а механізм ринку – як систему інституцій та інститутів, які опосередковують процеси виробництва, розподілу, обміну та споживання, забезпечуючи укладення міжагентських контрактів, контролюють їх виконання сторонами, тобто структурують економічні відносини його суб'єктів, сприяючи узгодженню та реалізації їх економічних інтересів (рис. 2).

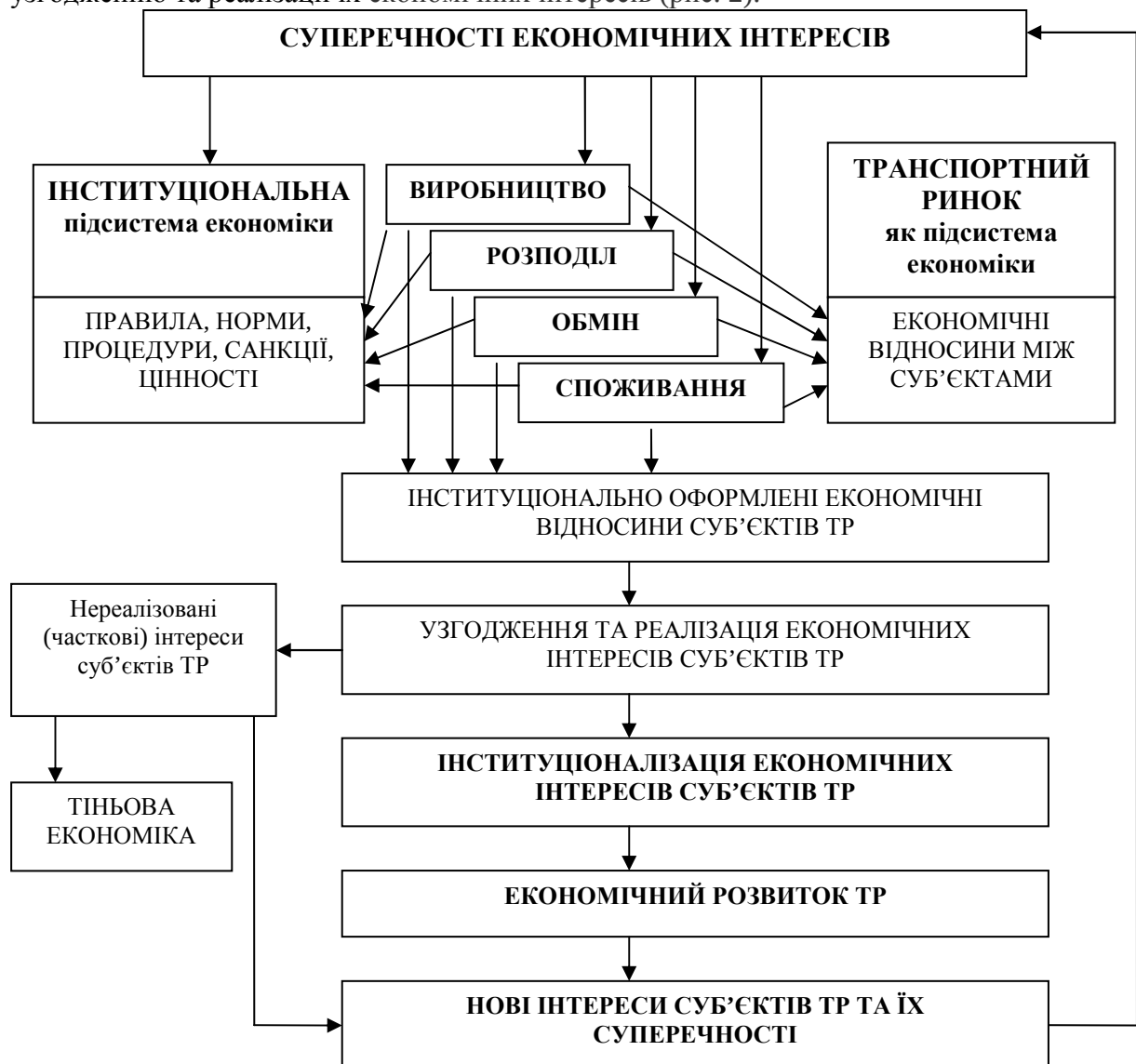


Рис. 2. Процес інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР

При цьому інституції та сформовані на їх основі інститути розглядаються одночасно і як спосіб, і як результат узгодження інтересів суб'єктів ТР. Це дозволяє досліджувати становлення та розвиток цього галузевого ринку як процес інституційного оформлення узгоджених економічних інтересів його суб'єктів.

Підґрунтям інституціоналізації економічних інтересів стає існування суперечностей у системі економічних інтересів суб'єктів ТР.

Головними видами суперечностей на ринку транспортних послуг виступають:

- суперечності між економічними інтересами споживачів транспортних послуг (пасажир, вантажовласник або вантажоотримувач) та їх продавців (підприємств, що надають транспортні послуги);
- суперечності між економічними інтересами регіональної місцевої влади та представників транспортних організацій, що надають транспортні послуги (особливо в секторі пасажирських перевезень);
- суперечності між формальною і неформальною інституціоналізацією економічних відносин;
- суперечності між інтересами регіонів і держави, які пов'язані з наданням-реалізацією транспортних послуг.

Серед сукупності причин прояву суперечностей у системі економічних інтересів суб'єктів ТР можна віднести такі, що пов'язані з недосконалістю правової бази підприємництва; недостатньою ефективністю державного регулювання в механізмі узгодження економічних інтересів; збої в ринковому механізмі узгодження економічних інтересів та інші, що потребують розробки адекватних способів подолання конфліктних форм суперечностей системи економічних інтересів (табл.).

Таблиця

Причини та способи подолання конфліктних форм суперечностей системи економічних інтересів

Причини прояву суперечностей економічних інтересів	Способи подолання конфліктних форм суперечностей системи економічних інтересів
Суперечлива природа людини як економічного суб'єкта, прагнення отримати більше, затративши при цьому менше зусиль	Підвищення ефективності економічної діяльності
Недосконалість правової бази підприємництва	Удосконалення законодавства в цій частині та посилення контролю над його виконанням
Недосконала конкуренція на ринку	Підтримка малого та середнього підприємництва, удосконалення антимонопольного законодавства, усунення монополій та олігархічних структур
Недостатня ефективність державного регулювання в механізмі узгодження економічних інтересів	Створення ефективного механізму узгодження інтересів: розвиток інститутів громадянського суспільства, вдосконалення законодавства та бюджетного механізму
Загострення суперечностей системи інтересів внаслідок спаду виробництва, падіння рівня реальних доходів населення тощо	Згладжування економічних криз, стимулювання розвитку підприємницької діяльності, розвиток соціальних програм
Збої в ринковому механізмі узгодження економічних інтересів	Удосконалення законодавства, посилення контролю над його виконанням

Ознаками інституціоналізації економічних інтересів є: забезпечення узгодження економічних інтересів, встановлення регулярності та довготривалості економічних практик; підпорядкування індивідуальних інтересів груповим або суспільним інтересам; створення організацій та установ, що відстоюють інтереси суб'єктів, об'єднаних загальними цілями.

Форми інституціоналізації економічних інтересів можуть бути класифіковані за такими ознаками:

- за характером створюваних інститутів – формальну та неформальну;
- за способом виникнення – природну та штучну;
- залежно від наступності економічних інститутів – революційну й еволюційну;
- за ступенем охоплення інтересів – на зовнішню та внутрішню.

Однак розуміння інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР лише як способу та результату узгодження їх різноспрямованих інтересів нівелює інше джерело інституційного творення — трансакційні витрати, які виникають у зв'язку з діяльністю економічних суб'єктів у ринковому середовищі і є наслідком конфлікту інтересів економічних агентів. Адже будь-який сучасний ринок, окрім процесу обміну товарів або послуг, охоплює й багато іншого. Так, наприклад, процес обміну полягає у встановленні й обнародуванні цін; повідомленні потенційним клієнтам про те, що вироблені фірмою товари або послуги є в продажу; інформуванні постачальників про попит на їх продукцію; транспортуванні товарів і ресурсів, необхідних для надання постачальниками послуг клієнтам тощо. Отже, процес обміну пов'язаний з інформаційними комунікаціями та засобами зв'язку між продавцями та покупцями благ, що є об'єктами торгівлі.

Враховуючи вищенаведене, до трансакційних витрат відносять ті економічні витрати, які виникають за будь-якої форми відносин між економічними агентами, знижують при цьому прибутковість економічної взаємодії та можуть призводити до прямих збитків. Найбільш поширеною є типологія, що охоплює п'ять типів трансакційних витрат:

- витрати збору інформації (витрати часу та ресурсів на пошук інформації; витрати, пов'язані з неповнотою і недосконалістю інформації);
- витрати проведення переговорів про умови обміну; витрати, пов'язані з укладанням контрактів;
- витрати виміру атрибутів (параметрів) товару (послуги);
- витрати специфікації та захисту прав власності (витрати на утримання судів, державних органів; витрати від недосконалої специфікації та ненадійного захисту прав власності; витрати часу та ресурсів на відновлення порушених прав власності);
- витрати опортуністичної поведінки (моральний ризик, вимагання тощо) [16].

Джерелом трансакційних витрат також є суперечність економічних інтересів, яка виникає у зв'язку з тим, що кожний економічний агент намагається максимізувати власну корисність (вигоду), і підкріплюється обмеженими здібностями економічних агентів щодо прийняття найбільш раціональних рішень в умовах асиметричної інформації та невизначеності. Загальний механізм дії трансакційних витрат і їх врахування при прийнятті рішень наведено у вигляді схеми на рис. 3.

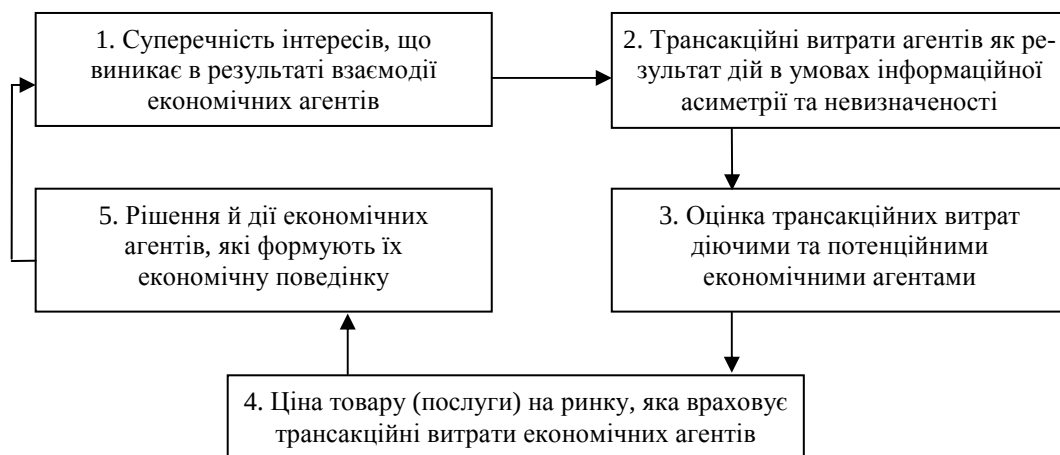


Рис. 3. Механізм дії трансакційних витрат

Зокрема, трансакційні витрати, які викликані суперечністю інтересів суб'єктів ринку, а також діяльністю в умовах невизначеності та інформаційної асиметрії, оцінюються реальними та потенційними економічними агентами. Це знаходить своє відображення у ринковій ціні послуги та безпосередньо впливає на активність економічних агентів на транспортному ринку.

Тому головну роль у функціонуванні ринку відіграють ті інститути, які сприяють упорядкуванню цін (інститут ціноутворення), установленню консенсусу між ринковими агентами (інститут контрактації), поширенню інформації про продукти, ціни, обсяги, а також про потенційних покупців і продавців тощо. В зв'язку з цим дефініція ринку має пов'язуватися з сукупністю інститутів, які беруть участь у вирішенні не тільки таких правових питань, наприклад, як встановлення прав власності та судово-арбітражних процедур щодо контрактів, але і в передачі та поширенні інформації, актуальної для функціонування ринку.

Проте головна причина існування суперечності інтересів виробника та споживача на транспортному ринку витікає з їх економічної відособленості, а також різноспрямованості матеріальних потреб та економічних інтересів, які лежать в її основі. І хоча ці інтереси спочатку суперечливі, невід'ємною є їх тісна взаємозалежність, яка заснована на діалектичній єдності сторін відтворювального процесу. Тобто реалізація інтересів виробника можлива лише за умови реалізації інтересів споживача. Суперечність у цьому випадку носить внутрішній характер, обумовлений різноспрямованістю інтересів і відмінністю їх змісту.

Таким чином, діалектика взаємодії інтересів суб'єктів ринкових відносин на транспортному ринку проявляється в принциповій схемі одиначної трансакції, персоніфікованими полюсами якої виступають продавець і покупець транспортної послуги, як особливого виду товару, які мають різноспрямовані, але такі, що узгоджуються, економічні інтереси з приводу об'єкта ринкової угоди, оскільки один з них бажає надати транспортну послугу, а інший — її отримати. Економічний інтерес першого полягає у реалізації вартості послуги, а інтерес іншого — у використанні її властивостей, тобто використанні споживної вартості, як здатності задовольняти, завдяки корисним своїм якостям, якісь потреби покупця. У цій взаємодії зустрічних, різноспрямованих (з позицій кожного з них на предмет трансакції), але таких, що узгоджуються економічних інтересів агентів ринкового обміну простежується діалектика суперечливої єдності протилежностей.

Розв'язання цієї суперечності можливе лише через відчуження покупця від товару, а продавця від грошей, розділених бар'єром економічно відособлених меж власності кожного з них, здолати які можна тільки шляхом зустрічного (по векторах інтересів) руху (через них) паритетних вартостей (у товарній і грошовій формах), тобто через еквівалентний товарно-грошовий обмін. Так знімається конфронтація (конфлікт) економічних інтересів суб'єктів ринкового обміну, в результаті якого кожен з агентів трансакції задовольняє свій інтерес: покупець отримав товар (транспортну послугу), а продавець — гроші.

Ще один аспект взаємодії інтересів продавця товару та покупця проявляється в конкурентному характері їх взаємин. Специфіка цього виду конкуренції, на відміну від конкурентної боротьби на нерівноважних ринках: між покупцями на ринку продавця (дефіцитному) за товар виробника або конкурентної боротьби між продавцями на ринку покупця (насиченому) за гроші споживача, полягає в тому, що вона має вектор спрямованості не по одну сторону ринкової системи «попит — пропозиція» (тобто або між продавцями, або між покупцями), а формується в іншій площині — безпосередній конфронтації представника попиту (покупця) та продавця. Їх інтереси в угоді протилежні: продавець хоче продати товар дорожче, а покупець — купити дешевше. Трансакція здійснюється за рахунок досягнення консенсусу при узгодженні інтересів обох сторін за всіма позиціями умов угоди, а саме: ціні (транспортному тарифу), місцю, часу, умовам перевезень і так далі. Така загальна характеристика основної суперечності економічних інтересів суб'єктів товарно-грошового обміну на сучасному ТР, при розв'язанні якої проявляється дія інститутів ціноутворення та контрактації, що забезпечує узгодження економічних інтересів споживачів транспортних послуг (пасажир, ван-

тажовласник або вантажоотримувач) та їх продавців (підприємств, що надають транспортні послуги).

Таким чином, з позиції сучасного інституціонального підходу ТР слід розглядати як еволюційну інституціональну систему, що забезпечує координацію взаємодії економічних агентів і узгодження стимулів через механізм відносних цін та здійснення трансакцій. При цьому створення ефективного механізму узгодження економічних інтересів суб'єктів ТР на засадах взаємодії ринкового механізму, механізму державного регулювання та інститутів громадянського суспільства.

Висновки та пропозиції. Результати ринкового реформування у транспортній сфері свідчать про те, що проведені інституційні перетворення не повною мірою враховують економічні інтереси всіх суб'єктів ТР і тому сформована система інститутів є нестійкою та малоефективною. Між тим, поступальний розвиток ТР стає можливим лише за умови збалансованості системи економічних інтересів на засадах формування ефективного механізму їх інституціоналізації. Це зумовлює необхідність врахування системи суперечностей економічних інтересів суб'єктів ТР, а також пошук дієвих заходів інституційного вирішення.

Змістовна характеристика економічних інтересів дозволяє зробити висновки про те, що будучи основним мотивом та детермінантою економічної поведінки, економічні інтереси суб'єктів ТР характеризуються суперечливістю та різноспрямованістю; в результаті їх узгодження формуються економічні інститути. Тому можна стверджувати, що в основі інституціоналізації економічних інтересів суб'єктів ТР лежать процеси їх узгодження та їх оформлення у формі економічних інститутів. При цьому інститути ТР розглядаються як система способів, норм і правил, процедур і цінностей, відповідно до яких суб'єкти економічних відносин взаємодіють між собою і під час узгодження різноспрямованих інтересів здійснюють господарсько-економічну діяльність, пов'язану з наданням і реалізацією транспортних послуг.

Таким чином, ознаками інституціоналізації економічних інтересів (окрім їх узгодження) виступають: встановлення регулярності та довготривалості економічних практик; підпорядкування індивідуальних інтересів груповим або суспільним; створення організацій та установ, що відстоюють інтереси суб'єктів, об'єднаних загальними цілями.

Список використаних джерел

1. Шпикуляк О. Г. Економічні інституції та інститути у розвитку теорії ринку / О. Г. Шпикуляк // Економіка АПК. – 2010. – № 1. – С. 159-165.
2. Норт Д. Інституції, інституційна зміна та функціонування економіки / Д. Норт; пер. з англ. І. Дзюб. – К. : Основи, 2000. – С. 27.
3. Введение в институциональный анализ / под ред. В. Л. Тамбовцева. – М. : ТЕИС, 1996. – 286 с.
4. Логинова Л. В. Институционализация экономических интересов: методологический аспект / Л. В. Логинова // Формирование российской модели рыночной экономики: противоречия и перспективы / под ред. К. А. Хубиева. – М. : Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2003. – Ч. 2. – С. 260, 262.
5. Woollett, J. The Role of the EBRD in Supporting the Development of the Mortgage Sector in Central and Eastern Europe // Materials of the 8th Central European Covered Bond Conference (19 October 2004). — P. 36.
6. Яременко О. Л. Переходные процессы в экономике Украины: институциональный аспект / О. Л. Яременко. – Х., 1997. – 280 с.
7. Меркель В. Формальные и неформальные институты в дефектных демократиях / В. Меркель, А. Круассан // Политические исследования. – 2002. – № 2. – С. 20.
8. Гидденс Э. Социальные институты / Э. Гидденс // Социологические исследования. – 1994. – № 2. – С. 129.

9. Флигстин Н. Поля, власть и социальные навыки: критический анализ новых институциональных течений / Н. Флигстин // Экономическая социология. – 2001. – Т. 2. – С. 28-55.
10. Курс переходной экономики / под ред. Л. И. Абалкина. – М. : Финстатинформ, 1997. – С. 9.
11. Лебедева Н. Н. Институциональная экономика / Н. Н. Лебедева. — Волгоград : Изд-во ВолГУ, 1999. – С. 33-34.
12. Гребенников В. Г. Институционализм как методология экономической науки // Институциональная экономика / под ред. Д. С. Львова. – М. : ИНФРА-М, 2001. – С. 37.
13. Клейнер Г. Особенности процессов формирования и эволюции социально-экономических институтов в России : препринт # WP / 2001/126 / Г. Клейнер. – М. : ЦЭМИ РАН, 2001. – С. 53.
14. Институциональная экономика / под ред. Д. С. Львова. — М. : ИНФРА-М, 2001. – С. 37, 38, 93.
15. Мазур І. І. Інституціоналізація тіньової економіки України / І. І. Мазур // Вісник Київ. нац. ун-ту імені Тараса Шевченка. – 2006. – № 86-87. – С. 15.
16. Базилевич В. Д. Іпотечний ринок : монографія / В. Д. Базилевич, Н. П. Погорельцева. – К. : Знання, 2008. – С. 178.
17. Сич Є. М. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект : монографія / Є. М. Сич, О. В. Бойко, О. В. Шишкіна. – К. : Логос, 2011. – 220 с.
18. Сич Є. М. Закони економіки транспорту : монографія / Є. М. Сич, В. М. Кислий. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 160 с.