

*Р. О. Дорошенко*

## КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ РЕГУЛИРОВАНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ПОВЕДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ В РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ

*Работа представлена Пермским филиалом Института экономики УрО РАН.  
Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор А. Н. Пыткин*

**В статье представлена разработанная автором концептуальная модель регулирования хозяйственного поведения транспортной компании в рыночных условиях. Дано теоретико-методологическое обоснование хозяйственного поведения транспортных компаний как предмета регулирования.**

**The article is devoted to the conceptual model of regulation of a transport company's economic behavior in market conditions. The theoretical-methodological substantiation of a transport company's economic behavior as subject of regulation is given.**

Общественный транспорт, являясь одной из инфраструктурных отраслей городского хозяйства, выполняет важнейшие социальные функции, предоставляя массовые и доступные транспортные услуги населению соответствующих территорий. Особая социальная значимость городского пассажирского транспорта (ГПТ) обусловлена тем, что для значительной части населения он является безальтернативным вариантом перемещения внутри города. По данным социологических исследований, общественным транспортом регулярно пользуются две трети россиян, при этом свыше 60% выражают неудовлетворенность качеством обслуживания, а 72% считают необоснованно высоким уровень тарифов на пассажирские перевозки<sup>1</sup>.

Общественный транспорт относится к числу отраслей, в которых смена формы собственности произошла быстрыми темпами. К началу XXI в. автобусные перевозки во всех крупных городах РФ осуществлялись частными перевозчиками. На самом сложном, трансформационном этапе городской общественный транспорт был передан в юрисдикцию органов местного самоуправления, при этом государство дистанци-

ровалось от региональных проблем общественного транспорта, не создав необходимой нормативно-правовой базы и не сформулировав государственную политику развития городского транспорта общего пользования. Поспешный, без надлежащего научного осмысления переход к рыночным отношениям в сфере ГПТ привел к конфликту коммерческих интересов хозяйствующих субъектов и социальных функций рынка, потребовал восстановления утраченного на начальном этапе перехода к рынку государственного контроля и регулирования.

Концепция государственного регулирования в условиях рыночной экономики является одной из актуальных проблем классической и современной экономической теории. Сторонники наиболее распространенной точки зрения считают, что необходимость присутствия государства в рыночной экономике обусловлена определенными проявлениями несостоятельности рынка, так называемым фиаско рынка. Предметом государственного регулирования являются экономические отношения между участниками рынка, а механизмы регулирования основываются на использовании

правовых, административных и экономических методов управления<sup>2</sup>.

В последние годы стала активно формироваться новая исследовательская платформа, научное направление в изучении экономических явлений, называемая ее авторами поведенческой экономической теорией (ПЭТ), которая определяется одним из ее разработчиков Р. Талером как «объединение психологии и экономической теории, которая исследует, что произойдет в экономической системе, на рынках, где отдельные агенты демонстрируют ограничения в познавательных способностях и естественные трудности в принятии решений»<sup>3</sup>. Она повышает исследовательские и прикладные (управленческие, регулирующие) возможности традиционной теории путем ее дополнения новыми областями знаний, традиционно не считавшимися сферой ее деятельности (психология, социология, политология и др.). Методология поведенческой экономической теории сводится к следующему:

1) поиск, документальное подтверждение и многократная эмпирическая проверка обнаруженных феноменов, экономических явлений, плохо согласующихся с ортодоксальной наукой;

2) разработка альтернативной модели, способной объяснить соответствующие экономические феномены и их повторяемость введением дополнительных переменных, характеризующих психологические или иные факторы, оказывающие влияние на поведение хозяйствующих субъектов;

3) выявление нетривиальных следствий из предложенной модели и проверка их предсказательных способностей, по сравнению с ортодоксальной версией.

Практика государственного регулирования рынка городских пассажирских перевозок основана на ортодоксальной парадигме экономического поведения и нормативных моделях экономических отношений участников рынка. В то же время не учитываются транзитивные (переходные) особен-

ности рынка, и в частности специфика хозяйствующего субъекта.

На основе концепции ПЭТ нами выдвинута гипотеза о возможности обеспечения социальных функций рынка транспортных услуг населению путем регулирования хозяйственного поведения транспортных компаний, осуществляемого в ограниченном перечне доминантных хозяйственных ситуаций рынка. Проведя типологизацию хозяйственных ситуаций рынка городского общественного транспорта, мы установили и эмпирически подтвердили, что на функционирование и развитие рынка влияет поведение транспортных компаний в следующих ситуациях:

- создание нового бизнеса в сфере городских пассажирских перевозок (вхождение на рынок), прекращение бизнеса (выход с рынка);
- инновационная деятельность, связанная в первую очередь с обновлением подвижного состава и укрупнением бизнеса;
- конкуренция между перевозчиками за право обслуживания регулярных маршрутов;
- регулирование тарифов и предоставление преимуществ по провозной плате;
- налогообложение и расходы по администрированию бизнеса.

Было установлено, что в каждой из доминантных хозяйственных ситуаций транспортные компании ведут себя определенным образом, в зависимости от их статуса (размера), стадии зрелости компании (жизненного цикла) и параметров деловой среды. При этом в хозяйственном поведении различных компаний больше общего, чем индивидуальных особенностей.

Для описания хозяйственного поведения транспортной компании в типичных хозяйственных ситуациях рынка нами разработана концептуальная модель, позволяющая использовать ее для регулирования рынка посредством воздействия на хозяйственное поведение транспортной компании (рис. 1).

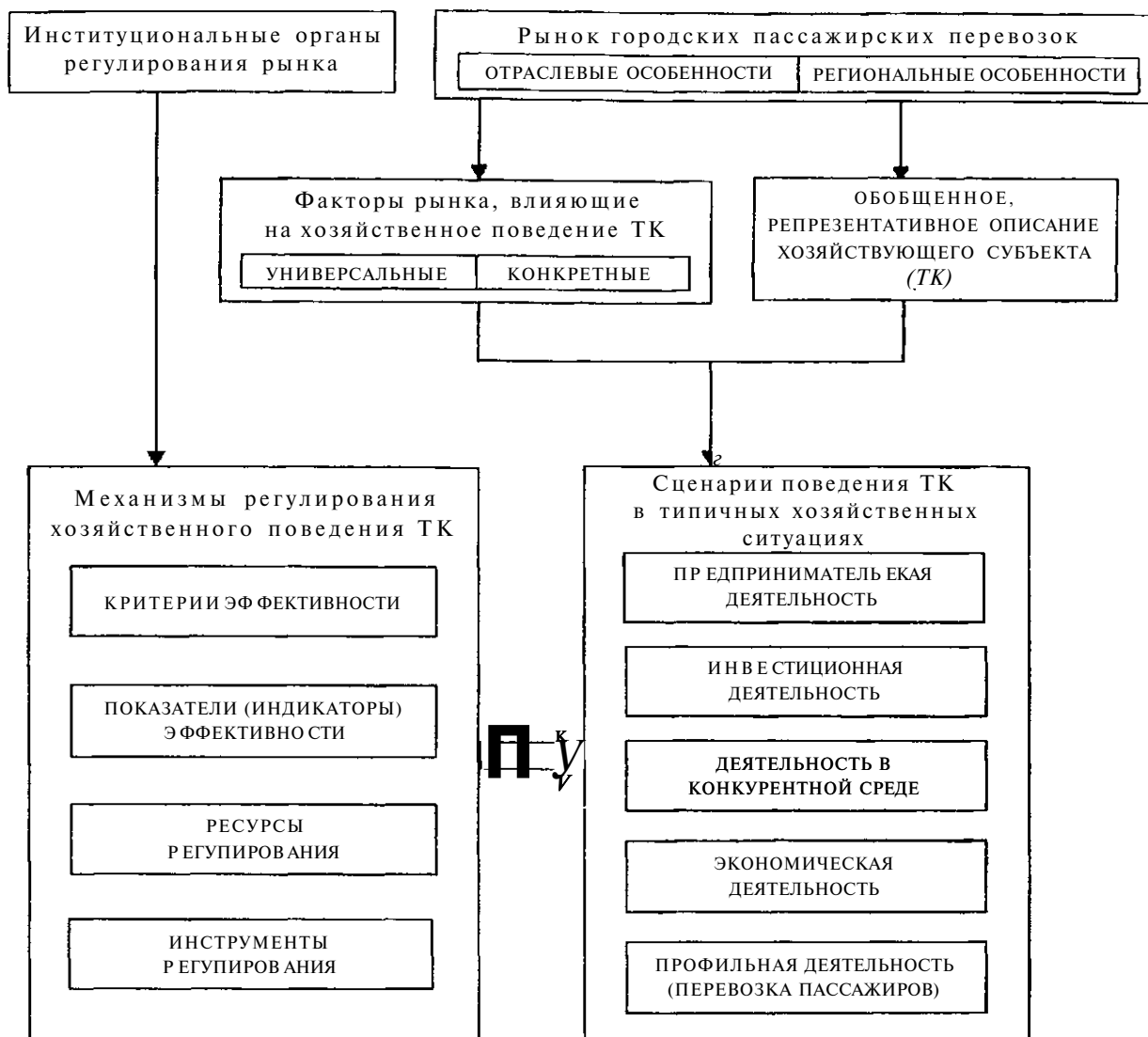


Рис. 1. Концептуальная модель регулирования хозяйственного поведения транспортной компании

Для каждой хозяйственной ситуации определены три варианта сценариев по критерию их «желательности» для субъекта регулирования: а) наиболее желательный; б) приемлемый; в) недопустимый. Это позволило, с одной стороны, адаптировать механизмы регулирования к реальным условиям рынка, придать им эмпирическую направленность, а с другой - учесть социальную природу поведения основных хозяйствующих факторов рынка, более достоверно спрогнозировать их реакцию на те или иные регулирующие воздействия. Предсказательные возможности модели

основаны на стратификации хозяйствующих субъектов рынка, на группы с соответствующими сценариями хозяйственного поведения и оценке общей реакции рынка как вероятности достижения желаемого для субъекта регулирования результата.

Изложенный подход к регулированию хозяйственного поведения транспортных компаний в настоящее время проходит апробацию на примере деятельности муниципального комитета по транспорту администрации города Перми, являющегося уполномоченным органом местного самоуправления по обеспечению функционирования

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

---

рынка транспортных услуг населению. Анализ ранее принятых административных решений по регулированию рынка в конкретных хозяйственных ситуациях позволил установить, что значительная часть административных решений заведомо не позволяла получить ожидаемого результата, а соответствующие ресурсы регулирования ис-

пользовались неэффективно. В настоящее время уточняются инструменты и ресурсы регулирования хозяйственного поведения транспортных компаний применительно к доминантным хозяйственным ситуациям рынка общественных пассажирских перевозок, и формируется необходимая нормативно-информационная база.

### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Наземным маршрутом // Ведомости. 2006. 6 сентября. № 166 (1639).

<sup>2</sup> Государственное регулирование региональных рыночных процессов / Под ред. А. И. Татаркина. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2004.

<sup>3</sup> Павлов И. А. Поведенческая экономическая теория - позитивный подход к исследованию человеческого поведения. М.: Институт экономики. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.inecon.ru>