

*В. П. Гудкова,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємств,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ*

ІДЕОЛОГІЯ КВАЗІСЕРВІСНОГО ВРІВНОВАЖЕННЯ В СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Сформульовано головні умови врегулювання суспільно-транспортних суперечностей, запропоновано матрицю квазісервісного врівноваження в сфері перевезення пасажирів.

Formulated the main terms of the settlement public transportation controversy proposed matrix quasiservice balance in the transport of passengers.

*Ключові слова: суперечність, квазісервісний, сфера перевезення пасажирів.
Key words: conflict, quasiservice, the transport of passengers.*

ВСТУП

Сфера перевезення пасажирів (СПП) є складовою частиною соціальної та економічної систем і відображає загальні тенденції суспільного розвитку. Масштаби та структура транспортного обслуговування населення трансформуються в умовах глобальної взаємодії із навколишнім середовищем. За умови зміни добробуту та системи соціального захисту громадян, збільшується або навпаки зменшується рівень транспортної рухливості. На підставі значень показників СПП формується уявлення про ступень загальноекономічного розвитку. А від розгалуженості транспортних комунікацій і стану транспортних засобів залежать властивості перевезень, а отже ступень вимогливості пасажирів, виробничий потенціал і перспективи розширення діяльності економічних та соціальних об'єктів.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Належність СПП до сфери послуг не викликає заперечень. А отже не можна не погодитися з необхідністю забезпечення стійкого і сталого розвитку СПП в контексті кастомізації економіки. Між тим необгрунтована наповнення економічної діяльності надмірним соціальним змістом в умовах відсутності цілісного і адекватного суспільному навантаженню механізму врегулювання суперечностей обумовлює господарську розбалансованість і деструктивний характер галузевого функціонування.

Особливості розвитку пасажирського транспорту і можливості задоволення потреб населення у переміщенні завжди знаходилися у центрі уваги вчених-транспортників. Сучасною системою наукових знань (у дослідженнях Аксенова І.М. [1], Базилюка А.В. [2], Борданова С.В. [3], Висоцької І.І. [4], Гудкова О.М. [5], Карась О.О. [6], Котик В.О. [7], Семенцової О.В. [8], Сич Є.М. [9] та ін.) створена теоретико-методологічна база для вирішення багатьох питань галузевого розвитку. Проте, враховуючи глибину відпрацьованість окремих

аспектів економічної діяльності, загальної оцінки перспектив функціонування й розвитку галузі з позицій сервісної економіки та соціальної держави не надається. У зв'язку з цим виникає необхідність з'ясування головних умов збалансування суспільно-транспортних суперечностей і формування загальної ідеології соціально-економічного врівноваження в СПП.

РЕЗУЛЬТАТИ

У наслідок неузгодженості вимог сучасного цивілізаційного розвитку в СПП виникає суспільно-транспортний парадокс: з одного боку, необхідно виконувати глобальне соціальне замовлення, з іншого — задовольняти вимогливі індивідуальні запити і забезпечувати високий рівень сервісу. Суперечливість зазначеного судження викликає справедливе питання: як можна вимагати від перевізників відповідності світовим стандартам, а від СПП прогресивного сучасного зростання, якщо обмежуються можливості самоорганізації, а правові інститути або не діють, або взагалі відсутні? Дати відповідь на парадоксальне питання дозволяють узагальнення фундаментальних аспектів функціонування і розвитку СПП. Слід зазначити, що в умовах стихійного збалансування протилежних вимог економічні відносини виникають лише між виробником і споживачем. Кожний окремий прояв виробничо-споживчої взаємодії відбивається на загальній сукупності зв'язків, структурно-функціональна зміна якої у свою чергу впливає на майбутні обопільні вподобання, але градієнт розвитку багато в чому визначається комплексом базових положень і вихідних правил. Якщо зазначена взаємодія підпорядкована ідеологічним уявленням, систематизованим у концепції сервісної економіки, тобто спрямована на індивідуалізацію і персоналіфікацію обслуговування, діалоговий та інтерактивний виробничо-споживчий зв'язок, технологізацію та інформатизацію виробництва за умови врахування споживчих потреб і стандартизації товарних властивостей [10; 11 та ін.], ланцюг "споживач

— виробник" є відносно автономним, не потребує застосування специфічних регуляторів та підпорядкований дії загальних для будь-яких видів діяльності правових інститутів. У такому випадку мова йде про взаємодію платоспроможного і неподатливого споживача з самостійним у прийнятті рішень суб'єктом господарювання, локалізація відносин відбувається у комерційному секторі СПП, при цьому пасажир надає перевагу послугам більшої швидкості, комфорту та сервісу, а перевізник з метою максимізації потенціалу доходності забезпечує диференціацію та ускладнення пропозиції. Як наслідок створюються умови для формування в СПП сукупності послуг кількісно обмеженої якості.

Якщо в економічні відносини втручаються суспільні інтереси, взаємодія підпорядковується ідеологічним положенням концепції соціальної держави, проголошується перевага критеріїв соціальної справедливості, солідарності і субсидіарності зв'язків, загальної доступності та суспільно прийнятної якості соціальних благ [12; 13 та ін.], до яких у певному ступені відносяться послуги СПП. При цьому перевезення здійснюються попри низьку платоспроможність окремих категорій пасажирів, і не лише здійснюються, а навіть зростають до суспільно необхідного рівня. У такому випадку економічна система СПП частково набуває ознак соціалізації, ланцюг "споживач — виробник" розширюється за рахунок держави, формуються відносини між обмежено платоспроможними пасажиром і обмежено вільними у прийнятті рішень перевізниками, які локалізуються у соціальному секторі СПП. Об'єктом концентрації уваги і виробника, і споживача стають базові властивості обслуговування, при цьому важливість швидкості та часу зменшується, головними стають кількісні параметри перевізної діяльності, як наслідок створюються умови для формування сукупності послуг СПП, кількісно не обмеженої якості але обмеженою суспільною необхідністю.

Враховуючи логіку формування економічних відносин, утворюються підстави для формулювання першої умови врегулювання суспільно-транспортних суперечностей, за якою обидва підходи мають право на існування в межах СПП і в умовах спільної реалізації передбачають спів- (по суті компромісне) існування. Між тим, розуміння компромісної основи локальної взаємодії не достатньо для усвідомлення цілісності всієї діяльності СПП. Поки що мова йшла про економічну взаємодію без набуття загальної соціальної значення і відбудову зв'язків за схемою "споживач — виробник" (віддаючи перевагу саме споживачу, приймаючи за основу умови кастомізації) та з отриманням такого роду змісту і подовженням ланцюга з додаванням ланок або у напрямі "споживач — виробник — держава", якщо вагомості набувають перевезення в цілому, або у напрямі "держава — споживач — виробник", якщо у центрі уваги спільноти знаходяться окремі категорії громадян (найменш захищені в економічному сенсі). Проте відособлення різних сегментів СПП недостатньо. З метою надання цілісності сукупності різних видів соціально-економічних відносин виникають вагомості підстави для формулювання другої умови врегулювання суспільно-транспортних суперечностей, відповідно до якої сегменти, виділені згідно з протилежними підходами, мають не лише співіснувати, а й доповнювати діяльність один одного. Але лише визнання необхідності двохсекторної організації відносин з комплексним розумінням цілісності СПП не може остаточно пояснити спосіб утворення та уточнення зв'язків в окремих складових. Повертаючись до особливостей врегулювання суспільно-транспортних суперечностей, слід детальніше зупинитися на принципі виключення. По суті він зводиться до відсторонення окремих потенційних пасажирів з кола реальних користувачів за ознакою платоспроможності. По іншому розуміється його значення у сегментному розрізі. У комерційному секторі СПП принцип

виключення споживачів відповідає вимогам сервісної економіки та виключає утворення не вигідних для обох сторін відношень. У соціальному — перетворюється у принцип заохочування виробників, спрямований на створення збалансованих умов надання перевізником не вигідних але суспільно необхідних послуг. Усвідомлюючи важливість принципу виключення, встановлюється третя з умов врегулювання суспільно-транспортних суперечностей, за якою спосіб формування економічних відносин у кожному сегменті СПП різний, а отже по-різному виявляється вплив на транспортне виробництво і споживання.

Якщо орієнтуватися на синтезоване сприйняття змісту зазначених умов виробничо-споживчого врегулювання, то різні уявлення про цілі функціонування СПП, виражені через концепції сервісної економіки і соціальної держави та розглянуті в форматі транспортного обслуговування населення, дозволяють точніше представити рух від комерціалізації до соціалізації та у зворотному напрямі. Деталізуючи зміст умов, які у прикладному сприйнятті набувають характеру вимог, за допомогою співвідношення основних суспільних явищ, пояснення сутності економічних процесів та чіткого і лаконічного формулювання головних відмінностей, формується мережа символічних узагальнень та ціннісних установок, яка дозволяє вивільнити процес прийняття рішень від неадекватних вихідній ситуації схильностей сприйняття майбутніх подій та забезпечити стійкий цілеспрямований характер побудови системи соціально-економічних відносин.

В інтересах утвердження можливостей досягнення економічної рівноваги сукупність соціально-економічних відносин доречно виразити через зв'язки, які виникають у змішаній системі "споживач — виробник — держава", що припускає формування ланцюгів за різними схемами. За допомогою систематизації онтологічних уявлень та організації окремих змістовних складових у спільне поняття можна сформулювати загальну концептуальну модель, що пов'язує постановку проблеми з методологією її вирішення, та ввести в теоретичне середовище термін "квазісервісний". Етимологічна основа поняття "квазісервісний" дозволяє тлумачити його зміст через сутнісне поєднання значень слів "квазі" і "сервіс". Розуміючи, що "квазі" як частина складних слів наповнює їх значенням "уявний", "майже", "близько", а "сервіс" у буквальному розумінні означає надання послуг для задоволення потреб населення, то квазісервісний отримує попередній розмитий, розсіяний, навіть дифузний образ, близький до сучасного сприйняття обслуговування в його персоніфікованому, інтерактивному контексті, але не тотожний йому у зв'язку з безпосереднім відношенням до квазісуспільних (змішаних) благ.

Наведені вище міркування з урахуванням етимології запропонованої категорії дозволяють доповнити буквальний зміст поняття специфічною соціально-економічною сутністю, яка, з одного боку, пояснює причини надання майже індивідуалізованих послуг, а з іншого — передбачає способи вирішення виникаючих у зв'язку з цим протиріч. Отже, прикметник квазісервісний позначає будь-які процеси та явища, зорієнтовані на забезпечення суспільно необхідного за обсягом і якістю персоніфікованого обслуговування в змішаній системі "споживач — виробник — держава" з одночасною дією принципів виключення споживачів (комерційні послуги ланцюга "споживач — виробник") і заохочування виробників (соціальні послуги ланцюга "споживач — виробник — держава" або "держава — споживач — виробник").

Звернення до даної категорії пов'язане з ідеями широкого застосування теоретичних моделей розмежування неоднорідної за своїм призначенням сукупності послуг СПП, коли завдання соціально-економічного врівноваження переносяться на окремі суспільно-

транспортні рішення. Оскільки формування суспільних відносин на базі квазісервісного підходу дещо відрізняється від традиційних методологічних установок, які передбачають суцільне обмеження процесів тарифоутворення, часткову компенсацію недоотриманих вигод, широке застосування пільг і базуються швидше на адміністративному ніж на економічному фундаменті, необхідно деталізувати і більш наочно представити пояснювальну сторону запропонованих ідеологічних положень.

Виходячи з того, що суспільно-транспортних протиріччя сфокусовано на проблемах кількості (індивідуальне обслуговування та масове надання послуг), якості (комплексне, а отже багатоскладове обслуговування та обслуговування з суспільно-достатнім рівнем якості) і вартості (забезпечення повної сплати або реалізація за пільговими умовами), а також зважаючи, що узагальнюючими явищами, які допускають і навіть вимагають економічного врівноваження, є вигоди і витрати, виникає можливість систематизації економічних складових СПП у матричному вигляді. При цьому матриця має форму трьохфакторної абстрактної, ідеалізованої моделі, зважаючи на кількість зацікавлених сторін, які отримали умовне позначення через споживача, виробника, державу (рис. 1).

Трьохфакторна матриця квазісервісного врівноваження відображає вихідну модель формування соціально-економічних відносин в СПП і породжує відтворення окремих суспільно-транспортних зв'язків за різних умов функціонування. Локальні форми взаємодії повністю або частково повторюють, розвивають і збагачують деталями первинну модель, сутність якої між тим зберігається, обумовлюючи інваріантність матриці відносно окремих рішень. Можливість узагальнення фундаментальних положень у вихідній матриці означає неможливість кардинальної зміни окремих зв'язків без зміни інших. Поняття квазісервісного врівноваження фіксує увагу на емерджентному характері утворення окремих складових, а саме на допустимості розширення області дії соціального сектору або розповсюдженні суто комерційних відносин, на одночасному наданні виняткових, базових або персоналізованих транспортних послуг, на можливості не принципової трансформації ідеального образу матриці за вимогами навколишнього суспільного середовища і формуванні окремих втілень без зміни базових елементів.

ВИСНОВКИ

Таким чином, запропонований квазісервісний підхід та побудована на його основі трьохфакторна матриця, виходячи з проблематики суспільно-транспортної взаємодії та умов розв'язання соціально-економічних суперечностей, утворює сукупність еталонних теоретико-методологічних засад (ідеалів та норм) врівноваженого функціонування і розвитку СПП.

Література:

1. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография / И.М. Аксенов. — К.: Транспорт Украины, 2004. — 284 с.
2. Базилюк А.В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія / А.В. Базилюк, Я.Я. Назаренко. — К.: НТУ, 2010. — 197 с.
3. Борданов С.В. Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції України до світового господарства: дис. к. е. н.: 08.05.01 / Борданов С.В.; ДНУ. — Донецьк, 2005. — 234 с.

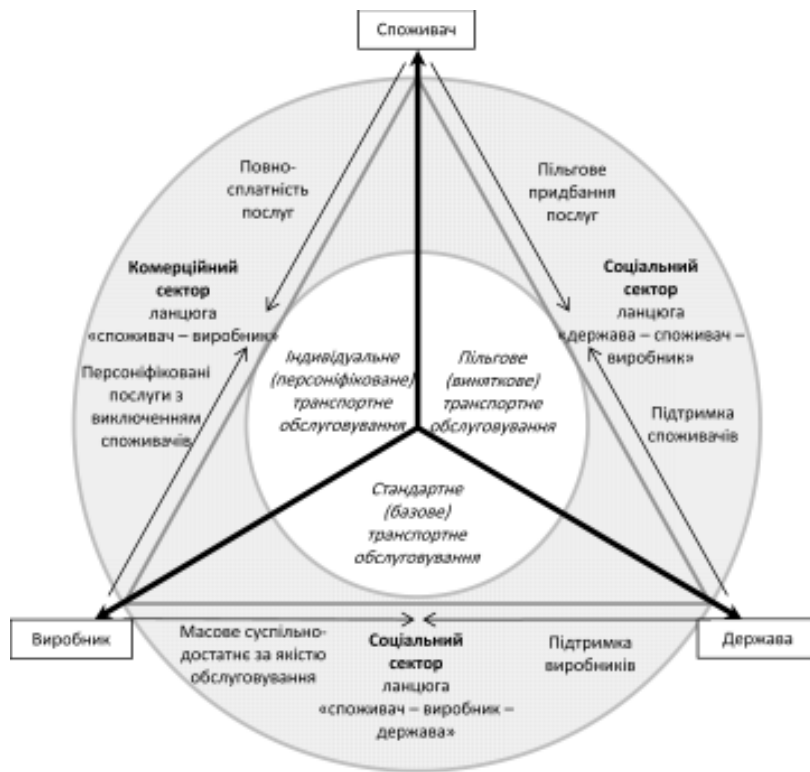


Рис. 1. Трьохфакторна матриця квазісервісного врівноваження СПП

4. Висоцька І.І. Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис. к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька І.І.; НАУ. — К., 2009. — 20 с.

5. Гудков О.М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу: дис. к. е. н.: 08.00.04 / Гудков О.М.; УкрДАЗТ. — Х., 2009. — 231 с.

6. Карась О.О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис. к. е. н.: 08.00.04 / Карась О.О.; ДНУЗТ. — Дніпропетровськ, 2009. — 203 с.

7. Котик В.О. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.03 / Котик В.О.; ХНУ ім. В.Н. Каразіна. — Х., 2008. — 20 с.

8. Семенцова О.В. Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов: дис... к. е. н.: 08.00.04 / Семенцова О.В.; УкрДАЗТ. — Харків, 2010. — 358 с.

9. Сич Є.М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: монографія / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. — К.: "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2004. — 245 с.

10. Чернышев Б.Н. Менеджмент в сервисной экономике: сущность и содержание / Б.Н. Чернышев // Проблемы теории и практики управления. — 2004. — № 1. — С. 107—113.

11. Кухтинова А.Г. Экономический механизм управления сферой социальных услуг (теория и практика): автореф. дис. д-ра экон. наук: 08.00.05 / Кухтинова А.Г. — Самара, 2007. — 47 с.

12. Александрова О.А. Институциональные основы становления социального государства в современной России: автореф. дис. д-ра экон. наук: 08.00.05 / Александрова О.А. — М., 2009. — 48 с.

13. Сочнева Е.Н. Роль социальной политики в построении социального государства: автореф. дис. д-ра экон. наук: 08.00.01 / Сочнева Е.Н. — М., 2009. — 49 с.

Стаття надійшла до редакції 22.10.2012 р.