

МОДЕРНИЗАЦИЯ И ИННОВАЦИИ

УДК: 330.88

JEL: R49, A13, B52, E71

**Институционально-экономическое обоснование
мультиагентной роли транспортной отрасли
в развитии макросистем****О.Н. Макаров**, к.э.н., доцент<https://orcid.org/0000-0003-2106-2027>; SPIN-код (РИНЦ): 6568-8965

Scopus author ID: 57803453300

e-mail: mr.russkiy@gmail.com**Для цитирования**

Макаров О.Н. Институционально-экономическое обоснование мультиагентной роли транспортной отрасли в развитии макросистем // Проблемы рыночной экономики. – 2024. – № 2. – С. 98-106.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-2-98-106>**Аннотация**

В рамках институциональной неформальной логики, через призму термина «доверие», становящегося более сложным и мультиаспектным, когда при взгляде и изучении параметров деятельности определенных компаний транспортной отрасли нам важны не столько результаты финансово-экономической деятельности сами по себе, в отрыве от всего остального, но нам важно изучить их взаимосвязь с показателями, связанными с доверием, социокультурным капиталом, психолого-поведенческими факторами, когнитивными искажениями через системы показателей, которые будут связаны с социокультурным капиталом и будут одновременно репрезентовать три направления: взаимодействие с государством, внутренней средой и внешней средой (формирование смешанных портретов взаимодействия в матрице «государство-общество-бизнес» или моделях b2b, b2c, или более сложных). **Цель:** доказать, что транспортная отрасль – это не просто отрасль, которая занимается транспортно-логистической деятельностью, но отрасль, которая аккумулирует и производит социокультурный капитал, влияющий на развитие сложных макросистем. **Метод или методология** проведения работы: в статье использовались методы индукции, анализа, синтеза и абстрагирования, научно-теоретический метод, метод исследования и сопоставления. **Результаты.** Доказано, что в рамках транспортной отрасли существует несколько факторов, которые формируют смыслы, влияющие на людей, государство и бизнес, что в перспективе может способствовать росту экономической и деловой активности, а также национальному самосознанию и в целом государственности. **Область применения результатов.** Полученные результаты целесообразно применять в области государственного управления, в образовательных учреждениях высшего и среднего звена, экономическим субъектам при выстраивании своей стратегической деятельности, а также иным субъекта транспортно-логистической деятельности.

Ключевые слова: институциональная экономика, транспортная деятельность, транспортно-логистическая инфраструктура, доверие.

**Institutional and economic justification
of the multi-agent role of the transport industry
in the development of macro systems**

Oleg N. Makarov, Cand. of Sci. (Econ.), Associate Professor
<https://orcid.org/0000-0003-2106-2027>; SPIN-code (RSCI): 6568-8965
Scopus author ID: 57803453300
e-mail: mr.russkiy@gmail.com

For citation

Makarov O.N. Institutional and economic justification of the multi-agent role of the transport industry in the development of macro systems // Market economy problems. – 2024. – No. 2. – Pp. 98-106 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-2-98-106>

Abstract

Within the framework of institutional informal logic, through the prism of the term «trust», becoming more complex and multidimensional, when looking at and studying the parameters of the activities of certain companies in the transport industry, it is not so much the results of financial and economic activities themselves that are important to us in isolation from everything else; but it is important for us to study their interconnection with indicators related to trust, socio-cultural capital, psychological and behavioral factors, cognitive distortions, through systems of indicators that will be associated with socio-cultural capital, and will simultaneously represent three areas: interaction with the state; internal environment and external environment (formation of mixed portraits of interaction in the «state-society-business» matrix or b2b, b2c, or more complex models).

The goal is to prove that the transport industry is not just an industry that is engaged in transport and logistics activities, but an industry that accumulates and produces socio-cultural capital that affects the development of complex macrosystems. **The method or methodology** of the work: the article used methods of induction, analysis, synthesis and abstraction; scientific and theoretical method; method of research and comparison.

Results. It is proved that within the framework of the transport industry there are several factors that form meanings that affect people, the state and business, which in the future can contribute to the growth of economic and business activity, as well as national identity and statehood in general. **Scope of application of the results.** The results obtained are advisable to apply in the field of public administration, in educational institutions of senior and middle management, to economic entities when building their strategic activities, as well as to other subjects of transport and logistics activities.

Keywords: *institutional economics, transport activities, transport and logistics infrastructure, trust.*

Введение

Современная система оценки развития социально-экономических и производственных систем основана на восприятии результативности деятельности через числовые и цифровые метрики, которыми могут выступать показатели, связанные с объемами продаж, конверсией покупателей, количеством привлеченных покупателей и иными данными. Но в серой зоне остаются другие показатели, которые оказывают не менее, а, может быть, даже более важное влияние на то, как и в какую сторону дальше будет двигаться социально-экономическая система. Например, в качестве ключевых таких показателей можно рассматривать «социальный капитал» или «доверие». Данные значения очень сложно измерить в числовых метриках, но при этом именно эти показатели могут очень сильно повлиять на эффективность функционирования бизнес- и социально-экономических систем (Аузан и др., 2020).

Если ретроспективно посмотреть на то, как складывалось развитие рыночных отношений с момента, как они были точно зафиксированы Адамом Смитом, то это было формирование под воздействием «эгоистичных» драйверов: ключевой акцент – на личной выгоде и прибыльности деятельности; основные цели – финансовое развитие бизнеса и извлечение материальных благ.

В таком случае в бизнесе и экономике основные элементы оказываются максимально далекими от доверия, они, наоборот, становятся антонимами данного слова, а именно: растет уровень подозрительности к другим участникам рынка; происходит стремление к снижению уровня издержек любым способом, особенно за счет эксплуатации дешевого труда.

Цель исследования – доказать, что транспортная отрасль – это не просто отрасль, которая занимается транспортно-логистической деятельностью, но отрасль, которая аккумулирует и производит социокультурный капитал, влияющий на развитие сложных макросистем.

Материалы и методы

В статье использовались методы индукции, анализа, синтеза и абстрагирования, научно-теоретический метод, метод исследования и сопоставления.

Результаты

Начиная с 1970-х годов, с момента развития в экономике такого направления, как поведенческая экономика, появляются разговоры о том, что сложно представить себе развитие социально-экономических систем без учета влияния психолого-поведенческих факторов, а значит, бизнес, капитал, государства, люди должны в своей системе целеполагания учитывать более важные направления, чем погоня только за прибылью ради прибыли.

Постепенно экономика начинает расширяться за счет таких терминов, как «социальный капитал» и «экономика доверия» (Аузан, 2021), а математическая теория игр через стратегический менеджмент доводит до теории управления, что наиболее выгодной стратегией на рынке является стратегия «Win-win» или стратегия партнерства, поскольку в выигрыше остаются все, а не только одна сторона, а совокупный выигрыш для государства и общества в такой ситуации синергетически становится наибольшим.

При этом разработка и реализация стратегии скоординированного партнерства максимально сложна: она требует большего количества энергии и сил, чем иные типы стратегий, которые предусмотрены большинством учебников по стратегическому менеджменту. Но чаще всего – эмерджентно – и в долгую реализация сложносоставных и долгоиграющих действий приносит гораздо больше плюсов, чем моментальное извлечение рентной прибыли и последующая эксплуатация маржи за счет повторяющихся действий с ограниченного сегмента покупателей на рынке с маленькой емкостью.

Важным в таком взаимодействии становится и тот факт, что мы с вами живем в России, а наша страна на протяжении множества веков выступает в качестве высоконтекстного государства, которое в течение своей тысячелетней истории старается выстраивать с разной степенью успеха отношенческую модель государственного управления (Евлаев и Зубков, 2021), которая будет учитывать тот факт, что Россия – это многонациональная, многоконфессиональная, полиэтническая страна, с сильно различающимся половым и возрастным составом, что в совокупности приводит к своим территориально-анклавным особенностям управления (Брызгалин и Никишина, 2020), которые в некоторых частях современного государства проявляются ярче, а где-то становятся более сглаженными и в целом больше соответствуют усредненному портрету российской нации.

Все это говорит нам о том, что уже на государственном уровне мы строим мультиагентную управленческую модель, для которой эффективность становится сложным мультиаспектным феноменом, который тяжело рассматривать со стороны набора простых числовых параметров, которые довольно-таки давно учеными определены:

- Физический (материальный) капитал;
- Финансовый капитал;
- Человеческий капитал;
- Символический капитал.

На наш взгляд, важным является в таком контексте рассмотреть еще два вида капитала, которым часто не уделяется достаточное количество внимания, но просто в силу того, что этот капитал довольно-таки сложно измерить, и он является в-первую очередь нематериальным, а именно:

- Социальный капитал;

- Культурный капитал.

В таком случае важно определиться с тем, а что мы имеем в виду под данными терминами, а также под иными, которые дополняют эти понятия и помогают раскрыть их суть и их практическую и методологическую направленность (см. табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

**Ключевые термины неформального экономического взгляда на систему управления /
Key terms of the informal economic view of the management system**

Название термина	Характеристика термина
Социальный капитал	Это те преимущества, которые дает жизнь и развитие внутри общества людям и социальным группам, особенно если между ними формируется доверие.
Культурный капитал	Ценности, поведенческие установки, характерные для определенной группы людей, сообщества, которые высоко ценят друг друга, доверяют друг другу, готовы на бескорыстное взаимодействие друг с другом, а их основное преимущество – в высоком качестве социального взаимодействия и принципе «семейственности».
Неформальный институт	Институт, для которого гарантом может выступать любой человек (Аузан и др., 2022).
Бондинговый капитал	Закрытый тип капитала, способствующий формированию устойчивых доверительных связей между людьми, которые входят в ближний круг акторов – участников бизнес-сообществ.
Бриджинговый капитал	Открытый тип капитала, способствующий формированию устойчивых доверительных связей между людьми, которые в целом широко представлены в обществе.

Источник: / Source: составлено автором / compiled by the author.

Ключевым словом, элементом в рамках всей этой системы анализа становится слово «доверие», на котором в целом и базируется сегмент институциональной неформальной экономики и ее аналитический инструментарий (Acemoglu and Robinson, 2020).

Высокий уровень доверия стимулирует процессы обмена социальным капиталом, а значит, как в биологии, ускоряется эффективность процессов взаимодействия между социально-экономическими субъектами и постепенно возрастает скорость обмена информацией (Soufalova, Kolajtova and Zidek, 2023). Следовательно, постепенно формируются новые условия, в которых создаются промежуточные институты для будущего скоростного роста новых социально-экономических связей между разными типами социального капитала (Полтерович, 2001). В экономике же, к которой мы с вами привыкли, существование недоверия обходится участникам чрезмерно дорого из-за «транзакционных издержек» – затрат, которые связаны с социальными транзакциями, определяемыми через время или материальные блага.

Транзакционные издержки на уровне государства могут быть выражены через необоснованное увеличение бюрократии, снижение доли иностранных инвесторов. Транзакционные издержки в бизнесе – это дополнительная бумажная волокита, фиксация форс-мажорных случаев, страховка от всего, привлечение третьих лиц, предоплата и прочее.

Наличие подобных элементов как участников государственных и бизнес-процессов – это структурное сознательное замедление и осложнение процессов ведения и заключения сделок.

При этом подобное поведение может бессознательно ретранслироваться и на общественный уровень. Например, когда один человек пытается заранее узнать информацию о другом через так называемые сервисы пробива, например, «Глаз Бога» (Евлаев и Зубков, 2022). Получается, что мы заранее отказываем другим людям в доверии, мы заранее помещаем себя в материю бондингового капитала, создаем условия, когда готовы потратить дополнительное

время и ресурсы, даже финансовые, чтобы обезопасить себя от возможного мнимого риска знакомства с другим человеком, вовлечения себя в работу с ним.

Бизнес-школа «Сколково» проводила исследования¹ уровня доверия в российской экономике, и ими было установлено, что уровень ВВП в России мог бы быть выше на 50% без дополнительного вложения инвестиций и реализации новых национальных проектов, просто за счет повышения уровня доверия людей друг к другу и обратной ретрансляции этого доверия на уровень бизнеса и далее к государству, а значит, и замещение бондингового капитала на бриджинговый.

Это же исследование выявило, что совокупный уровень доверия со стороны российского общества к большинству формальных институтов российской государственности или ретрансляторов российской государственности (СМИ, НКО, бизнес) – около 30%. Интервью с участниками фокус-группы показывали, что основными причинами низкого уровня доверия к большинству формальных институтов российской государственности назывались: сложная история, особенности судебного и юридического устройства России.

Уровень доверия в сфере бизнеса хорошо может охарактеризовать форма ведения бизнеса. Так, в России на сегодня большинство компаний малого и среднего предпринимательства предпочитают организационную форму ООО (Общество с ограниченной ответственностью), в отличие от Европы (Золотов и Припузова, 2020). Например, в Германии собственники несут всю ответственность за деятельность своего бизнеса, в том числе и своим собственным имуществом, в то время как в России, в случае если малый бизнес становится банкротом, субсидиарная ответственность на собственников может и не распространяться.

Важным инструментом в области изучения социокультурного капитала является теория Хофстеде, которая рассматривает нации по следующим параметрам:

- Дистанция власти;
- Коллективность или индивидуальность;
- Маскулинность;
- Долгосрочность;
- Культурные особенности.

Так, например, для российского усредненного портрета характерна высокая дистанция власти, когда власть в определенной степени сакрализируется, а народ упрощается и становится некоторым объектом, принимающим сигналы, транслируемые ему властью или ретранслируемые из других источников, которые могут выступать в качестве легальных или полулегальных ретрансляторов.

В то же время, например, в США дистанция власти очень маленькая, народ хочет от государства постоянного отчета о том, как власть работает, что также характерно и для скандинавских государств, и для Германии (Walters, Bittencourt and Chusadza, 2023).

В совокупности все эти параметры характеризуют общее бытие, общую матрицу «социокультурных транзакций», общий накопленный социальный капитал, который сформировался за долгий период как результат взаимодействия людей друг с другом на разных уровнях управления и социальных контактов.

И мы с вами прекрасно понимаем, что государство в целом может ретранслировать на уровень ниже самые разные характеры сигналов, которые связаны с социокультурным типом капитала, а уже нижестоящие акторы, по-своему воспроизводя эти сигналы, начинают формировать и общественную, и бизнес-повестку того, в какую сторону дальше будет двигаться государство, и его развитие. И в итоге борьбу за социокультурное развитие общества и бизнеса выигрывают те, кто обладает наибольшим трансляционным ресурсом на среднем и низовом уровне, вне зависимости от государственной повестки, просто в силу наличия транзакционных издержек в рамках коммуникационной модели. Таким образом, на мой взгляд, ключевая задача – это правильно определить, какой из акторов в рамках государства (в нашем случае российского) может выступить в качестве той неформальной институциональной силы, быть тем ретрансляционным институтом, который будет не только «слепо» копировать государственную повестку с известным уровнем искажений в силу наличия транзакционных и

¹ «Как построить экономику доверия. Итоги ПМЭФ-2018» (2018), СК Сколково, доступно по адресу: <https://sk.ru/news/kak-postroit-ekonomiku-doveriya-itogi-pmef2018>.

поведенческих издержек, но и сможет предстать в качестве основного хребта неформальной институциональной экономической системы, которая, с одной стороны, снизит уровень «шумовой загрязненности» среды, а с другой – повысит эффективность функционирования среды как внутри себя (влияние социокультурного капитала на работу компании, отрасли, системы ретранслятора), так и вовне (влияние социокультурного капитала на функционирование государства, общества, других бизнес-акторов и иных представителей мультиагентной сети), для чего и требуется полноценная методология формирования эффективного и устойчивого развития транспортной отрасли как мультиагентной системы.

В рамках такого контекста существенным для нас становится добавление еще трех понятий:

- Транзакционные издержки – это издержки, связанные с особенностями взаимодействия с информацией, которая существует вокруг человека, и ее искажениями;
- «Эффект колеи» – это влияние событий, произошедших в прошлом, на то, что происходит сейчас, а соответственно, и на то, что будет с нами в будущем (Makarov and Chunikhina, 2023);
- Институциональный кант – механизм ретрансляции модели и сигналов государственного управления в различных деталях на более низком уровне, вплоть до социально-бытового.

Таким образом, на мой взгляд, если смотреть и на историю развития России, и на географическое расположение нашей страны, и на формирование стандартных показателей общепринятых видов капитала, мы можем с вами сделать вывод, что ключевой отраслью, которая может выступать в качестве основной мультиагентной системы, а также в качестве актора новой эффективности и устойчивости, является транспортная отрасль.

Транспортная отрасль Российской Федерации – это уникальная отрасль, которая представляет максимальный интерес для неформального институционального экономического анализа как изнутри, так и снаружи (Ефимова, Бабошин и Загурская, 2021):

- Транспортная отрасль в России является стовым хребтом российской государственности, поскольку именно транспорт связывает самые удаленные части нашего государства – от Калининграда до Находки и от Грозного до Мурманска;
- Транспортная отрасль России во многом является государственной и носителем государственных интересов, что может вызывать особую форму проявления в модели управления транспортной отраслью и транспортными предприятиями институционального канта с приставкой «супер», что можно выявить, проанализировав исторический опыт становления транспортной отрасли в России;
- Множество бизнес-предприятий завязаны в своем обслуживании, в своей логистике на взаимодействии с теми или иными представителями транспортной отрасли (Ефимова и Бабошин, 2023), а значит, происходит постоянный процесс столкновения, контакта различных культур, социальных моделей поведения и коммуникаций;
- Масштабность транспортной отрасли России логичным образом приводит к тому, что она является крупнейшим работодателем, а значит, для нее характерна особая «транспортная» корпоративная (организационная) культура, у которой своя система мотивации и система эффективности деятельности сотрудников, основанная на транспортной системе КРІ (Key Performance Indicators – Ключевые показатели эффективности), что в определенном роде в том виде, в котором существует на настоящий момент, может являться некоторым рудиментом (Fontaine and Razafindravaosolonirina, 2023), так как разработана на основе параметров экономической эффективности, но не ориентирована на человекоцентричный подход в организации корпоративной культуры компании;
- Также в силу масштабности деятельности транспортная отрасль представлена во всех российских регионах, а значит, она пронизана самыми разными типами культур и региональными этническими портретами, что позволяет данной отрасли быть мультиагентной и в этом смысле, а следовательно, формулировать более гибкий подход к разработке «эффективных методов подбора персонала и универсальных инструментов взаимодействия с потребителями»;

• Также в результате масштабности представленности транспортной отрасли компания обладает обширными (но, скорее всего, на настоящий момент неструктурированными) социокультурными данными о способах ведения бизнеса в разных регионах; об особенностях бюрократических подходов; о взаимодействии бизнеса, государства и общества в разных регионах, что может позволить в перспективе разработать единую базу данных, на основе которой можно будет выстраивать сложные связи о взаимодействии бизнеса из разных регионов друг с другом с более высокой эффективностью на основе совпадения социокультурного капитала (на базе платформы МСП.РФ) или по участию таких компаний в системе государственных тендеров, когда крупные корпорации смогут определять, с кем им комфортнее и эффективнее вести деятельность не только по факту экономических показателей, но и по факту социокультурных совпадений, которые можно будет учитывать в итоговой оценке конечного результата тендера и т.д.;

• В рамках социокультурных связей, которые выявляются транспортной отраслью в процессе взаимодействия с разными типами бизнеса, можно увидеть и различных конкурентов, которые в рамках российского портрета существуют как конкуренты, которые предпочтут соперника подавить, чем вести с ним равную борьбу или вообще наладить стратегию взаимовыгодного сотрудничества. Однако и здесь может быть использована неформальная мультиагентная логика, направленная на обучение и расширение, а также смешивание бондингового и бриджингового капиталов. Да, отдача от такого действия вряд ли будет значительная, но даже в рамках нескольких регионов, особенно депрессивных, подобное действие может привести к успеху. Социокультурный капитал ориентирован на обучение кооперации, потому что в рамках доверительной модели выгодно выстраивать хорошие отношения с конкурентами, так как повышенная транзитивность, которая особенно обостряется в ситуациях кризисности, чаще всего происходящих внезапно – работа в коллективе, партнерская работа, то есть реализация стратегии кооперативного партнерства дает больше преимуществ и защищенности, чем работа в одиночку;

• Разработка сложных финансовых инструментов по типу «зеленых» облигаций. Первоначальный выпуск может быть экспериментальным. Это может быть «доверительная облигация» или «своп-опцион доверия», которые будут включать в себя показатели транспортной компании, связанные с оценкой степени развития транспортными компаниями разных показателей социокультурного капитала. При этом важно сделать акцент на том, что данный инструмент может стать универсальным и реплицируемым, а транспортные компании покажут его институциональную и инвестиционную привлекательность.

Выводы

Таким образом, понятие «эффективность» в данном случае в некотором роде искажается в рамках институциональной неформальной логики через призму термина «доверие», становясь более сложным и мультиаспектным, когда при взгляде и изучении параметров деятельности определенных компаний транспортной отрасли нам важны не столько результаты финансово-экономической деятельности сами по себе, в отрыве от всего остального, но нам важно изучить их взаимосвязь с показателями, связанными с доверием, социокультурным капиталом, психолого-поведенческими факторами, когнитивными искажениями. При этом не просто в контексте «почему потребители выбирают нас в качестве поставщика», или «почему у нас высокая текучесть кадров», или «работают или не работают с нами партнеры», а скорее, через системы показателей, которые будут связаны с социокультурным капиталом и будут одновременно репрезентовать три направления: взаимодействие с государством (институциональный кант и его ретрансляция), внутренняя среда (корпоративная культура через организацию человекоцентричной культуры на базе институциональных установок сотрудников и пересмотра системы KPI на основе социокультурного капитала) и внешняя среда (формирование смешанных портретов взаимодействия в матрице «государство-общество-бизнес» или моделях b2b, b2c, или более сложных).

Современная социально-экономическая система, в том числе включающая в себя и транспортную отрасль, – это очень сложный мультиагентный элемент, который находится под влиянием большого количества социокультурных и психолого-поведенческих искажений, чем мы изначально себе могли представить. Чувство принадлежности и доверие важны для нас

абсолютно в любом виде деятельности, поскольку формируют внутри нас и нашего сообщества необходимость в ком-то, чем-то, потребность в другом, принадлежность к чему-то большему, а также создают ощущение комфорта и придают смысл нашим каждодневным действиям.

Литература / References

1. Аузан, А.А. и др. (2020), “Социокультурные факторы в экономике: пройденные рубежи и актуальная повестка”, *Вопросы экономики*, № 7, с. 75-91. [Auzan, A.A. et al. (2020), “Socio-cultural factors in the economy: past milestones and current agenda”, *Economic issues*, no. 7, pp. 75-91].
2. Аузан, А.А., Лепетиков, Я.Д. и Ситкевич, Д.А. (2022), “Колея и маятник: влияние ловушки предшествующего развития на динамику институциональных изменений”, *Вопросы теоретической экономики*, № 1, с. 24-47. [Auzan, A.A., Lepetikov, Ya.D. and Sitkevich, D.A. (2022), “The track and the pendulum: the impact of the trap of previous development on the dynamics of institutional change”, *Questions of theoretical economics*, no. 1, pp. 24-47].
3. Аузан, А.А. (2021), “Доверие как фактор и инструмент социально-экономического развития”, *Аналитический вестник: Доверие как критический фактор достижения стратегических целей социально-экономического и политического развития государства. Заседание Научно-экспертного совета при Председателе Совета Федерации федерального собрания Российской Федерации 13 ноября 2020 года*, Москва, № 1 (761), с. 7-14. [Auzan A.A. (2021), “Trust as a factor and tool of socio-economic development”, *Analytical Bulletin: Trust as a critical factor in achieving strategic goals of socio-economic and political development of the state. Meeting of the Scientific Expert Council under the Chairman of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation on November 13, 2020*, Moscow, no. 1 (761), pp. 7-14].
4. Брызгалин, В.А. и Никишина, Е.Н. (2020), “Существует ли региональная социокультурная специфика в России? Возможности использования социокультурного подхода в экономике”, *Вопросы экономики*, № 7, с. 108-126. [Bryzgalin, V.A. and Nikishina, E.N. (2020), “Is there a regional socio-cultural specificity in Russia? The possibilities of using a socio-cultural approach in economics”, *Economic issues*, no. 7, pp. 108-126].
5. Евлаев, А.Н. и Зубков, С.А. (2022), “Коммуникационная составляющая транспортного процесса: профессиональная коммуникация на транспорте и ее признаки”, *ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура*, № 3 (92), с. 79-87. [Evlaev, A.N. and Zubkov, S.A. (2022), “The communication component of the transport process: professional communication in transport and its signs”, *SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture*, no. 3 (92), pp. 79-87].
6. Евлаев, А.Н. и Зубков, С.А. (2021), “Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации”, *ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура*, № 2 (85), с. 69-78. [Evlaev, A.N. and Zubkov, S.A. (2021), “A.I. Chuprov's ideas about the transport factor of civilization development”, *SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture*, no. 2 (85), pp. 69-78].
7. Ефимова, О.В. и Бабошин, Е.Б. (2023), “Формирование культуры безопасности как элемент реализации целей устойчивого развития транспортной системы”, под редакцией Ефимовой О.В., Стеблянской А.Н., *ESG-повестка на транспорте в современных условиях: опыт России и Китая*, Изд. Прометей, М., с. 116-124. [Efimova, O.V. and Baboshin, E.B. (2023), “The formation of a safety culture as an element of the implementation of the goals of sustainable development of the transport system”, edited by Efimova O.V., Steblyanskaya A.N., *ESG-agenda for transport in modern conditions: the experience of Russia and China*, Prometheus Publishing House, M., pp. 116-124].
8. Ефимова, О.В., Бабошин, Е.Б. и Загурская, С.Г. (2021), “Трансформация компетенций для устойчивого развития транспорта”, *Экономика железных дорог*, № 12, с. 43-53. [Efimova, O.V., Baboshin, E.B. and Zagurskaya, S.G. (2021), “Transformation of competencies for sustainable transport development”, *The Railway Economics*, no. 12, pp. 43-53].
9. Золотов, А.В. и Припузова, Н.А. (2020), “Воспроизводство социальных норм в России”, *Вопросы экономики*, № 7, с. 127-141. [Zolotov, A.V. and Pripuzova, N.A. (2020), “Reproduction of social norms in Russia”, *Economic issues*, no. 7, pp. 127-141].

-
10. Полтерович, В.М. (2001), “Трансплантация экономических институтов”, *Экономическая наука современной России*, № 3, с. 24-50. [Polterovich, V.M. (2001), “Transplantation of economic institutions”, *The economic science of modern Russia*, no. 3, pp. 24-50].
11. Acemoglu, D. and Robinson, J. (2020), *The Narrow Corridor. How Nations Struggle for Liberty*, Penguin non-fiction, London.
12. Coufalova, L., Kolajtova, L. and Zidek, L. (2023), “Public support for economic transition”, *Economics of Transition and Institutional Change*, vol. 31, issue 1, pp. 161-187.
13. Fontaine, I. and Razafindravaosolonirina, J. (2023), “The income loss of a political crisis: Evidence from Madagascar”, *Economics of Transition and Institutional Change*, vol. 31, issue 3, pp. 657-681.
14. Makarov, O.N. and Chunikhina, I.A. (2023), “Institutional digital management system of the transport industry: Features of the multimodal approach”, *Modern approaches in engineering and natural sciences. MAENS-2021*, vol. 2526, issue 1.
15. Walters, L., Bittencourt, M. and Chusadza, C. (2023), “Public infrastructure provision and ethnic favoritism: Evidence from South Africa”, *Economics of Transition and Institutional Change*, vol. 31, issue 1, pp 33-65.

Об авторе

Макаров Олег Николаевич, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Психология, социология, государственное и муниципальное управление» Института экономики и финансов, Российский университет транспорта, Москва.

About author

Oleg N. Makarov, Candidate of Sci. (Econ.), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Psychology, Sociology, State and Municipal Management, Institute of Economics and Finance, Russian University of Transport, Moscow.