

systematization of the controlling conception]. Ekaterinburg: Institut jekonomiki UrO RAN, 2003. 68 p.

6. Chistov L.M. *Jeffektivnoe upravlenie social'no-jekonomicheskimi sistemami* [Effective management of social and economic systems]. St. Petersburg, Propolis, 1998. 476 p.

7. Chicherin Y.A. *Upravlenie organizacionnymi izmenenijami v potrebitel'skoj kooperacii: avtoref. dis. kand. jekon. nauk* [Management of organizational changes in consumer cooperation]. Belgorod: BUPK, 2005. 24 p.

8. Ochnev V.V. *Formirovanie sistemy sbalansirovannogo upravlenija organizacionnymi izmenenijami: avtoref. Dis. kand. jekon. nauk* [Formation of a system of a balanced management of organizational changes]. Voronezh, 2007. 25 p.

9. Borodulina S.A., Loginova N.A. Analiz sostojanija i razvitija predpriyatij gruzovogo avtomobil'nogo transporta [Analysis of state and development of freight transport companies]. *Regional'naja jekonomika: teorija i praktika*, 2011, no 32 (215). pp. 21-28.

10. Borodulina S.A., Loginova N.A. *Upravlencheskie tehnologii na rynke transportnyh uslug* [Management technologies on the market of transport services]. St. Petersburg, SPbGJIeU, 2011. 182 p.

11. Loginova N. A. Transformacionnyj potencial razvitija transportnogo kompleksa Rossii [Transformational potential of developing transport complex of Russia]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 6. Jekonomika*, 2010, no 5. pp. 111 – 120.

12. Loginova N.A. Problemy razvitija transportnogo kompleksa Rossii v uslovijah rynochnyh otnoshenij [Problems of developing transport complex of Russia in the conditions of market relations]. *Vestnik INZhJeKONA. Serija: Jekonomika*, 2010, no 3 (38). pp. 161 – 165.

13. Loginova N. A. *Upravlenija vzaimodejstvijami na rynke transportnyh uslug* [Managements of interactions on the market of transport services]. St. Petersburg, SPbGJIeU, 2012. 220 p.

14. Ul'ickij M.P., Khmel'nitskiy A.D. Strategija razvitija gruzovogo avtotransportnogo predpriyatija v krupnyh gorodah [Strategy of developing freight transport enterprise in the large cities]. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2005, no 8. pp. 4-11.

15. Khmel'nitskiy A.D. *Organizacionno-jekonomicheskie metody upravlenija hozjajstvennymi svjazjami na rynke gruzovyh avtotransportnyh uslug* [Organizational and economic methods of management of economic relations on the market of freight transport services]. Moscow, Transkonsalting, 2006. 480 p.

16. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2012. p. 403.

17. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2008. p. 385.

18. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2010. p. 367.

19. Borodulina S.A., Loginova N.A. Mehanizm antikrizisnogo upravlenija subektami rynka gruzovyh avtotransportnyh uslug [Mechanism of anti-crisis management of market's subjects of the freight transport services]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta (MADI)*, 2011, no 3 (26). pp. 55 – 60.

Бородулина Светлана Анатольевна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, доцент Национального исследовательского университета Высшая школа экономики (НИИ ВШЭ) (198099, Санкт-Петербурге, ул. Промышленная, 14, e-mail: piter00000@mail.ru).

Логина Наталья Анатольевна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, доцент Санкт-Петербургского государственного экономического университета (191023, Санкт-Петербурге, ул. Садовая, 21, e-mail: loginova.79@mail.ru).

Borodulina Svetlana Anatolievna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, associate professor of the National research university Higher School of Economics (198099, St. Petersburg, Promyshlennaya St., 14. e-mail: piter00000@mail.ru).

Loginova Natalia Anatolievna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, associate professor of the St. Petersburg state economic university (191023, St. Petersburg, Sadovaya St., 21, e-mail: loginova.79@mail.ru).

УДК 656:338.5

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ И КОНКУРЕНЦИЯ: ОСОБЕННОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Е. В. Будрина

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Россия, г. Санкт-Петербург.

Аннотация. В статье представлено авторское видение особенностей регулирования и планирования развития рынка транспортных услуг на основе регулирования государством механизма организации и самоорганизации процессов ценообразования и конкуренции на транспортные услуги. Предложена концепция

государственного регулирования рынка транспортных услуг на основе мониторинга динамики и колебаний конъюнктуры с учетом ее нестабильности и неопределенности экономической политики.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, государственное регулирование, ценообразование, конкуренция.

Введение

Государственное регулирование направлено на упорядочение отношений на рынке транспортных услуг (РТУ). Формирование и развитие РТУ вызывает усложнение его структуры и организации, рост масштабов, охват процессов самоорганизации, требуют мониторинга и усиления контроля – целью которых является рост управляемости, устойчивости, достижение региональных или макроэкономических параметров эффективности. Процессы - ценообразования, конкуренции, интеграции, диверсификации, дифференциации субъектов рынка, выполняют роль саморегуляторов, и признаются теоретиками и практиками в управлении мезо- и макроэкономическими системами слабо управляемыми. Исследование процессов самоорганизации, как нам представляется, позволяет выделить механизм и основные факторы баланса организации рынка (государственного регулирования) и самоорганизации (взаимодействия субъектов рынка), изменение которых влечет изменение состояния и поведения рынка, как большой открытой системы, но поддается регулированию. Формирование механизма самоорганизации, мониторинг, контроль рынка и факторов влияющих на его конъюнктуру, повышают управляемость и устойчивость РТУ. Уточним этот подход на примере отдельных процессов самоорганизации РТУ Северо-Запада.

Целью данного исследования является выявление влияния ценообразования и конкуренции на выбор методов и целей регулирования РТУ.

Способы исследования проблемы.

Формирование РТУ в России завершилось к 1994 году в период экономических реформ. При этом на сложном национальном РТУ было сформировано несколько моделей рыночных отношений соответствовавших особенностям и условиям хозяйствования видов транспорта. Видовые модели РТУ составили сложный симбиоз от монополии - на железнодорожном и трубопроводном видах транспорта, до смешанной конкуренции на автомобильном.

Период развития РТУ в России обогатил и науку, и практику комплексом методов и инструментов, разработанных для динамично меняющегося РТУ. Неустойчивость развития национальной экономики в течение тридцати лет трижды обеспеченная кризисами определяет необходимость постоянного пересмотра и развития аппарата методов регулирования рынка. При этом исследованию основных рыночных процессов и их влиянию на устойчивость РТУ и его субъектов по прежнему мало уделяется внимания, т.к. априори принято – государственное регулирование РТУ, усиливающееся в периодах нарастания кризисности, и ослабляющееся в период подъема рынка – может решить все проблемы. Недооценка влияния объективных экономических процессов и их научное изучение и определили актуальность, цели и задачи этой статьи.

Для исследования использовались метод реферативного обзора результатов исследований экономики транспорта, системный комплексный анализ и синтез, индукции и дедукции, статистических доказательств, экспертного опроса.

Ценообразование является одним из основных процессов самоорганизации РТУ. В зависимости от модели рынка складывается его механизм регулирования. Рынку свободной конкуренции, который сложился, например, в автотранспортной отрасли, присуще свободное ценообразование. Дискриминационное ценообразование свойственно тем подрывкам и сегментам, где формой организации отношений выступает монополия или олигополия - например, железнодорожный, воздушный виды транспорта. Оно определяет существенную выгоду одного и/или группы субъектов рынка. Условия и механизм установления цен на рынке транспортных услуг определяются общими для всех рынков законами и закономерностями формирования спроса и предложения, и проявляются в виде реакций среды на изменения конъюнктуры, под влиянием (давлением) государственного регулирования и самоорганизации одновременно, устанавливая баланс конъюнктуры.

Механизм функционирования рынка основан на инструментах, определяющих возможности регулирования и саморегулирования отношений, возникающих между его участниками. Баланс спроса и предложения на определенный вид услуг устанавливается через ценообразование с учетом реальной стоимости, ценности услуг и потребностей основной клиентуры, заинтересованной в этих услугах.

Динамика ценообразования зависит от трех факторов, определяющих модель рынка: вида услуги; рыночной ситуации (конъюнктуры); спроса на конкретный вид услуг и рыночного спроса в целом. Поскольку ценообразование определяет спрос в целом для рынка, исключается изучение влияния цен отдельных конкурирующих предприятий, если они не являются лидерами или ведущими конкурентами и определяется средняя отраслевая цена на момент времени. Колебания отраслевой цены вызваны общими реакциями участников рынка на конъюнктуру. Именно поэтому цена является главным инструментом самоорганизации. Изменение лишь одного ценообразующего фактора ведет к мощному волновому импульсу изменений всей структуры рынка.

Выделение механизма взаимодействия цен и конъюнктуры основано на изучении структуры цены, ее свойств, и факторов, определяющих флуктуации рыночной среды вообще. Как известно, в цене отражаются возможности производителя, выраженные предельным уровнем затрат на производство услуги и потребности клиента, отраженные в потребительской стоимости услуг. Тогда модель цены является моделью мультипликатора дохода производителя услуг и клиента, основными элементами которой можно определить: затраты производителя услуг и его прибыль, а также стоимостной эффект получаемый клиентом от приобретения услуг. Цена, отражает состояние рынка, его конъюнктуры, оказывая влияние на условия рынка в будущем, т.к. формирует накопления производителя услуг и клиента.

Активность совершения сделок на рынке, свидетельствует о положительной динамике рынка и его результативности, но не об устойчивости системы ценовых отношений. При этом необязательно цены будут иметь ту же тенденцию, что и траектория рынка или функция спроса, характер их колебаний определяется изменением условий совершения сделок. В большинстве случаев, рост спроса вызывает рост цен на услуги, и

наоборот, снижение спроса – снижение цен на услуги. Это движение является естественным, или самоорганизованным, или реагирующим на изменение конъюнктуры, в основе динамики которой лежит динамика потенциала рынка.

При этом бесконечного роста потенциала, и соответственно, роста цен быть не может, и то и другое имеют количественные и временные ограничения в виде доступного объема ресурсов и обозримого, реального периода времени. Цены в этих условиях выступают фактором стабилизационного саморегулирования, снижаясь до уровня соответствия выигрышу клиента, который может быть ниже уровня «интереса» производителя транспортных услуг, и последний теряет часть прибыли. Но даже в этом случае сделки совершаются, т.к. производитель услуг имеет и использует две альтернативы: либо ничего не производить и определить кризисное предприятия (банкротство), либо потерять лишь часть прибыли и искать ее новые источники внутри или вне собственного производства. Как например, соглашаясь на производство услуг по цене значительно ниже среднеотраслевого уровня, производитель просчитывает возможные источники снижения затрат или определяет условия выполнения услуг, создающие источник такой экономии, закупая более дешевые запасные части, или закупая их оптом, или экономя на услугах посредника, принимая часть его функций на себя, и т.д. В конечном итоге колебания цен регулируют технологическое развитие производства услуг, где производитель стремится установить цену, отражающую баланс реальных платежных возможностей клиента и собственных стремлений к получению выгоды, испытывая при этом давление конкурентов.

Поскольку в основе такого саморегулирования лежит потенциал производителя, главным фактором механизма цены являются затраты на производство услуг, сильно дифференцированные в среде производителей. При этом индикатором среднего уровня затрат является средняя отраслевая цена. Если на рынке большинство производителей услуг устанавливают цену в диапазоне средней отраслевой, это является свидетельством и адекватности этой цены средним отраслевым затратам производителей, что не означает соответствия индивидуальных затрат производителей среднему уровню, лишь подтверждает связанность поведения производителей и

клиентов при свободном ценообразовании, регулятором которого выступает цена. Индивидуальные прибыли производителей и общая результативность рынка транспортных услуг зависят таким образом, от реализованной в цене услуги пропорции между затратами и потребительской ее ценностью для клиента.

Определение цен на услуги на основе их потребительской стоимости, свойственное РТУ, зависит и от других ценообразующих факторов: производственного потенциала, количества участников рынка, используемых технологий, техники, методов организации труда, цен факторов производства на товарных рынках и рынке труда, цен поставщиков, посредников, и конкурентов, и др. В практике хозяйствования, следовательно, постоянно происходят колебания цен вокруг стоимости услуг, с одной стороны. С другой стороны, цены на услуги определенного производителя устанавливаются под воздействием конъюнктуры рынка и конкурентной среды. В первом случае, определяют перспективный уровень цены и не ставят ее в зависимость от колебаний конъюнктуры, и тогда цена используется производителем услуг, как *стратегический инструмент*. Во втором случае, уровень цены определяют умело «играя» конъюнктурой для получения выигрыша, цена используется как *тактический инструмент*. Безусловную уверенность в успехе может принести ориентация цены на сочетание стратегических и тактических тенденций ценообразования, корректирование которых может быть использовано как инструмент управления рыночной ситуацией не только отдельными участниками рынка, но и государством.

Примером действия механизма ценообразования является предложение рынку нового вида услуг – логистических, развитие которых стало одним из мощных стимуляторов экономического роста РТУ. Логистика, развиваясь и подтягивая отстающие, но инфраструктурно участвующие в логистических процессах отрасли, формирует новую структуру отношений, возникающих между предприятиями по поводу движения товарно-

материальных потоков, определяя центры развития производства, наращивания его потенциала, формирования соответствующей структуры обращения, укладывая в новую схему методы и инструменты управления технологическими процессами, производством, обменом и потреблением. Цены на транспортно-логистические услуги ниже, чем стоимость того же набора услуг приобретаемых отдельно. При этом достигается более высокий уровень качества и снижается стоимость услуг, растут затраты производителей, но за счет использования самоорганизации субъектов рынка, источников экономии и устранения всех видов потерь, уменьшается транспортная составляющая в цене товаров. Таким образом, в цене услуги отражаются самоорганизационные действия участников рынка (кооперация, специализация, интеграция, конкуренция, диверсификация, дифференциация), и достигается общий экономический эффект синергетического взаимодействия.

Цена является главным инструментом самоорганизации рынка, который, по нашему мнению, можно регулировать. Механизм саморегулирования цен, спонтанно согласующий интересы клиента и производителя, вызывает мультипликационный эффект от совместного действия (соединения влияния) множества факторов (рис.1) [1], изменяющихся одновременно, реактивно на изменения одного из них. Однако в целом это движение является не хаотичным, а сложноорганизованным и даже согласованным. Регулирующая реакция государства, как правило, возникает в ответ на самоорганизационную динамику, обычно с некоторым запаздыванием на инерцию системы и может быть лишь корректирующей, но не определяющей. Выявление основных ценообразующих факторов и их изучение, позволит государству регулировать самонастройку рынка транспортных услуг, изменяя величину и направление действия какого-либо одного фактора, приводя в движение в необходимом направлении всю систему факторов, соответственно структуру рынка и механизм цен.

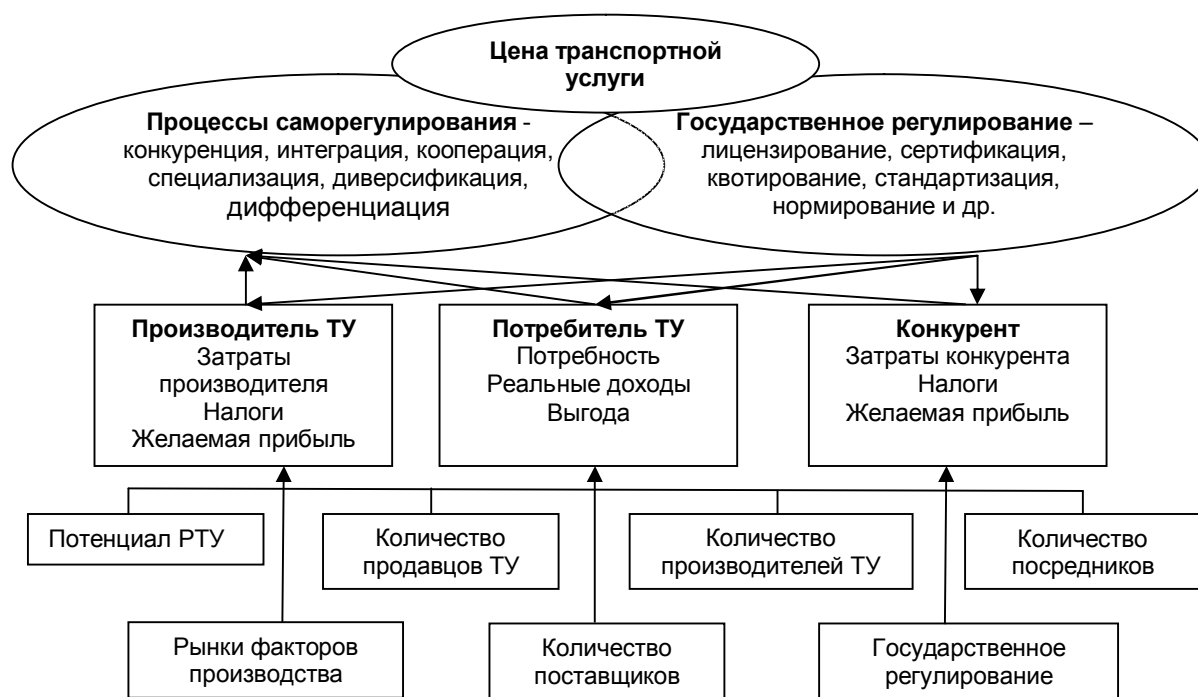


Рис. 1. Логическая схема взаимодействия организации и самоорганизации в процессе ценообразования на транспортные услуги

Таким образом, определяя сущность механизма ценообразования как процесса самоорганизации рынка, нами выделены наиболее существенные ценообразующие факторы для транспортных услуг, изменения которых определяют динамику состояния, поведения и структуры рынка. К ним относим: 1) динамику объема, стоимости, и цен на все виды производственных ресурсов для производства транспортных услуг за определенный момент времени; 2) динамику объемов и структуры производства потребителей; 3) количество и пропорции участников рынка по группам: производители, посредники, клиенты, поставщики; 4) потенциал РРТУ и его материально-техническую базу; 5) уровень реальных доходов участников рынка; 6) количество и цены услуг-заменителей; 7) государственное регулирование; 8) динамику объема инноваций и инвестиций.

Регулирование ценообразующих факторов, даже при свободном ценообразовании, позволяет контролировать и корректировать функционирование РТУ. На основе выделения главных ценообразующих факторов, возможно, разнообразить и детализировать инструменты и методы регулирования. Например, повышение налогов, отраженное в ценах, снижает потребление населения, но увеличивает объем государственных расходов на

автономные инвестиции. Кредитная экспансия при низком проценте на ссуды повышает инвестиции и снижает цены. Напротив, кредитная рестрикция с ростом ссудного процента приводит к сокращению инвестиций и росту цен. Умеренно инфляционная политика способствует росту потребления, поскольку обесценивает сбережения. Возможны разные комбинации подобного воздействия.

В механизме взаимодействия ценообразующих факторов их флуктуации сводятся к влиянию на изменения величин трех составляющих цены услуги (затраты и прибыль производителя, и выигрыш клиента) или на величину цены непосредственно, что представлено на рисунке 2. Наиболее значительным является влияние потенциала рынка, факторов производства и их стоимости, структуры рынка, государственного регулирования. Измерить степень влияния достаточно просто и этому посвящены исследования многих современных экономистов [1,2,3,4], где такого рода оценки получены на основе методов многофакторной регрессии, регрессионного анализа и имитационного моделирования. Самоорганизационные колебания ценообразующих факторов можно моделировать и прогнозировать на основе теории колебаний или теории бифуркаций, катастроф и кризисов.

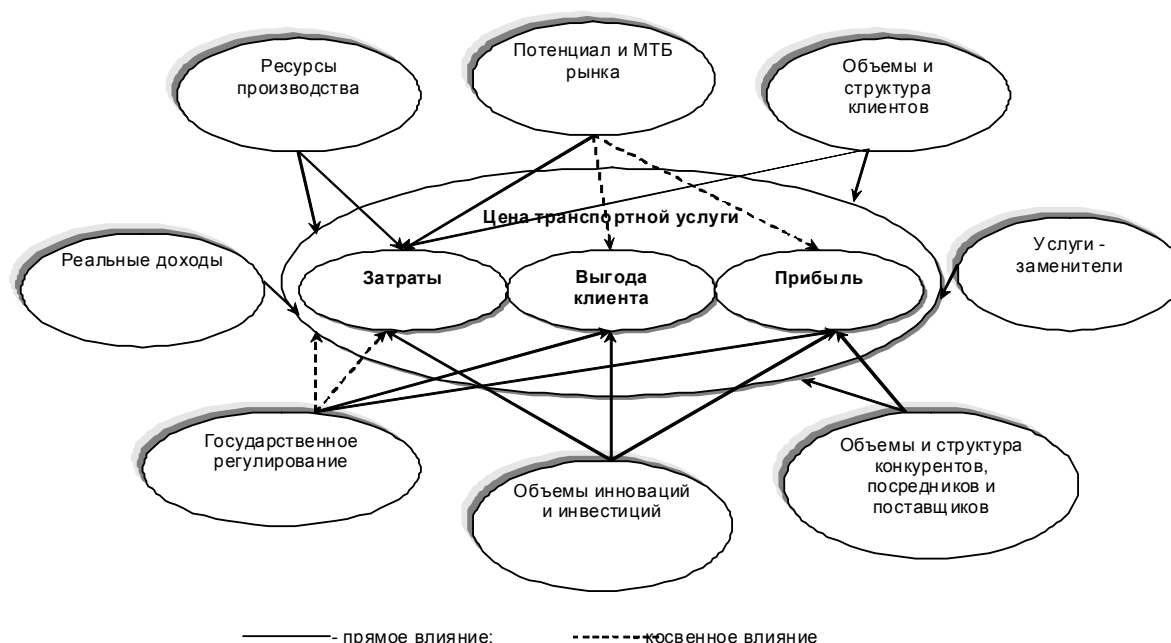


Рис. 2. Структура влияния ценообразующих факторов на цену транспортной услуги и ее составляющие

Самоорганизационный механизм ценообразования выполняет ряд важнейших функций поддержания устойчивости системы [5,6]. При этом сам рынок и цены на нем неустойчивы. Достижение общей цели развития экономики страны и региона, повышение результативности РТУ для государства связано с регулированием, т.е. контролем и корректированием уровня цен, или коррекцией динамики/неустойчивости цен на ТУ. Механизм же ценообразования в свободной рыночной экономике нацелен на удовлетворение в первую очередь индивидуальных потребностей и не всегда учитывает потребности общественные.

Организация процесса свободного ценообразования на РТУ на наш взгляд лежит в создании адекватной рыночной ситуации механизма регулирования свободных цен, основанного на определении методов и инструментов регулирования различного характера:

1) *показателей* – *индикаторов*, позволяющих отслеживать статику и динамику состояний и поведения РТУ, а также развитие потенциала самоорганизации;

2) *встроенных стабилизаторов* – управляющих переменных, входящих в цепь обратной связи и предназначенных для сглаживания возможных, но трудно предсказуемых отклонений в состоянии и поведении РТУ;

3) *регуляторов* – инструментов регулирования состояния и конъюнктуры рынка, определяющих траекторию его развития, устойчивость и результативность для национальной экономики.

Концепция создания рынка как системы сочетающей, показатели - индикаторы, встроенные стабилизаторы, и регуляторы, ранее не предлагалась и не использовалась как объединяющая в практике управления РТУ России. При этом использование каждого из названных инструментов управления не является новым, они составляют базовый набор инструментов в экономиках рынка различных государств. Упор следует сделать на встроенные стабилизаторы. Прилагательное «встроенные», объясняет принцип использования соответствующих переменных, параметры которых вводятся в качестве дополнительного элемента в структуру производства каждого участника рынка, «встраиваются» в них, через изменение параметров производится настройка процессов, в нашем исследовании - процессов самоорганизации. «Встраиванию» стабилизаторов предшествует прогнозирование и моделирование их действия. Действие встроенных регуляторов весьма ограничено - во многих ситуациях их изменение может вызвать отрицательные последствия, которые необходимо снижать на стадии планирования.

Одним из весьма серьезных препятствий к использованию встроенных стабилизаторов является то, что они реагируют на возникновение тех или иных непредвиденных ситуаций с запаздыванием. Его длительность часто оказывается настолько значительной, что в экономической системе могут произойти необратимые изменения, и мероприятие, реализуемое стабилизатором, оказывается недейственным и может даже ухудшить состояние рынка. Если просчитывать период запаздывания, то можно избежать отрицательных завершений цикла развития или сглаживать их. Реализация такой системы регулирования, на наш взгляд, обеспечивает рациональную транспортную политику, и решает ее задачи: планирование управляющих воздействий для ликвидации отклонений от намеченной цели развития, определения пороговых величин параметров самоорганизации, выявление сроков возможных крупных структурных сдвигов, диагностика и прогноз предкризисных, кризисных, посткризисных и катастрофических ситуаций, разработка мер и методов управления ими и т.д.

Результаты исследования динамики цен на транспортные услуги в период с 1995-2015 позволили сформулировать представления о методах регулирования ценообразования на РТУ в секторах со сложившейся свободной конкуренцией. Выделено три типа мер воздействия на объект: экономические, административно-правовые, и социально-этические, имеющие прямой или косвенный характер влияния. Различные группы мер воздействия и до сих пор в таком качестве присутствовали в механизме государственного регулирования, но не использовались комплексно для управления ценообразованием, не имели должной гибкости и адекватной реакции на изменения рыночной конъюнктуры. В качестве системных составляющих регулирования ценообразования могут выступать инструменты и методы, сводная характеристика которых для разных стадий цикла развития РТУ приведена в таблице 1. В предложенной системе использование различных инструментов регулирования определено характером их воздействия и скоростью реакций на динамику структуры и поведение рынка. Однако для этого должны быть детализированы цели, задачи, критерии, показатели, исполнители, системы государственного регулирования и мониторинга и национальной, региональной

транспортной политики, увязаны и скоординированы с помощью уполномоченных на это органов. Воздействие ценообразования аналогично по характеру и последствиям другим процессам самоорганизации.

Рассмотрим механизм конкуренции на РТУ и попытаемся выделить факторы влияния и движущие силы. Экономические реформы на транспорте сознательно направлены на создание и развитие рынка транспортных услуг в форме свободной конкуренции, формирование именно потенциала самоорганизации. Рынок предопределяет наличие *конкуренции* – как соперничества или борьбы между предприятиями за достижение лучших хозяйственных результатов. С другой стороны, *конкуренция* означает объективную способность развития рынка за счет стремления производителей к лучшему качественному и количественному предложению по сравнению с конкурентами, что в целом отражается в улучшении свойств услуг, структуры предложения, конъюнктуры рынка. Конкуренция является движущей силой развития самоорганизации, регулирующей отношения различных участников рынка, устанавливающей баланс между потреблением и производством через механизм цен, и другие процессы. В ходе конкуренции выявляется общественная необходимость в конкретном виде услуг и дается ее оценка в устанавливаемом среднеотраслевом диапазоне цен. В то же время конкуренция ограничивает возможности каждого участника РТУ воздействовать на положение дел на рынке в целом, навязывать свою волю клиентам, чем ограничивает анархичность и неопределенность функционирования рынка, делает открытыми, предсказуемыми пути его развития, придает в целом экономической системе устойчивость.

Формирование перечисленных факторов становится предпосылкой возникновения конкуренции [7,8]. Для регулирования конкуренции важным является изучение конкурентных отношений и факторов, определяющих состояние конкретного объекта. В отличие от механизма ценообразования самоорганизация конкуренции более сложна, т.к. основана на согласовании и противопоставлении совместных действий участников рынка, в конечном счете вызывающем эффект согласованных взаимодействий.

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

Таблица 1 – Предлагаемый набор методов для регулирования ценообразования и конкуренции на РТУ

Системная составляющая	Методы регулирования		
	Экономические	Административно – правовые	Социально-этические
Показатели индикаторы	<ul style="list-style-type: none"> • Валовой доход; • Объем производства услуг; • Количество транспортных средств; • Количество участников рынка по группам. 	<ul style="list-style-type: none"> • Количество правонарушений по характерным проявлениям (технические, технологические, экономические, экологические и т.д.); • Количество судебных разбирательств. 	<ul style="list-style-type: none"> • Соотношение количества акций, проведенных общественными и профессиональными организациями в области транспорта с положительными и отрицательными мотивами выступлений.
Встроенные стабилизаторы	<ul style="list-style-type: none"> • Нормирование затрат; • Нормирование шкал заработной платы, налогов, отчислений в бюджет; • Нормирование доходов и расходов бюджета транспорта территории; • Нормирование процентных ставок кредитов и лизинга на транспорт; • Общие правила применения системы скидок и надбавок; • Норма прибыли или рентабельность; • Фонды поддержки малого бизнеса и предпринимательства. 	<ul style="list-style-type: none"> • Согласованное транспортное законодательство федерального и регионального уровня; • Антимонопольное законодательство; • Система технических, технологических и других стандартов; • Единые унифицированные нормы и правила взаимоотношений участников РТУ; • Условия пользования совместной и государственной собственностью; • Государственная регистрация деятельности. 	<ul style="list-style-type: none"> • Публикация «черных» и «белых» списков; • Поддержка общественных профессиональных организаций; • Поощрение деятельности добросовестных, добропорядочных участников рынка; • Система стимулирования соперничества за общественное признание среди организаций; • Признание общественной полезности труда отдельных граждан на благо развития транспорта.
Регуляторы	<ul style="list-style-type: none"> • Амортизация ОПФ транспортных предприятий; • Условия и уровень инвестиций • Динамика и сбалансированность бюджета; • Условия и уровень капиталовложений; • Динамика цен на составляющие и комплектующие для производства услуг; • Количество участников рынка по группам; • Уровень безработицы; • Уровень инфляции; • Субсидии, субвенции, дотации; • Государственные гарантии; • Инвестиции в транспортную инфраструктуру. 	<ul style="list-style-type: none"> • ОСУ транспортом региона; • Динамика и объемы инноваций, конкурентоспособности и качества услуг; • Сертификация и лицензирование деятельности услуг; • Единые информационная база и информационное транспортное пространство; • Система подготовки профессиональных кадров; • Национальная и региональная транспортная политика и пропорции развития секторов РТУ; • Условия и уровень безопасности всех видов, в том числе экономической; • Колебания специализации и кооперации. 	<ul style="list-style-type: none"> • Профессиональные кодексы и правила взаимоотношений; • Поощрение благотворительности и удовлетворения общественных интересов.

Основные результаты.

Результат самоорганизации конкуренции тот же, что и ценообразования - поддержание устойчивости рынка через регулирование взаимоотношений его участников по поводу прибылей [8]. Конкуренция реализует в экономике биологический принцип «естественного отбора» и развития более сильных, прогрессивных, жизнестойких участников рынка, усиливающих его потенциал, устойчивость, результативность. Необратимость процессов развития, усложнение видов и форм конкуренции также являются ее последствиями. Следовательно, для исследования движущих сил конкуренции необходимо выделять ее виды, особенности их проявления в различных конъюнктурных ситуациях, и на основе этого возможности регулирования конкуренции. Разнообразие видов конкуренции на РТУ отождествляется с разнообразием возможностей в определении конкурентной стратегии любым участником рынка и в большей степени с самоорганизацией, чем с организацией. Потребность анализировать, оценивать и регулировать конкуренцию возникает в условиях формирующегося и усиливается в условиях развивающегося рынка. В России эта возможность до сих пор не используется.

Развитие неконтролируемой конкуренции, какой она является сейчас на РТУ, может вызвать ряд негативных последствий и серьезных проблем в развитии экономики, таких как: создание монополистической или олигополистической верхушки, лоббирование ее интересов, снижение качества услуг, неконтролируемый рост цен и т.д. *Проведенные исследования позволяют нам говорить о том, что конкуренция развивается и принимает самые жесткие формы, более «эффективные» по нерегулируемым последствиям для всех участников рынка, чем мягкое регулирование государства.* Факторы конкуренции могут регулироваться государством, для чего необходимы изменения в традиционном наборе методов регулирования, определение индикаторов, встроенных стабилизаторов и регуляторов РТУ, также как и для регулирования ценообразования. На наш взгляд набор конкурентообразующих факторов практически совпадает с набором ценообразующих факторов, свидетельствуя об их одинаковой природе и принципах управления. На рисунке 3 представлена структура влияния факторов конкуренции на динамику РТУ. Влияние конкуренции

является более сложным, т.к. конкуренция – есть процесс адаптации участников рынка к факторам внешней среды, изменение их внутренней среды, поиск нового поведения. Следовательно, конкуренция в большей степени регулируема, чем ценообразование, и именно государство здесь может оказывать наиболее сильное влияние.

Регулирование процессов ценообразования и конкуренции представляет собой настройку и регулирование механизма самоорганизации, его элементов и процессов. Таким образом, положительное развитие и управление неустойчивостью РТУ может быть реализовано через единую систему методов и продуманную систему параметров, отражающих поведение рынка. Развитие видовых РТУ и условия конкуренции на них определяют специфику подбора используемых для этих целей методов.

Регулирование конкуренции проводится обычно с помощью установления барьеров входа-выхода отрасли. Общеизвестными барьерами отрасли в настоящее время являются: абсолютное преимущество в издержках; эффект масштаба; уровень капитальных затрат, необходимых для эффективного ухода с рынка; дифференциация услуг; стратегическое поведение фирм, ограничивающих вход на рынок потенциальных конкурентов. Сравнение факторов конкуренции и ценообразования определяет их единую природу.

Определенность рыночных отношений и формирование конкурентной среды на транспорте акцентирует внимание правительства и хозяйственников, прежде всего, на совершенствовании механизма управления в свете негативного монопольного влияния крупных производителей транспортных услуг и возникновения особых форм конкуренции, фиксируемых только для неразвитых рынков, кризисного или переходного периода развития экономических систем. В этот период возникают специфические барьеры входа – выхода отрасли такие, как: *административные* (запреты государства и местных органов власти); *криминальные* (угроза добросовестной конкуренции); *личностные* (связи бизнеса и власти); *техногенные* (результат неразвитости инфраструктуры рынка). Установление и смена барьеров должны объективно отражать динамику формирования рыночной конъюнктуры и концентрироваться в руках

государства. Только в этом случае использование данного инструмента управления приносит государству социальный и экономический результат при наличии реального влияния и управления экономическим развитием. Регулирование уровня барьеров входа-выхода рынка позволяет поддерживать его потенциал и создает мощную основу для развития. *Барьеры следует по нашему мнению рассматривать как малозатратный, но прибыльный инструмент формирования инновационного потенциала.*

Развитие конкуренции активизирует управленческую реакцию государства на контроль и настройку самоорганизации, т.к. в результате происходит активная трансформация видов конкуренции, и, следовательно, ее последствий, которые могут кардинально изменить эволюцию не только экономики, но и государства, социума. Регулирование конкуренции позволит придать данному процессу прогнозируемость и мобилизовать необходимые средства, аккумулируя их потоки.

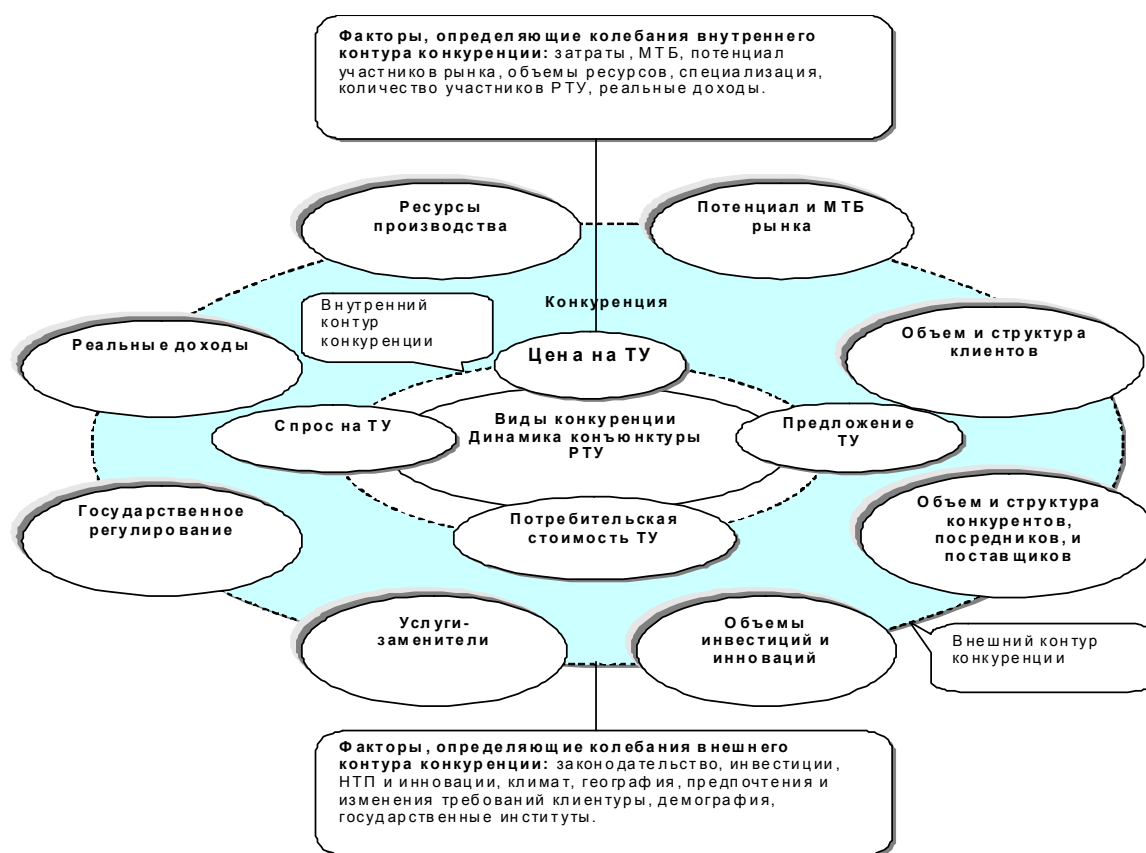


Рис. 3. Структура влияния факторов конкуренции на динамику конъюнктуры РТУ

Аналогично, на наш взгляд, определяется состояние и развитие и других процессов самоорганизации [8]. Проявление их целостного самоорганизационного эффекта для РТУ отражается в достигнутых показателях результативности, которые могут быть охарактеризованы: объемом дополнительно произведенных услуг или их приростом, экономией затрат или снижением затрат в транспортной составляющей товаров, ускорением процессов развития транспорта, ростом удовлетворенности клиентов и других участников. Проявление

самоорганизационного эффекта с точки зрения управляемости рынка может быть разнообразным: положительным и отрицательным, т.е. замедляющим или ускоряющим его динамику. Экономическими проявлениями возникшего самоорганизационного эффекта РТУ, по нашему мнению, могут считаться непрогнозируемые виды экономии: сокращения фазы или цикла развития рынка; сокращение общих или специфических видов расходов участников рынка/государства; рост качества потенциала рынка и др.

Заключение

По нашему мнению, все виды синергетического эффекта при рассмотрении на примере процессов ценообразования и конкуренции поддаются государственному регулированию, при этом может быть достигнута положительная динамика системы рынка в целом, определено и учтено ее влияние на национальную экономику, отражено в государственной и региональной транспортной политике.

Библиографический список

1. Князева, Е.Н. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем / Е.Н. Князева, С.П. Курдюмов. – М.: Наука, 1994. – 236с.
2. Бородулина, С. А. Методология процессного управления автотранспортными предприятиями в условиях нестационарности развития: дисс. докт. экон. наук: 08.00.05 / С. А. Бородулина; Санкт – Петербург, 2012. – 353.
3. Журавлева, Н.А. Кризис как возможность развития ЭТАП / Н. А. Журавлева // Экономическая теория, анализ, практика. – 2012. – № 6. – С. 163-164.
4. Субетто, А.И. Системогенетика и теория циклов: в 2-х частях / А. И. Субетто. – СПб., М.: ИЦПКПС, 1994. ч.1 – 243с., ч.2 – 260с.
5. Бизнес-энциклопедия «Управление перевозками» Деловой Петербург: в 2 т. / Под общ. ред. Е. В. Будриной. – Санкт-Петербург, 2007. Сер. Серия Бизнес без проблем. Кн.1 – 452с. Кн.2 – 487с.
6. Будрина, Е.В. Конкуренция как инструмент самоорганизации транспортного рынка / Е.В. Будрина. // Экономика и менеджмент на транспорте. – 2000. – № 1. – С.37 – 45.
7. Логинова, Н.А. Методология управления взаимодействиями на рынке транспортных услуг: монография / Н.А. Логинова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2011. – 258 с.
8. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: монография / Под общ. ред. Е.В. Будриной. - СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 353с.

PRICING AND COMPETITION: FEATURES AND POSSIBILITIES OF REGULATION ON THE TRANSPORT SERVICES' MARKET

E.V. Budrina

Abstract. The article presents the author's vision of the features of regulating and planning development of transport services' market on the basis of state regulation of a mechanism of organization and self-organization of pricing and competition's processes. The author proposes a conception of state regulation of transport services'

market on the basis of monitoring dynamics and market fluctuations taking into account its instability and uncertainty of economic policy.

Keywords: transport services' market, state regulation, pricing, competition.

References

1. Knyazeva E.N., Kurdyumov S.P. *Zakony evolyutiy i samoorganizatyi slognyih system* [Laws of evolution and self-organization of difficult systems]. Moscow, Science, 1994. 236p.
2. Borodulina S.A. *Metodologiyay prozessnogo upravleniya avtotransportniymu predpriyatiyamu v usloviyah nestazionarnosti razvitiya. Dis. Doct.* [Methodology of process management of motor transportation enterprises in the conditions of nonsteady development]. 2012 353 p.
3. Zhuravleva N.A. *Krizis kak vozmognost razvitia ETAP* [Crisis as possibility of developing ETAP]. *Economic theory, analysis, practice*, 2012, no. 6, pp 163-164.
4. Subetto A.I. *Sistemogenetika i teoriya ziklov* [Sistemgenetics and theory of cycles]. In 2 parts St. Petersburg, Moskva, ITsPKPS, 1994. P.1 243p. P.2 260p.
5. Business encyclopedia «Upravlenie perevozkami» [Business encyclopedia «Transportation management»]. Business St. Petersburg: in 2 t. St. Petersburg, 2007. t.1 p.452. t.2 p.457.
6. Budrina E.V. *Konkurentiya kak instrument samoorganizatyi transportnogo ruynka* [The competition as an instrument of self-organization of a transport market]. *Economy and management on transport*, 2000, no. 1, pp. 37 – 45.
7. Loginova N.A. *Metodologiya upravleniya vzaimodeystviyami na riyne transportnyh uslug* [Methodology of interactions' management in the market of transport services]. St. Petersburg, SPBGIEU, 2011. 258p.
8. Budrina E.V. *Osobennosty razvitiay otrasleviyh riynkov* [Peculiarities of developing sectoral markets: transport]. St. Petersburg, SPBGIEU, 2007. 353p.

Будрина Елена Викторовна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета (191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21, e-mail: boudrina).

Budrina Elena Viktorovna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, professor of Saint Petersburg State University of Economics (191023, St. Petersburg, Sadovaya St., 21, e-mail: boudrina@mail.ru).