

УДК 656.072:330.36

В.П. Гудкова, канд. екон. наук

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ У СФЕРІ ПАСАЖИРОПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянута сутність і надано визначення поняттю соціально-економічних механізмів, встановлено проблеми їхньої побудови у сфері перевезення пасажирів.

Ключові слова: соціально-економічний механізм, сфера перевезення пасажирів.

Рассмотрена сущность и дано определение понятию социально-экономических механизмов, установлены проблемы их построения в сфере перевозки пассажиров.

Ключевые слова: социально-экономический механизм, сфера перевозки пассажиров.

The essence and a definition of the concept of social and economic mechanisms, some problems were of their construction in the sphere of passenger transportation.

Key words: socio-economic mechanism, sphere of passenger transportation.

Постановка проблеми. Дослідження закономірностей функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень (далі – СПП) дозволили сформулювати принципи та позначити ідеологічну модель формування соціально-економічних відносин під час транспортно-го обслуговування населення. Квазісервісна спрямованість процесів збалансування допомогла врахувати глобальні тенденції суспільного розвитку і розмежувати соціальну та комерційну складові переміщення зі збереженням цілісності всієї СПП. Прийняті за основу принципи соціально-економічного компромісу, структурної компліментарності, функціональної локалізації та інформаційного прагматизму забезпечили єдність суспільно-транспортних зв'язків, а виділення специфічних сукупностей принципів на рівнях регулювання і формування товарно-грошових відносин створило умови для позначення фундаментальних відмінностей у методології вирішення проблем функціонування та розвитку соціального та комерційного секторів. Враховуючи безумовну важливість отриманих узагальнень, слід підкреслити, що таким чином було прописано лише загальне бачення внутрішніх і зовнішніх соціально-економічних процесів, яке не розкриває деталі або не дозволяє зрозуміти механізм збалансування суспільно-транспортних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід наголосити, що у сучасній економічній літературі відсутні пояснення стосовно змісту поняття «механізм соціально-економічної рівноваги». В енциклопедичних словниках, монографічних дослідженнях, наукових публікаціях та авторських виданнях навчальної літератури [1-5 та ін.] або наводиться загальна характеристика сутності забезпечення макроекономічної рівноваги, або категорія економічного механізму конкретизується сукупністю понять, які виявляють різні аспекти його прояву, при цьому зазначеному терміну взагалі не надається пояснення.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Між тим до проблематики наявності соціально-економічних суперечностей та встановлення узгоджених способів їхнього розв'язання у різних контекстах дослідники безперервно звертаються, залишаючи поза увагою змістовну складову методико-пояснюючого поняття як такого.

Мета статті. Отже, перш ніж розробляти механізм соціально-економічного врівноваження СПП, слід максимально глибоко і всебічно розібратися в сутності зазначеного явища і почати при цьому необхідно з центральної категорії, а саме з категорії механізму, нанизуючи на неї окремі предметно-уточнюючі характеристики.

Виклад основного матеріалу. «Механізм» у загальновизнаному позаекономічному сенсі являє собою систему тіл, призначену для перетворення руху одного або декількох тіл у необхідні рухи інших тіл, утворює основу більшості машин та застосовуються в багатьох приладах, апаратах і технічних пристроях [1]. Складається з твердого тіла, що має назву ланки, з однієї або декількох нерухомо з'єднаних деталей, з яких дотичні й такі, що допускають відносний рух, формують кінематичну пару, припускає застосування у пере-

творенні руху, крім ланок, рідкі або газоподібні тіла. На перший погляд технічна деталізація не має прямого відношення до економічного розуміння, але саме технократичний опис прояснює фундаментальні ознаки механізму, завдяки чому усвідомлюється необхідність залучення стаціонарних об'єктів і обов'язковість формування зв'язків між відносно не рухомими складовими, а також можливість застосування різних способів утворення рухомого імпульсу. Слід зауважити, що технічне тлумачення механізму передбачає опис процесу створення відповідної моделі, пояснює основи схематичного подання, регламентує прийоми позначення елементів, визначає методичні основи встановлення положення окремих частин та відповідно до кількості початкових ланок визначення кількості ступенів свободи. Таке бачення також методично збагачує будь-яке інше розуміння категорії, дозволяє додати до раніше позначених складових порядок побудови механізму як основи подальшого створення математичної моделі та формування бази для планування і прогнозування можливих результатів та наслідків.

Економісти стосовно базового поняття висловлюються більш лаконічно. Відповідно до тлумачення, представленого в Економічній енциклопедії, виданій під редакцією С.В. Мочерного, механізм є системою, пристроєм, способом, що визначає порядок певного виду діяльності [2, Т. 2, с. 355]. Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовський і О.Б. Стародубцева під *економічним механізмом* розуміють сукупність методів і засобів впливу на економічні процеси [7, с. 240]. В іншому виданні під редакцією С.В. Мочерного, в економічному енциклопедичному словнику зміст категорії розширюється за рахунок надання додаткового пояснення, згідно з яким механізм є системою прямих і опосередкованих взаємозв'язків між економічними явищами і процесами, передусім між протилежними сторонами, а також між підсистемами та елементами, які виникають у різних типів економічних систем та між ними. Крім того, зауважується, що «теоретичним вираженням економічного механізму є відповідна система взаємозв'язків між економічними законами і категоріями» [3, Т. 1, с. 496]. Зовсім по іншому, з точки зору теорії ігор, сприймається зміст економічного механізму С. Б. Ізмалковим, К. І. Соніним та М. М. Юдкевич. На їхню думку, відповідно до самого загального визначення стосовно будь-якої взаємодії між економічними суб'єктами, він являє собою форму гри чи опис того, як можуть діяти гравці і до чого призведе встановлений набір дії [4, с. 8]. Більш чітко й більш математизоване формулювання пропонує Л. С. Гурвиц, визначаючи механізм як взаємодію між суб'єктами і центром, що складається з трьох стадій: кожен суб'єкт у приватному порядку посиляє центру повідомлення, центр, отримавши всі повідомлення, обчислює передбачуваний результат, його оголошує та, за потребою, втілює у життя [4, с. 8].

Різноманітність наукових поглядів на сутнісне сприйняття механізму дозволяє встановити той факт, що, з одного боку, економічною спільнотою це поняття позначається відносно поверхово, надмірно лаконічно та достатньо не визначено порівняно з його технократичним розумінням, з іншого – демонструє широту його застосування і нечітку локалізацію. Через *механізм* позначається система, спосіб, сукупність методів, засобів впливу, взаємозв'язків, гра тощо, але в будь-якому випадку розуміється, що він *складається з часток, взаємна дія яких (по суті використання) спрямовує економічні процеси та забезпечує функціонування і розвиток*. Проте з яких часток може бути сформованим економічний механізм? З наведених тлумачень можна зрозуміти, що частками економічного механізму є підсистеми та елементи, якщо поняття механізму прирівнюється до поняття економічної системи [3], методи і засоби впливу, якщо призначенням механізму є регулювання [7], способи, коли механізмом визначається порядок здійснення економічної діяльності [2], дії у грі [4], якщо механізм сприймається як опис, центр та суб'єкти [4], коли змісту механізму надається переважно інформаційне тлумачення, або взагалі будь-які процеси і явища, закони та категорії [3]. Як наслідок,

залежно від ступеня теоретико-методологічного узагальнення і предметно-ідеологічного застосування, змінюється змістовне наповнення окремого економічного механізму. А отже, в загальному сприйнятті понятійно-категоріального апарату коректніше говорити не про економічний механізм, а про економічні механізми.

Зважаючи на цей факт, в економічній науці висвітлені різні за призначенням, відособлені за областю застосування та відмінні за категоріями наповнення економічні механізми. Найбільш наближеним до поняття економічного механізму є *господарський механізм*, який згідно з визначенням С. В. Мочерного є системою «основних форм, методів і важелів використання економічних законів, вирішення суперечностей спільного способу виробництва, реалізації власності, а також всебічного розвитку людини й узгодження її інтересів з інтересами колективу, класу, суспільства» [2, Т. 1, с. 269]. За іншою думкою, являє собою «сукупність організаційних структур та конкретних форм і методів управління, а також правових норм, за допомогою яких реалізуються діючі в конкретних умовах економічні закони, процес відтворення» [7, с. 466–467]. Фундаментальний аналіз свідчить, що ведуться певні суперечки стосовно ототожнення або навпаки роз'єднання змісту понять господарського та економічного механізму, визнається теоретико-методологічна нечіткість при з'ясуванні окремих елементів, відірваність від реалій практики, відсутність чіткої характеристики та еволюції в процесі розвитку [2], але усвідомлення факту різноманітності економічних механізмів дозволяє стверджувати, що господарський механізм є одним з загальної сукупності економічних механізмів.

Важливим моментом для більш чіткого пізнання природи, а отже і призначення економічних механізмів, є встановлення функцій господарського механізму, серед яких виділяють: використання економічних законів, розв'язання відносин власності, передусім власності на засоби виробництва, всебічний розвиток людини, її потреб, інтересів, стимулів, узгодження економічних інтересів [2, Т. 1, с. 270]. Розуміючи, що зазначена функціональна гуманізація господарського механізму відповідає духу сучасної соціальної орієнтації ринкової економіки (а зовсім не економічному механізму як такому, виходячи з економічного сенсу, спрямованому за задоволення скоріше споживчих потреб громадян), а врахування економічних законів є не стільки передбаченим наслідком, скільки принципом побудови, *центральним базисом сукупності функцій економічних механізмів слід визнати узгодження економічних інтересів*, перш за все (якщо розглядати окремо господарський механізм) відносин власності.

Одним з видів економічних механізмів є *фінансовий механізм*, вагоме значення якого обумовило значну поширеність застосування та різноманіття тлумачень. Під фінансовим механізмом розуміється і «комплекс спеціально розроблених і законодавчо закріплених форм і методів створення та використання фінансових ресурсів для забезпечення економічного розвитку і соціальних потреб громадян» [2, Т. 3, с. 817], і сукупність «фінансових стимулів, важелів, інструментів, форм і способів регулювання економічних процесів і відношень» [7, с. 457] або видів і форм організації фінансових відносин, умов і методів обчислення при формуванні фінансових ресурсів, утворенні та використанні грошових фондів цільового призначення, і «п'ять взаємопов'язаних елементів, що сприяють організації, плануванню і стимулюванню використання фінансових ресурсів: фінансові методи, фінансові важелі, правове, нормативне та інформаційне забезпечення». Але всі визнають його складовою частиною господарського механізму, яка використовується для впливу на економіку і соціальну сферу [2, 3 та ін.]. Фінансовий механізм сам по собі неоднорідний та відповідно до структури фінансової системи втілюється у фінансовий механізм підприємств, страховий механізм, бюджетний механізм, кредитний механізм і т. д., у кожному з яких згідно з функціональним призначенням виділяються ланки: мобілізації фінансових ресурсів, фінансування, стимулювання та ін. Отже, *незважаючи на*

різноманіття економічних механізмів, об'єднуючою умовою їхнього формування є вплив на економічну і соціальну системи суспільства.

Про багатогранність та розмаїття економічних механізмів свідчить той факт, що лише в економічній енциклопедії, крім господарського і фінансового механізмів, надається визначення поняттям кредитний механізм, який ще й уточнюється у механізмі банківського кредитування та механізмі іпотечного кредитування, механізм банкрутства підприємства, механізм використання економічних законів, механізм дії економічних законів, механізм викупу акцій, механізм менеджменту цілей, механізм грошової трансмісії, механізм забезпечення економічної безпеки, механізм захисту інтелектуальної власності, механізм зменшення основних економічних ризиків, механізм оподаткування, механізм ціноутворення, механізм природокористування та ін. [2, Т. 2, с. 106, 355-372]. Це підкреслює коректність подання категорії як «економічні механізми».

Враховуючи отримані висновки, необхідно ще раз повернутися до математичного трактування економічних механізмів. Зокрема звернути увагу на те, що в контексті формалізації акценти у тлумаченні цього поняття зміщуються в бік апріорності раціональної (рівноважної) поведінки індивідуальних суб'єктів [4, с. 8] і необхідності фіксації певної рівноваги [4, с. 12]. А це означає, що *академічне поняття економічних механізмів має вийти за межі простої побудови*, яка допускає у формуванні неоптимальність, неефективність, нерівновагу. *Слід зрушити цільову установку з впливу на соціальні та економічні системи як такого (у його широкому як позитивному, так і негативному розумінні), на забезпечення як мінімум врівноваженого і як максимум ефективного та оптимального стану соціально-економічних відносин*, тому що сама природа економічних механізмів передбачає забезпечення стану рівноваги, а раз рівновага є фундаментальним принципом їхнього формування, слід наголошувати не на пошуку механізмів врівноваження, а уточнювати лише характер суперечностей, які виникають в цьому випадку вести мову про «соціально-економічні механізми», отже прирівнювати поняття соціально-економічних механізмів до поняття механізмів соціально-економічної рівноваги.

Таким чином, *соціально-економічні механізми* в цілому і в СПП зокрема є різноманітним економічним механізмом і являють собою сукупність базових установок, послідовна реалізація яких забезпечить збалансування соціальних і економічних інтересів та створить умови для стабільного функціонування і розвитку. При цьому під соціальними слід розуміти не лише індивідуальні споживчі потреби, а й завдання суспільної організації. Отже, основне призначення соціально-економічних механізмів СПП полягає у збалансуванні суспільно-транспортних інтересів і розбіжностей, які виникають під час взаємодії. Виходячи з загальної трьох факторної моделі квазісервісного врівноваження, суспільно-транспортна взаємодія виникає в змішаній системі «споживач – виробник – держава» у декількох напрямках. Перший напрямок охоплює ланцюг «споживач – виробник» і, локалізуючись у комерційному секторі, передбачає взаємодію, засновану на принципах бізнес-орієнтованості, соціальної відповідальності, персоніфікованого споживання, диференціації виробництва, безперервної контрактиції та виключення споживачів. Другий напрямок обумовлює формування зв'язків, а значить і відповідних механізмів, по ланцюгу «споживач – виробник – держава» і поряд з третім напрямком взаємодії між ланками «держава – споживач – виробник», формуючись у соціальному секторі, функціонує за принципами соціального підприємництва, економічної відповідальності, субсидіарного споживання, конвергенції виробництва, дискретної контрактиції та заохочування виробників. Посегментний поділ СПП позначає межі застосування декількох видів соціально-економічних механізмів, які у звичному розумінні відносяться до механізмів ринкової самоорганізації і державного регулювання, але в контексті транспортного обслуговування населення вимагає певної адаптації та уточнення.

Можливість застосування ринкових механізмів і механізмів державного регулювання визначається класом товарів і послуг. Виділення змішаних благ у системі перевезень і супутнього обслуговування пасажирів відноситься до задач, що не мають однозначної відповіді, але потребують вивчення в межах теоретичного і прикладного аналізу. Отже, одна з головних проблем формування механізмів врегулювання соціально-економічних суперечностей у СПП зводиться до встановлення критеріїв *розмежування послуг між комерційним і соціальним секторами*. Згідно з узагальненнями О. Я. Рубенштейна, в теорії суспільних благ під опікою держави знаходяться товари і послуги що генерують екстернальні ефекти, продукти природних монополій, товари і послуги, які несуть у собі потенціал інформаційної асиметрії, продукти, які страждають «хворобою цін» (коли на певних етапах витрати виробництва зростають швидше, ніж ціни на кінцевий продукт), а також товар і послуги, попит на які з боку приватних осіб відстає від бажаного суспільством [8, с. 48]. Для того, щоб визначитися з необхідністю або навіть з можливістю державної підтримки і віднести до соціально-економічних механізмів СПП механізми державного регулювання, слід перш за все вивчити проблематику виникнення *зовнішніх ефектів* у системі транспортного обслуговування населення.

Інша проблема побудови соціально-економічних механізмів у СПП відтворює класичне питання, що стосується будь-яких соціально корисних благ і складається з двох взаємопов'язаних питань: «як визначити оптимальний обсяг суспільного блага і якими повинні бути податкові внески індивідуумів, забезпечуючи компенсацію державних витрат»? [8, с. 45]. У контексті СПП мова йде про *встановлення масштабів функціонування соціального сектору і визначення способів державного врегулювання суспільно-транспортних суперечностей*. При цьому слід зауважити, що центральні економічні рішення для ринків, які генерують екстернальні ефекти, були запропоновані А. Пігу і полягають у доцільності субсидування виробництва благ під час утворення зовнішньої економії й обкладення податком виробників товарів і послуг у випадку виникнення зовнішніх витрат. А зважаючи на складність адресної прив'язки податків до виробництва і споживання конкретних товарів і послуг, субсидії виробникам можуть бути замінені на трансферти споживачам. Немає причин вважати, що настільки загальними теоретичними ствердженнями пропонується універсальний формат вирішення подібних проблем, але є підстави думати, що існуюча методологія дозволить відобразити найбільш прийнятні способи державного регулювання суспільно-транспортних суперечностей у соціально-економічних механізмах СПП, однак це вимагає більш глибокого вивчення.

Ще одна проблема формування соціально-економічних механізмів у СПП пов'язана з необхідністю *встановлення меж формалізації сукупності базових установок*. Слід нагадати, що економічні механізми передбачають регламентацію ланок, зв'язків, способів, схем побудови, отже вимагають відпрацювання певної сукупності правил економічної поведінки, крім того, враховуючи соціальну вагомість СПП, неоднорідність формування відносин (необхідність розмежування соціального і комерційного секторів) та наявність специфічних суспільно-транспортних суперечностей, у деяких випадках (у т. ч. щодо переміщень і супутнього обслуговування населення) потребують формалізації додаткових (поза загальними для будь-яких видів економічної діяльності) положень і введення спеціальних норм, і у такому сенсі теорія економічних механізмів може бути розглянута з точки зору інституційного підходу. Взагалі *інституційний підхід* передбачає вивчення функціонування економічної системи, при якому основна увага приділяється ролі соціальних, політичних і економічних інститутів [5]. Проте сутність інституту розуміється по-різному. Лауреат нобелівської премії з економіки 1993 р. Д. Норт (присуджена Д. Норту і Р. Фогелю «за нове дослідження економічної історії за допомогою економічної теорії та кількісних методів для пояснення економічних і інституційних змін») розглядає інститу-

ти як «конструкції, створені людською свідомістю» [6, с. 137] або як набір правил поведінки індивідуумів, що поділяються на формальні (закони, конституції) і неформальні (договори, кодекси поведінки) обмеження та фактори примусу (інститут приватної власності, інститути громадянського суспільства та ін.), а під інституційним розвитком економіки розуміє результат взаємодії інститутів (визначають правила гри) та організацій (гравців) [6]. Між тим відповідно до визначення поняття інституціоналізму, наданого С.В. Мочерним, до інститутів відносяться корпорація, держава, профспілки [2, Т. 1, с. 657]. Іншої думки дотримується Е. Шоттер, розглядаючи інститут як рівновагу у вирішенні проблем кооперації та координації повторюваної взаємодії, тобто як низку рівноважних стратегій суб'єктів відносин [4, с. 22-23]. А.Є. Шаститко у монографічному дослідженні, узагальнюючи усі прийняті визначення, до інститутів відносить формальні і неформальні правила, створені людьми, а також механізми, що забезпечують їх дотримання [9, с. 160]. Зважаючи на різницю у поглядах, у процесі відпрацювання базових установок соціально-економічних механізмів більш обґрунтовано дотримуватися широко розуміння поняття інституту та, погоджуючись з позицією Л.С. Гурвиця, за якою «терміном «інститут» можуть бути позначені як правила, так і результуючі формати поведінки» [4, с. 23], передбачати формування сукупності норм, які регламентують процеси функціонування і розвитку, і санкцій, що забезпечують їхнє дотримання.

Висновки і пропозиції. Таким чином, у поданні соціально-економічних механізмів СПП як сукупності базових послідовно реалізуємих установок формується розуміння методичних основ врегулювання суспільно-транспортних суперечностей. У такій постановці «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується в процесі управління системою транспортного обслуговування населення, як відносно чіткий алгоритм керівних дій під час розробки (обґрунтування), прийняття та реалізації управлінських рішень, що забезпечує утворення відповідних сучасним вимогам суспільно-транспортних результатів – у сталому розумінні звичних (як збитковість пасажироперевезень) або прийнятних (як суспільно-достатній рівень якості обслуговування) та за природою створення соціально-економічних механізмів рівноважних, оптимальних та ефективних.

Список використаних джерел

1. Большая советская энциклопедия: в 30 т. [Электронный ресурс]. – М.: Советская энциклопедия, 1969-1978. – Режим доступа: <http://slovari.yandex.ru/>.
2. Економічна енциклопедія: наукове видання у 3-х т. / відп. ред. С. В. Мочерний. – К.: Академія, 2000. – Т. 1. – 864 с.; 2001. – Т. 2. – 848 с.; 2002. – Т. 3. – 952 с.
3. Економічний енциклопедичний словник: у 2 т. / за ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
4. Измалков С. Б. Теория экономических механизмов / С. Б. Измалков, К. И. Сонин, М. М. Юдкевич // Вопросы экономики. – 2008. – № 1. – С. 4-26.
5. Лопатников Л. И. Экономико-математический словарь / Л. И. Лопатников. – М.: Дело, 2003. – 520 с.
6. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Дуглас Норт. – М.: Фонд экономической книги «НАЧАЛА», 1997. – 180 с.
7. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – 6-е изд., переработ. и дополн. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 512 с.
8. Рубенштейн А. Я. Экономика общественных предпочтений. Структура и эволюция социального интереса: монография / А. Я. Рубенштейн. – СПб.: Алетейя, 2008. – 560 с.
9. Шаститко А. Е. Новая институциональная экономическая теория: монография / А. Е. Шаститко. – М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2002. – 591 с.