

АКТУАЛЬНІСТЬ ФОРМУВАННЯ НОВОЇ ПАРАДИГМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ**Кислий В.М.**

Предметом дослідження є перспективи вирішення наукової проблеми теоретичного обґрунтування методології побудови системи кількісної оцінки продукції галузі транспорту. За мету було поставлено визначення загальної атрибутики подальших наукових пошуків щодо засад і принципів визначення обсягів виробництва транспортних послуг. У результаті була сформульована робоча гіпотеза про можливість застосування законів класичної механіки до соціальних процесів економіки транспорту, визначені мета та завдання виконання кінцевої теоретико-прикладної розробки. Подальше застосування отриманих результатів передбачається в проведенні пошуків обґрунтованих методик обчислення економічних наслідків галузевого виробництва. Обґрунтовано актуальність питання поліпшення методології економічного аналізу транспортного виробництва шляхом урахування швидкісної складової виробленого продукту, підведена основа для подальшої перевірки гіпотези щодо застосування редуціоністського підходу при перегляді аналітичного інструментарію транспортної економіки. Також з'ясовані можливі наслідки застосування передбачених методологічних розробок у вигляді часткового перегляду існуючої парадигми економіки транспорту.

Ключові слова: наукова проблема, гіпотеза, методологія, редуціонізм, парадигма, мета і завдання дослідження.

АКТУАЛЬНОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ НОВОЙ ПАРАДИГМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА**Кислый В.Н.**

Предметом исследования являются перспективы решения научной проблемы теоретического обоснования методологии построения системы количественной оценки продукции транспортной отрасли. Целью поставлено определение общей атрибутики дальнейших научных поисков касательно основ и принципов определения объемов производства транспортных услуг. В результате была сформулирована рабочая гипотеза о возможности применения законов классической механики к социальным процессам экономики транспорта, определены цель и задачи выполнения конечной теоретико-прикладной разработки. Дальнейшее применение полученных результатов предполагается в проведении поисков обоснованных методик вычисления экономических последствий отраслевого производства. Обоснована актуальность вопроса улучшения методологии экономического анализа транспортного производства путем учета скоростной составляющей произведенного продукта, подведена основа для дальнейшей проверки гипотезы по применению редуционистского подхода при пересмотре аналитического инструментария транспортной экономики. Также выяснены возможные последствия применения предвиденных методологических разработок в виде частичного пересмотра существующей парадигмы экономики транспорта.

Ключевые слова: научная проблема, гипотеза, методология, редуционизм, парадигма, цель и задачи исследования.

ACTUALITY OF FORMING THE NEW PARADIGM OF TRANSPORT ECONOMY**Kyslyi V.M.**

The subject of the study is the prospects of solving the scientific problem of theoretical ground for forming the quantify methodology system for the transport product. The aim is to determine the general attributes of further science research on the foundations and principles of determining the volume of transport services. Working hypothesis about the applicability of the classical mechanics laws to the social processes of transport economy is formulated as the result, the goals and objectives of the final theoretical and practical implementation of development are defined. Further application of the results are expected in conduction of search for reasonable methods of calculating the economic consequences of a sector production. Actuality of question of improving the transport production economy analysis by taking into account the speed component of a product is based, the ground for the next testing hypotheses concerning the use of reductionist approach in revision of the analytical tools of transport economics is placed. Also the probable consequences of the predicted methodological developments application provided as a partial review of the existing paradigm of the transport economy are clarified.

Keywords: scientific problem, hypothesis, methodology, reductionism, paradigm, goal and task of research.

З огляду на інтенсифікацію світової економіки, внутрішні процеси трансформації національного господарства вимагають оперативної та адекватної реакції його однієї з найбільш мобільних галузей – транспорту. Спрощена у порівнянні з іншими галузями матеріального виробництва схема трансформації капіталу «гроші – товар – виробництво – гроші» з «вилученою» ланкою виробленої уречевленої праці спонукає до реалізації природно наявних можливостей швидкої перебудови навіть найбільш фундаментальних, концептуальних засад її функціонування.

Актуальність. Перехід до інформаційного типу економіки піднімає питання потреби у перегляді парадигмальних принципів функціонування, ролі та місця транспорту в створенні всього комплексу не лише

матеріальних, а й у споживанні інтелектуально-духовних благ людства. Економічна оцінка виробленого продукту є одним з ключових моментів такого перегляду.

Ступінь дослідження даної проблеми вченими. Дана стаття містить спробу розгорнутого обґрунтування потреби у формуванні нової парадигми транспортної економіки, спрямованої на врахування швидкісної складової галузевого продукту, котра здатна як замінити менш вдалі, на думку автора, аналогічні спроби попередників [1, 2], так і гармонічно доповнити емпірично сформований сучасний комплекс найзагальнішого осягнення предмету цієї науки.

Предмет дослідження. Предмет дослідження – це наявні перспективи вирішення наукової проблеми теоретичного обґрунтування методології побудови системи кількісної оцінки продукції галузі транспорту через формування відповідної нової галузево-наукової парадигми.

Мета дослідження. Метою статті є виклад засад дослідження можливостей застосування редуцціоністського підходу до вдосконалення комплексу показників оцінки діяльності підприємств галузі транспорту; визначення його основних формальних ознак для подальшого системного провадження.

Завдання дослідження. Поставлена мета була конкретизована у таких завданнях щодо її досягнення: визначення головних проблемних ознак сучасної парадигми економіки транспорту; виокремлення теоретичної на практичній складових наявної наукової проблеми та формулювання робочої гіпотези із застосування редуцціоністичного підходу її вирішення; окреслення цілей і задач подальших пошуків з окресленням майбутньої кінцевої теоретико-прикладної розробки.

Методи. У процесі дослідження було використано загальнонауковий метод пізнання дійсності. При вирішенні конкретних завдань автор вдавався до методів аналогії, індукції та синтезу. Головним методом парадигмального вирішення проблеми було обрано редуцціоністичну аналогію.

Постановка проблеми. Проведення дослідження базового характеру, спрямованого на перегляд засадничих принципів економічної оцінки роботи галузі господарства, вимагає його системного розбору на всіх етапах. Найбільш відповідальним видається етап початкового обґрунтування наявності потреби таких дій, оскільки в своїй основі усталена структура наукового середовища, як правило, не передбачає будь-яких змін, спрямованих на її кардинальне оновлення. З цих причин пропонується проведення системного мотивування перегляду сучасної парадигми транспортної економіки, зумовленого актуальною потребою врахування швидкісного результату роботи підприємств галузі.

Результати дослідження. Сучасна економічна оцінка діяльності підприємств транспорту характеризується рядом принципових проблематичних ознак, котрі в середовищі фахівців традиційно сприймаються як природний стан речей – звичний, загально визнаний та об'єктивно зумовлений. Йдеться про головні показники, за якими проводиться кількісна оцінка виробництва галузевими господарськими системами: обсяги перевезень, приведений вантажообіг, середня дальність перевезень, протяжність інфраструктурної мережі. Будучи результатом економічних зусиль як перевізних галузей, так і транспортного будівництва, послуга з переміщення вантажів та пасажирів, таким чином, вимірюється за допомогою емпірично сформованих підходів, котрі, треба визнати, не мають свого принципового науково-теоретичного обґрунтування.

Редуцціоністичне осмислення галузевої технології просторового переміщення, яка базується на звичній механічній взаємодії, виявляє певні суттєві розбіжності з підходами до параметричної оцінки, прийнятими у класичній фізиці – науці, що вивчає фундаментальні основи буття [3]. Формування ж економічних підходів в аналізі соціальних процесів та явищ поза базисної картини світобудови часто стає причиною винесення помилкових рішень, хибних тлумачень та виникнення поглядів, далеких від наукових. Загальний принцип об'єктивного знання – несуперечливість до загальної системи наук у цьому випадку порушується, що є абсолютно неприпустимим.

Конкретним наслідком подібного стану справ у транспортній економіці є відсутність чіткої єдиної думки спільноти фахівців навіть щодо досліджуваного об'єкту: систематизація транспортних підгалузей, спроби включення до розгляду енерготранспортних систем та відкидання таких намагань [4, 5]. Адміністративно-відомча розпорошеність та несистемність державної політики щодо регулювання транспорту на пряму відбиває ті недоліки, що нажаль вже стали атрибутом економіки однієї з найважливіших галузей господарства країни.

Цей стан справ характерний не лише для вітчизняної науки. Ще одним наслідком, який проявляється і в транспортній статистиці розвинених країн, є певна міжвидова неузгодженість параметрів, за котрими оцінюється продукція, а також, логічно, й самих локальних систем показників даної оцінки. Так, загальноєвропейське зведення галузевих даних може здійснюватися окремо за різними видами транспорту одночасно: у тоннах, тонно-кілометрах та засобо(вагоно)-кілометрах (автомобільний та залізничний); виключно у тонно-кілометрах (трубопровідний) або виключно в тонах (морський та авіаційний) [6]. Треба зазначити, що відповідний вітчизняний підхід, сформований радянською статистичною школою, незважаючи на більший ступінь уніфікації, так само не має підстав претендувати на абсолютну об'єктивність з тих же причин відсутності свого виваженого теоретико-методологічного обґрунтування.

Таким чином, наукова галузь економіки транспорту на теперішньому етапі свого розвитку працює у сфері, котру можна характеризувати ознаками невизначеності, суперечливості і, врешті, незнання. Серйозності даній ситуації додає те, що ці ознаки стосуються базових, визначальних для економіки в цілому понять: результату господарської діяльності (разом із витратами формує економічний ефект), обсягів виробництва і, як наслідок, ціни (економічний вираз вартості).

Найявний стан речей має всі ознаки наукової проблеми.

Першим головним принципом відбору наукових проблем для подальшого реального вирішення є врахування потреб практичної діяльності [7 - 10]. Проте, дотримання тільки його не дає змоги повною мірою характеризувати змальований стан як проблематичний. Адже, кількісна оцінка транспортного продукту на прикладному рівні повністю задовольняється існуючою, достатньо розгорнутою у всьому галузевому спектрі аналітичних задач системою показників обігу (обороту); цінова складова формується у ринковій площині, вичерпно використовуючи інструмент балансування попиту - пропозиції, що знімає будь-які питання неврахованості окремих компонент транспортної послуги: таких, як час доставлення, рівень сервісу (зрозуміло, за дотримання жорстких умов покриття понесених перевізником витрат) тощо.

Але другий (останній у переліку) базовий принцип – урахування потреб самої науки [7 - 10] вимагає ширшого підходу погляду на суть наявної ситуації.

Відсутність щонайменшого теоретичного обґрунтування інструментарію економічної оцінки транспортного продукту не лише саме по собі порушує логіку формування апарату окремої наукової галузі. Загально визнано, що транспорт, який бере безпосередню участь у формуванні суспільного продукту [11 - 14], сукупність його технологічних процесів завершує виробничий процес, довозячи переважну більшість матеріальних благ до кінцевих споживачів. У такий спосіб транспортні витрати відіграють суттєву роль у всій світовій економічній системі; до того ж, нерідко сягаючи 30 % і більше в структурі вартості окремих товарів [14]. За цих умов, потрібне визначення суспільно необхідних величин видатків, природно необхідних для оплати перевезень, за відсутності чіткого розуміння механізмів їхнього формування становить об'єктивно серйозну складність.

Галузеве позаекономічне регулювання, зазвичай здійснюване державними органами влади у транспортному сегменті, змушене діяти без логічно прозорих методичних настанов. Брак теоретичної бази, таким чином, тягне за собою суттєву прикладну проблему (перший принцип – урахування запитів практики), яка полягає в актуальній потребі методичного вдосконалення аналітичного інструментарію як підприємств транспорту, так і контрольно-регулюючих державних інституцій.

Наявність двох взаємопов'язаних ознак, що вказують на дотримання обох базових принципів, дозволяє зробити припущення щодо об'єктивного існування певної *наукової проблеми*. Водночас, достатньо очевидно навіть на перший, доволі поверхневий погляд (за наявності) є її виняткова складність. Адже, площина питань, що виникають, стосуються самих «підвалин» економіки транспорту: мір оцінки обсягів виробництва. Отже, всі подальші «надбудови» галузевої науки за умов тих чи інших вдосконалень у проблемній області мають бути так чи інакше заторкнуті. Потенційні розробки, що можуть стати результатом вирішення такої проблеми, неунікно стосуватимуться всього вже напрацьованого наукового апарату.

Усвідомлюючи зазначене, аналіз проблемної області з метою подальшої постановки задач дослідження намагатимемося здійснювати максимально послідовно, системно та у комплексі всіх традиційно існуючих загальнонаукових підходів [7 - 10].

За відсутності будь-яких напрацювань щодо теоретичного обґрунтування показників транспортної роботи [11, 12], враховуючи два основні критерії наукової проблеми: об'єктивність (адже, виникнення даної проблеми зумовлене об'єктивним фактором сучасної відсутності фахового інтересу до поглиблення основ економіки транспорту та транспортної статистики) та значущість (теоретичне та прикладне значення для науки) дозволимо собі сформулювати основну концепцію, головну ідею проведення дослідження, за допомогою котрої вбачається гіпотетичний авторський шлях її вирішення.

Підходом, який, на нашу думку, може дозволити пояснити явище природного конфлікту між реальним урахуванням швидкості доставлення у вартості транспортного продукту і неврахуванням цього фактору при його натуральному вимірюванні, є широко застосовуваний в науці [3] редуccionізм по відношенню до явищ соціального рівня, що переводить їхню сутність у площину фундаментальних наук. Вважаємо, що природа галузевого виробничого процесу, котра полягає в механічному переміщенні пасажирів і вантажів, якнайкраще створює умови для застосування редуccionістського підходу з побудовою аналогій транспортної економіки до класичної механіки [15]. Ідея такого застосування, отже, лягає в основу головної концепції вирішення розглядуваної наукової проблеми, відкриваючи перспективи переходу від існуючих в економіці транспорту знань до нових, пояснюючих до сих пір алогічну тобто невідому по суті ситуацію в галузі. За існуючим задумом, редуccionістичне осмислення проблеми через виявлення неповноти старих способів пояснення загально відомих фактів має пояснити ці факти по-новому та, як наслідок, показати наступні шляхи вирішення загального конфлікту.

Здійснена постановка проблеми методично неодмінно тягне за собою формулювання гіпотетичних припущень про суть речей, причини виникнення конфлікту та ін. Це початково-теоретичний етап будь-якого дослідження в його класичному варіанті. Побудова наукової гіпотези дає можливість переходити від окремих фактів реальності до їхнього узагальнення та пізнання законів розвитку. Вона є здогадом, котрий початково (із великою вірогідністю своєї помилковості) пояснює процеси та явища [8]. У нашому випадку, за таку гіпотезу в найзагальнішому варіанті розуміння береться твердження щодо вже відкритих універсальних законів, виражаючих істотні, стійкі, регулярні та необхідні зв'язки. Йдеться про можливість (правомірність) застосування законів класичної механіки як науки, що вивчає рух, до соціальних процесів транспортної економіки. Висновки щодо результатів цього застосування мають стати головними результатами дослідження.

Запропоноване припущення задовольняє основним вимогам до цього роду тверджень [7 - 10]:

- 1) логічна несуперечливість [15];
- 2) несуперечливість відносно вже встановлених фактів – не існує жодних об'єктивних застережень щодо існування даної гіпотези;
- 3) принципова перевірюваність – гіпотеза може бути дедуктивно прикладена до реальних господарських ситуацій та відносин [17];
- 4) застосовуваність – принципово не існує випадків, видів перевезень, котрі б не могли бути якнайширше окреслені рамками механічного руху.

Наше бачення проблеми поряд з гіпотезою щодо причин її виникнення, таким чином, визначає мету подальшого дослідження, котра являє собою результат вирішення її самої в ідеальній формі [8].

Метою є виявлення найбільш загальних законів економіки транспорту, урахування яких дозволить удосконалити аналітичний апарат науки. Найбільш загально у прикладному плані дана мета орієнтується на посилення методології. При цьому, базування на рівні законів за наявності суттєвих наукових результатів неминучо має призвести до коригування світоглядних засад (хоч і частково обмежених рамками галузевої економіки). Не можна й виключити й формування нової галузевої парадигми [16] як комплексу наукового розуміння соціальних процесів (рис. 1).

Кінцева теоретико-прикладна розробка дослідження має стати результатом виконання завдань, що слугують конкретизації сформульованої мети. Так, для розуміння основ формування транспортного продукту необхідним є:

- 1) розкрити сутність аналогій транспортної роботи та роботи з переміщення тіл в економічному та фізико-механічному трактуванні відповідно;
- 2) визначити можливості кількісного урахування часового (швидкісного) параметру транспортного переміщення;



Рисунок 1. Принциповий взаємозв'язок основних компонент проведення наукового дослідження

3) на базі результатів виконання попередніх завдань розробити загальну концепцію реформування методології економічного аналізу обсягів продукції транспортних підприємств, котра б дозволила впорядкувати та розширити спектр охоплюваних факторів та індикаторів їхнього розвитку.

Досягнення мети та виконання поставлених завдань визначить успішність (чи неуспішність) продукування кінцевої наукової розробки. Їхня повнота зумовить ступені впливу на методологію проведення подальших досліджень, а також філософію (рис. 1): загальне розуміння природи транспортного процесу, ролі відповідної галузі в економіці країни та світовому господарстві в цілому.

Висновки. Таким чином, як результат підготовчої стадії проведення головного дослідження обґрунтовано актуальність питання поліпшення методології економічного аналізу транспортного

виробництва шляхом урахування швидкісної складової виробленого продукту. Формулювання відповідної наукової проблеми дало змогу підвести основу для подальшої перевірки гіпотези щодо застосування редукціоністського підходу при перегляді аналітичного інструментарію транспортної економіки.

Також теоретично з'ясовані можливі вторинні наслідки передбачених методологічних розробок, що можуть призвести до часткового перегляду існуючої парадигми транспортної економіки.

Список використаних джерел

1. Поттгофф Г. Учение о транспортных потоках / Пер. с нем. – М.: Транспорт, 1975. – 344 с.
2. Еловой И.А. Оценка продукции транспорта в новых экономических условиях // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса: Тез. докл. Международ. науч.-практ. конф. Ч. I. / Под общ. ред. В.И. Сенько. – Гомель: БелГУТ, 2003. – С. 191 - 192.
3. Горелов А. А. Концепции современного естествознания. – М. : Центр, 1997. – 208 с.
4. Аксёнов И. Я. Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 1980. – 213 с.
5. Дмитриев В.А., Журавель А.И., Шишков А.Д. и др. Экономика железнодорожного транспорта. – М.: Транспорт, 1996. – 328 с.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України : www.ukrstat.gov.ua
7. Философия науки / Под ред. С. А. Лебедева. – М.: Академический проект, 2007. – 731 с.
8. Кохановский В.П. и др. Философия и методология науки. – Ростов - на - Дону: Феникс, 1999. – 576с.
9. Юдин Э.Г. Методология науки. Системность. Деятельность. – М.: Эдиториал УРСС, 1997. – 440 с.
10. Кузнецов И.Н. Научное исследование: Методика проведения и оформление. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К^о», 2004. – 432 с.
11. Лебедев Е.П. Транспортная статистика : Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Статистика, 1964. – 335 с.
12. Петроканский Б.И., Владимиров В.А. Железнодорожная статистика. – М.: Транспорт, 1969. – 328 с.
13. Шульга А.М., Смахова Н.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок. – М.: Транспорт, 1985. – 279 с.
14. Абрамов А.П., Дмитриев В.А. и др. Транспортные тарифы / Под ред. В. А. Дмитриева. – М.: Транспорт, 1988. – 232 с.
15. Сич Є.М., Кислий В.М. Закони економіки транспорту. Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
16. Сич Є.М., Кислий В.М. Економіка транспортної швидкості. Монографія-есе. – К.: «Видавництво «Логос», 2014. – 412 с.
17. Тарский А. Введение в логику и методологию дедуктивных наук / Пер. с англ. О. Н. Дынник. – Биробиджан: Тривиум, 2000. – 326 с.

References

1. Gerhart Karl Potthoff. Operation Theory in Transportation. Moscow. Transport, 1975.
2. Yelowoy I.A. Evaluation of transport production in the new economic environment // Problems and prospects of development of transport systems and building complex. Part I. Homel, 2003. p. 191 - 192.
3. Gorelov A.A. Concepts of modern science. Moscow, 1997.
4. Aksyonov I. Y. Integrated transport system. Moscow, 1980.
5. Dmitriev V.A., Zhuravel A.I., Shishkov A D. et al. Economy of Railway Transport. Moscow, 1996.
6. www.ukrstat.gov.ua
7. Philosophy of Science. Moscow, 2007.
8. Kochanowski V.P. et al. The philosophy and methodology of science. Rostov-on-Don, 1999.
9. Yudin E.G. Methodology of science. Consistency. Activities. Moscow, 1997.
10. Kuznetsov I.N. Scientific Research: methodology and registration. Moscow, 2004.
11. Lebedev E.P. Transport statistics. Moscow, 1964.
12. Petrokansky B.I., Vladimirov V.A. Railway Statistics. Moscow, 1969.
13. Shulga A.M., Smekhova N.G. Cost of railway transportation. Moscow, 1985.
14. Abramov A.P., Dmitriev V.A. et al. Transport tariffs. Moscow, 1988.
15. Sych Y.M., Kysly V.M. The laws of transport economy. Nizhyn, 2009.
16. Sych Y.M., Kysly V.M. Economics of the transport speed. Kyiv, 2014.
17. Alfred Tarski. Introduction to Logic and to the Methodology of Deductive Sciences. Birobidzhan, 2000.

ДАНИ ПРО АВТОРА

Кислий Валерій Миколайович, кандидат економічних наук, доцент
вул. Новополюва, 99, кв. 131, м. Київ 03 061
e-mail: v_kiss@ukr.net

ДАНИЕ ОБ АВТОРЕ

Кислый Валерий Николаевич, кандидат экономических наук, доцент
ул. Новополевая, 99, кв. 131, г. Киев 03 061
e-mail: v_kiss@ukr.net