

## **2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

УДК 338.47

*И. И. КИЧКО, д-р экон. наук, доцент  
Черниговский государственный технологический университет*

### **РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ НАСЕЛЕНИЯ УКРАИНЫ**

Рассмотрены формы координации процесса удовлетворения транспортных потребностей населения Украины: централизованное государственное, индивидуально-рыночное и рыночное регулирование. Дается авторская интерпретация индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей. Обосновано понятие «институциональное обеспечение регулирования транспортных потребностей».

Украина вступила в новый период развития, принципиально изменились макроэкономические и геополитические условия, которые создают новые возможности и угрозы. В связи с этим возникает необходимость уточнения функций и задач государства в экономической политике, выбора наиболее эффективных механизмов регулирования, которые бы позволили обеспечить долгосрочный экономический рост. Новая экономическая, политическая ситуация, которая сложилась в Украине, требует пересмотра регулятивных функций государства в направлении делегирования их части на местный уровень, субъектам хозяйствования, совершенствование институтов и внедрение новых инструментов регулирования.

Залогом обеспечения условий для развития страны является бесперебойное функционирование всех ее институтов. Одной из причин экономических проблем в Украине является недооценка институционального фактора. Проблемы институционализации различных экономических аспектов жизнедеятельности общества в Украине изучают С. И. Архиреев, В. В. Дементьев,

И. Липов, В. Назарова, О. О. Прутская, В. А. Рыбалкин, И. М. Сараева, А. А. Ткач, А. Н. Чаусовский, В. Д. Якубенко. Несмотря на значительный интерес исследователей к вопросам институциональной экономики, такой аспект институционализации как институциональное обеспечение потребностей населения остается без внимания ученых. В частности остаются малоизученными институциональные особенности формирования и удовлетворения транспортных потребностей, проблемы и перспективы их регулирования. В связи с этим целью статьи является исследование форм государственного регулирования транспортных потребностей, влияния на них институциональной среды.

Создание условий для реализации трудового потенциала и жизнедеятельности населения является важной задачей государства, а ее выполнение частично зависит от инфраструктурного обеспечения, к которому относят объекты, создающие общие условия для эффективной трудовой деятельности. Пассажирский транспорт относят к инфраструктуре наряду с такими организационно обособленными структурными подразделениями, как жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание населения, розничная торговля и общественное питание, водоснабжение, канализация, связь в части оказания услуг населению, здравоохранение, физическая культура, социальное обеспечение, образование, культура и искусство, финансово-кредитные и страховые учреждения и тому подобное. Пассажирский транспорт выполняет не только коммуникационную функцию, удовлетворяя потребности населения в передвижении, но и (учитывая, что большое количество населенных пунктов теряет значительную часть социально-экономических объектов) еще и социально-экономическую, и предоставляет возможность населению (особенно сельскому) трудоустроиваться, покупать товары и получать услуги в городах.

Сейчас в Украине действуют такие связанные между собой формы координации процесса удовлетворения транспортных потребностей населения: централизованное государственное, индивидуально-рыночное и рыночное регулирование (рисунок 1). Централизованное государственное регулирование транспортных потребностей населения имеет определенные приоритеты. В части нормативно-правового обеспечения акцент должен ставиться на совершенствовании нормативно-правовой базы и защите прав потребителей транспортных услуг, перевозчиков. Что касается инвестиционных аспектов, то государство должно обеспечивать как бюджетное финансирование развития транспортной сети, так и развитие государственно-частного партнерства.

Предприятия, корпорации, организации транспортной инфраструктуры самостоятельно решают вопросы вида деятельности, ассортимента услуг, объема финансирования, целесообразности инвестирования и тому подобное.

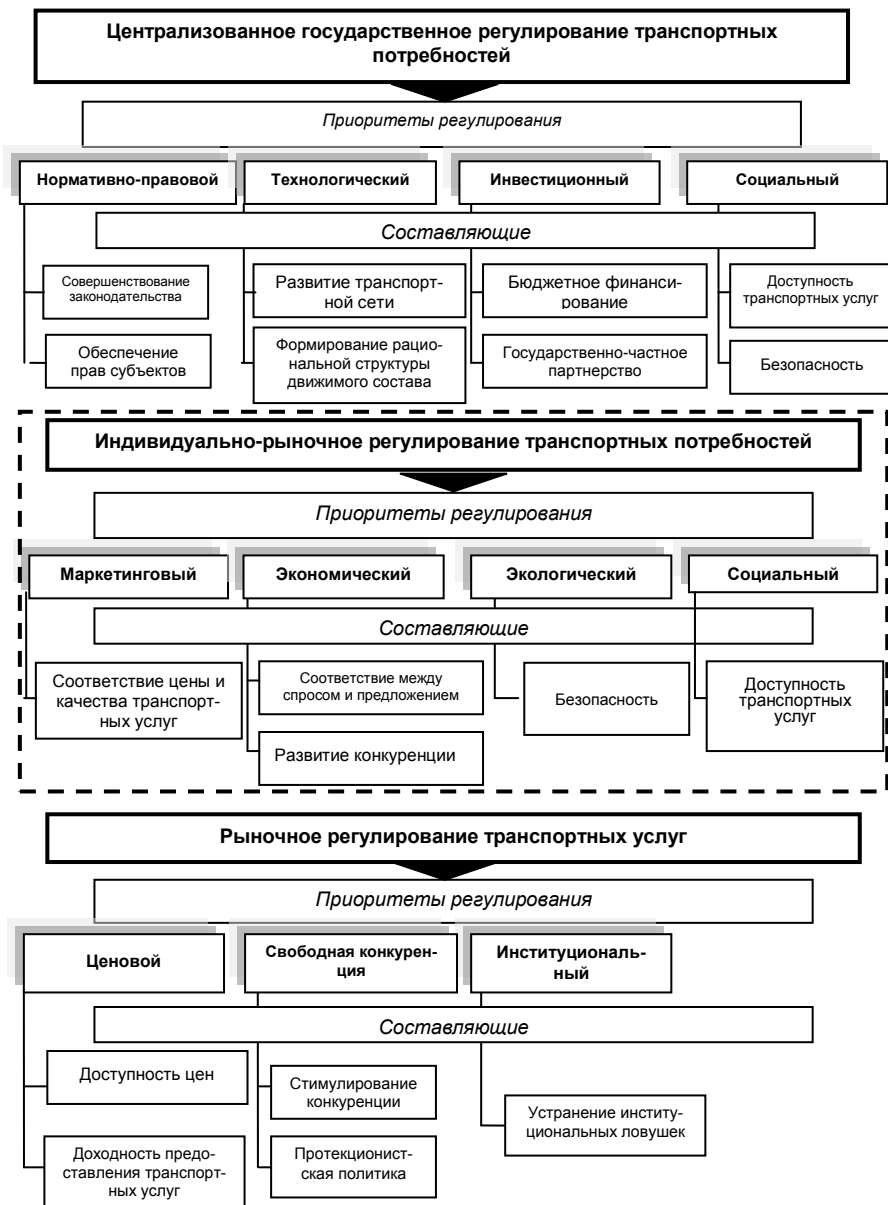


Рисунок 1 – Формы регулирования процесса удовлетворения транспортных потребностей населения

Результативность их деятельности во многом зависит от индивидуально-рыночного регулирования, которое целесообразно рассматривать как упорядочение, согласование экономических процессов, осуществляемое субъектами хозяйствования под влиянием рыночных факторов. Индивидуально-рыночное регулирование бывает внешним и внутренним. Внутреннее регулирование фирм осуществляется с использованием методов менеджмента, маркетинга, планирования, прогнозирования [1, с. 24]. Внешнее осуществляется в виде стабилизации положения на рынке, снижения существующих рисков, установления долгосрочных хозяйственных связей и т. п.

Важность индивидуально-рыночного регулирования неоднократно подчеркивали ученые. Так, С. Т. Капанова акцентирует внимание на том, что под влиянием присущих рынку законов стихийно устанавливается макроэкономическое равновесие между спросом и предложением, балансируются цены, развивается конкуренция, оптимизируются размеры фирм и тому подобное. Это всё происходит при минимальных государственных расходах. Задача государства в том, чтобы корректировать рыночную систему. Государственное влияние не должно ограничивать свободу конкуренции, взаимодействие спроса и предложения на рынке транспортных услуг.

Субъекты рыночной экономики выступают носителями нескольких институтов и непосредственно функционируют в определенной институциональной среде, под которой понимают упорядоченную совокупность правил игры, где формируется определенный набор ограничений и возможностей [2, с. 72]. Институциональное обеспечение индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей целесообразно понимать как процесс положительного и отрицательного влияния формальных (правовых норм) и неформальных (стереотипов поведения, традиций) институтов на процесс формирования и удовлетворения транспортных потребностей.

По мнению Д. Норта, основой эффективности рынков является способность институтов поддерживать контракты во времени и пространстве, обеспечивать их выполнение. Для этого необходима эффективная правовая система, суды для поддержания формальных правил, корректные социальные санкции для поддержания норм поведения [3]. Необходимо укреплять и развивать прогрессивно-неформальные институты (традиции): коллективизм, доверие к государству, открытость к общественным инновациям. С другой стороны, необходимо преодолевать наследие прогрессивно-неформальных институтов: слабую правовую дисциплину, иждивенчество, социальную апатию, безынициативность [4, с. 10].

Институциональное обеспечение индивидуально-рыночного и государственного регулирования транспортных потребностей может иметь как положительное, так негативное воздействие. Положительным является повышение инициативности, сплоченности, социального партнерства субъектов бизнеса, конкретной личности, общин, социальных норм и правил, прав соб-

ственности, религиозной этики, менталитета, учета местных условий и традиций, расширения спектра использования контрактных отношений. В настоящее время очевидно и негативное влияние институтов в части наличия среди других форм собственности нормативно-кланово-корпоративной, злоупотреблений при проведении приватизации, административных барьеров, коррупции, тенизации экономики и т. п. Для улучшения институционального обеспечения индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей предлагается переходить от персонифицированных форм контроля (родственные связи, идеологические убеждения) к неперсонифицированным, таким как санкции, контроль третьими лицами, изменения неформальных институтов в процессе обучения, образования.

Как известно, рынок саморегулируется под влиянием трех элементов: свободной конкуренции, денег, взаимодействия спроса и предложения. Денежная форма обеспечивает стихийную координацию действий субъектов хозяйствования. Цена, норма прибыли, уровень арендной и заработной платы включают в себя информацию, необходимую для принятия решений. Издержки производства, динамика цен на составляющие себестоимости продукции определяют общий объем товаров на рынке, спрос и предложение на нем. Транспортные потребности приобретают форму платежного спроса, который выступает денежной формой их проявления. То есть, спрос – это потребности, удовлетворение которых в состоянии оплатить потребитель. В процессе индивидуально-рыночного регулирования согласуются интересы рыночных контрагентов. При этом за первооснову берутся потребности, выраженные через спрос.

А. А. Прутская отмечает, что положительные институциональные изменения возможны лишь тогда, когда в обществе будет накоплена критическая масса экономических агентов (представителей крупного капитала, не сросшихся с государством, представителей малого и среднего бизнеса, банкиров, менеджеров), которые будут заинтересованы в положительных институциональных изменениях [5].

Теоретическое обобщение взглядов ученых позволило сделать вывод, что становление и развитие рыночных отношений, целесообразность устранения негативного институционального влияния обуславливает многообразие форм собственности, свободу предпринимательской деятельности и тому подобное. Многообразие форм собственности не исключает необходимости повышения макроэкономической эффективности использования государственной собственности, в частности, бюджетирования, ориентированного на результат.

Платежный спрос и потребности тесно связаны между собой, но не тождественны. Платежный спрос – это лишь часть абсолютных потребностей, представленная в денежной форме. Транспортные потребности опосредуются деньгами, ими же и ограничиваются. Платежный спрос – это рыночная

форма проявления потребностей, то есть модификация потребностей в их движении от производства до потребления на стадии обмена [6, с. 67]. В целом платежный спрос может быть охарактеризован как денежная, рыночная форма проявления потребностей. Платежный спрос может отставать от потребностей или превышать их. Чем больше количество покупателей, тем больше спрос. Различают следующие стадии формирования платежного спроса: во-первых, платежный спрос – это заявленная на рынке потребность в товаре; во-вторых, реализованный спрос – денежная сумма, фактически потраченная на оплату услуг.

С целью стимулирования определенной потребности путем обучения формируют определенную ассоциацию. Информацию об определенном товаре, услуге, которую владелец хочет реализовать, нужно постоянно обновлять. Важным постулатом является то, что потребности, сформированные путем ассоциации с другими потребностями, безграничны [7, с. 14]. Это означает, что удовлетворить их полностью невозможно, потому что будут возникать новые.

Товары, которые впервые появляются на рынке, создают и удовлетворяют новую потребность не полностью, а формируют и удовлетворяют определенную комбинацию потребностей. Для продвижения новых товаров, услуг производители, субъекты оказания услуг распространяют информацию среди целевой аудитории (презентации, акции, семинары, лекции и т. д.).

Одним из перспективных рыночных факторов удовлетворения потребностей населения является дальнейшее расширение внутренних и внешних мероприятий социальной ответственности бизнеса. Если внутреннее измерение социальной ответственности бизнеса практически закрыто для общественности и позволяет наладить контакты с работниками компании, то внешняя социальная ответственность фирмы непосредственно влияет на ее отношения с обществом и его членами. Внутренним измерением социальной ответственности бизнеса является менеджмент персонала, охрана труда, внутренние экологические программы, политика адаптации предприятия к структурным изменениям.

Последствиями социальной ответственности бизнеса должна быть социальная защита работников, их обучение и условия для профессионального развития, участие работников в капитале и прибылях компании, а также в принятии на работу молодых специалистов, женщин, инвалидов, исключение дискриминации по отношению к ним.

Компании в процессе индивидуально-рыночного регулирования разрабатывают и внедряют социальные проекты внутреннего направления, которые выполняются в сотрудничестве с другими учреждениями [9]. Внешнее измерение социальной ответственности бизнеса в контексте удовлетворения транспортных потребностей реализуется через прозрачность и доступность информации о деятельности фирмы, охране окружающей среды и т. п.

Направление индивидуально-рыночного регулирования – стимулирование производства новых товаров, предоставление новых видов услуг, важными факторами появления и внедрения которых является инновационная и маркетинговая деятельность [7, с. 39].

Еще одним инструментом индивидуально-рыночного регулирования потребностей является цена [10, с. 187] и качество услуг. Один из главных вопросов внедрения бизнес-идеи – вопрос ценности для потребителя. Она определяется с учетом фактора личного отношения к соответствующему показателю качества услуги. На выбор влияет также уровень амбиций потребителя. Если потребности потребителя учесть до момента предоставления нового вида услуг, то это сократит расходы на поиск потребителей, ведь она будет предоставляться практически по индивидуальному заказу. В этом контексте А. Г. Волков предлагает методику определения транспортных потребностей [8]. Её суть заключается в том, что с помощью интернет-исследования можно выяснить, что именно необходимо потребителю, а что является лишним в услуге. Использование результатов такого исследования позволит оптимизировать объемы перевозок. В глобальном масштабе это будет частично способствовать решению экологической проблемы за счет сокращения перерасхода всех видов природных ресурсов.

Предприятие, адаптируясь к структурным изменениям, принимает меры по внедрению рыночных преимуществ перед конкурентами. Во многом это касается и социальных аспектов его деятельности, а именно: информирование работников о реструктуризации предприятия, принятие во внимание их мнений и предложений, предупреждение масштабных увольнений путем переквалификации работников.

Таким образом, на основе анализа форм регулирования, проведенного в работе:

- сделано уточнение понятия индивидуально-рыночного регулирования, которое целесообразно рассматривать как упорядочение, согласование экономических процессов, которое осуществляется субъектами хозяйствования под влиянием рыночных факторов. Определена цель индивидуально-рыночного регулирования деятельности субъектов хозяйствования, которой является получение прибыли;

- доказана необходимость интеграции индивидуально-рыночного, рыночного и государственного регулирования, в результате чего становится возможным более полное удовлетворение транспортных потребностей населения;

- определено, что главной методологической основой механизмов интеграции является признание ведущей роли государственного регулирования.

Проведенное исследование позволит:

- сформулировать основные направления повышения действенности регулирования транспортных потребностей, а именно: обеспечение стабильно-

сти законодательства; создание в государстве благоприятного инвестиционного климата;

– определить, что факторами влияния на транспортные потребности и их регулирование являются платежный спрос, доходы, реклама, религиозные убеждения, формы собственности, а инструментами воздействия – цена и качество услуг;

– доказана правомерность введения в научный оборот понятия «институциональное обеспечение регулирования транспортных потребностей», которое целесообразно понимать как процесс положительного и отрицательного влияния формальных (правовых норм) и неформальных (стереотипов поведения, традиций) институтов.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Капанова, С. Т.** Интеграция рыночного и государственного регулирования экономики: методология, теория, практика : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 – Экон. теория / С. Т. Капанова. – Саратов, 2004. – 360 с.

2 **Горожанкина, М. Е.** Экономический институт в контексте теории социального капитала / М. Е. Горожанкина // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. Вып. 70. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://libraru.donntu.edu.ua/fem/vip70/70>. – Дата доступа: 20.09.2016.

3 **Норт, Д.** Вклад неинституционализма в понимание проблем переходной экономики [Электронный ресурс] / Д. Норт. – Режим доступа: <http://www.finansu.ru/rubl/port>. – Дата доступа: 20.09.2016.

4 **Дефорж, С. Ю.** Інституційні основи становлення соціально-ринкового господарства : автореф. дис ... канд. экон. наук : 08.01.01. – Экон. теория / С. Ю. Дефорж. – Харьков, 2006. – 20 с.

5 **Прутська, О. О.** Особливості економічної поведінки в перехідній економіці України (інституціональний підхід) : автореф. дис ... д-ра экон. наук : 08.01.01 / О. О. Прутська; Київський національний економічний університет. – Київ, 2004. – 26 с.

6 **Леонова, О. Г.** Удовлетворение личных потребностей населения в условиях перехода к рыночной экономике : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 – Политэкономия / О. Г. Леонова. – М., 1993. – 180 с.

7 **Максимова, Ю. М.** Эволюционный подход к проблеме насыщения потребностей в условиях рыночной экономики // Ю. М. Максимова : 08.00.05 – Экономика и управление народных хозяйств. – М., 2006. – 127 с.

8 **Волков, О. Г.** Новый подход в интернет-исследовании потребителями качества продукта / О. Г. Волков // Развитие науки и образования. Проблемы преподавания в высшей школе : материалы Междунар. науч.-практ. конфер. : в 2 т. – М. : Изд-во МГОУ, 2011. – С. 275–279.

9 **Кичко, І. І.** Потреби особистості та колективу при реалізації концепції соціальної відповідальності бізнесу / І. І. Кичко, І. М. Царик // Вісник державного технологічного університету. – 2009. – № 38. – С. 246–255.



10 **Кичко, І. І.** Інституціональне забезпечення індивідуально-ринкового регулювання особистих потреб / І. І. Кичко // Формування ринкових відносин в Україні, 2012. – № 10 (137). – С. 185–191.

*I. KYCHKO, Grand PhD, Associate Professor  
Chernihiv National University of Technology*

## **REGULATION OF TRANSPORT NEEDS OF THE POPULATION OF UKRAINE**

The article describes the forms of coordination of the process of meeting the transport needs of the population of Ukraine: centralized governmental, specific marketing and market regulation. The author's interpretation of specific marketing regulation of transport needs is given. The concept of "institutional support for regulation of transport needs" is substantiated.

Получено 31.01.2017

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

УДК 656.224

*И. А. КОЖЕВНИКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ОПТИМИЗАЦИЯ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ВЫБОРА РАЦИОНАЛЬНОГО ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Предлагается методика определения оптимальной вместимости транспортного средства с учетом приоритетной цели работы городского пассажирского транспорта – удовлетворения интересов пассажира.

Жизнь современного человека характеризуется повышенной степенью его активности и динамизмом развития событий. Интенсивный темп жизни ставит перед человеком новые задачи по ускорению преодоления пространства с минимальной транспортной усталостью и экономией временных ресурсов.

Экономия времени и сил при транспортных передвижениях важна не только для пассажира, она имеет весомый народнохозяйственный эффект в