

УДК 658.7(075.8)

## ТРАНСАКЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В СООТВЕТСТВИИ С ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИЕЙ

<sup>1</sup>Корчагин В.А., <sup>1</sup>Ушаков Д.И., <sup>2</sup>Сысоев А.С.

<sup>1</sup>ГОУ ВПО «Липецкий государственный технический университет» Министерства образования  
России, Липецк, e-mail: lipetsk.ushakov@yandex.ru;

<sup>2</sup>ГОУ ВПО «Пятигорский государственный технологический университет»  
Министерства образования России, Пятигорск

Поставлена и решена задача оценки социо-эколого-экономической эффективности деятельности транспортных организаций с учетом транзакционных и социо-экологических затрат и доходов. Установлено, что структура и динамика транзакционных затрат (в совокупности с трансформационными затратами и технологией перевозок) определяют формы организации хозяйственной деятельности автотранспортных организаций, содержание и характер реальных хозяйственных операций. Таким образом, не только технологии, но и институты являются определяющими факторами социо-эколого-экономической эффективности автотранспортной деятельности. Разработанные теоретические подходы, алгоритмы и процедуры решения задачи оценки социо-эколого-экономической эффективности функционирования транспортных организаций позволяют: принять научно-обоснованные эффективные управленческие решения о реализации транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров; получить количественные критерии оценки эффективности предлагаемых природоохранных мероприятий; осуществить на основе разработанных научных подходов оценку эффективности системы государственного регулирования автотранспортной деятельности.

**Ключевые слова:** социо-эколого-экономическая эффективность, транзакционные затраты, транспортная организация, институты

## TRANSACTION COSTS OF TRANSPORT ORGANIZATIONS IN ACCORDANCE WITH INSTITUTIONAL ECONOMIC THEORY

<sup>1</sup>Korchagin V.A., <sup>1</sup>Ushakov D.I., <sup>2</sup>Sysoev A.S.

<sup>1</sup>State educational institution of higher professional education «Lipetsk State Technical University»  
Ministry of education of Russia, Lipetsk, e-mail: lipetsk.ushakov@yandex.ru;

<sup>2</sup>State educational institution of higher professional education «Pyatigorsk State Technological  
University» Ministry of education of Russia, Pyatigorsk

The article is devoted to solving the problem of assessment of socio-ecologo-economic efficiency of transport organizations based on transaction and social-environmental costs and revenues. It is established that the structure and dynamics of transaction costs determine the form of organization of economic activity of transport organizations, the content and nature of real economic transactions. Thus, not only technology, but institutions are the determining factors of socio-ecological-economic efficiency of the road transport activities. The developed theoretical approaches, algorithms and procedures for solving the problem of assessment of socio-ecologo-economic efficiency of functioning of transport companies allow you to take research-based effective management decisions about the implementation of transport and technological schemes of delivery of cargoes and passengers; to obtain quantitative criteria for evaluating the effectiveness of the proposed environmental protection measures; to carry out on the basis of developed scientific approaches for the assessment of the effectiveness of the system of state regulation of road transport activity.

**Keywords:** socio-ecological-economic efficiency, transaction costs, transport organization, institutions

В свете развивающейся институциональной экономической теории представляется необходимым при оценке социо-эколого-экономической эффективности функционирования транспортных систем учесть влияние существующих в обществе социально-правовых, экономических, экологических, технических и прочих регламентов, ограничений и правил, реализация которых обуславливает возникновение косвенных, так называемых транзакционных издержек.

**Цель исследования** – повышение социо-эколого-экономической эффективности функционирования транспортных органи-

заций на основе объективной оценки доходов и затрат, включая социо-экологические и транзакционные.

### Анализ влияния институтов на деятельность транспортных организаций

Достаточный уровень эффективности функционирования рынка транспортных услуг практически невозможно иметь при использовании только принципов неоклассической экономической теории, поскольку с её точки зрения производственные организации, не получая экономии в своей

деятельности, не сосредотачивающие значительные величины основного и оборотного капитала, обладают низкой конкурентоспособностью и в перспективе нежизнеспособны. Отечественная хозяйственная практика показывает, что мелкий автотранспортный бизнес эволюционирует в сторону индивидуального предпринимательства и наблюдается устойчивая тенденция к разукрупнению существующих крупных и средних автотранспортных организаций, тенденция, которая подтверждает необъективность данной теории в описании текущих явлений в экономике.

В реальной хозяйственной практике, кроме известных из экономической теории ресурсных, временных и информационных ограничений на выбор направлений действий и способов использования ресурсов, существуют и другие типы ограничений, связанные с существованием норм или правил (в том числе социально-правовых, экономических, экологических, технических).

Ограничивающий характер любой нормы важен для понимания форм экономического поведения. Если перевозчик видит, что его деятельность способна принести ему значительную выгоду, но запрещена некоторой нормой, у него вполне может возникнуть стимул к нарушению этой нормы. В этом случае, если ожидаемая выгода от нарушения превышает ожидаемые издержки нарушения, то возможно перевозчик предпочтет нарушить данную норму, и наоборот. Для правил и норм правового характера, действующих в виде регламентов, законов и прочих нормативно-правовых актов, характерен внешний механизм принуждения их к исполнению, поскольку санкции за нарушение таких правил налагаются на нарушителя извне – государственными контрольно-надзорными органами.

В соответствии с институциональной экономической теорией – институт – это совокупность, состоящая из правила и внешнего механизма принуждения индивидов к исполнению этого правила. Так, А.Е. Шаститко [7] трактует институт как «ряд правил, которые выполняют функцию ограничений поведения экономических агентов и упорядочивают взаимодействие между ними, а также соответствующие механизмы контроля за соблюдением этих правил».

Отсюда вполне логичным выглядит вывод о целесообразности введения в методологию оценки социо-эколого-экономической эффективности функционирования автотранспортных организаций термина «институт» и соответствующих методик оценки институциональных взаимоотношений.

Одним из значимых факторов, влияющих на уровень эффективности автотранспортных систем, являются трансакционные издержки, учёт которых меняет соотношение конкурентоспособности и эффективности функционирования организации. Опыт эксплуатации автомобильного транспорта показал, что принимаемые государством законы, определяющие правила осуществления деятельности по перевозке пассажиров и грузов, в том числе опасных, а также необходимость выполнения таких правил, в том числе заключения договоров на перевозку, трудовых договоров, ведения бухгалтерского учета, проведения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и транспортной безопасности существенным образом влияют на структуру издержек, эффективность и результаты финансово-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций [1].

При этом на распределение ресурсов, выгод и издержек воздействуют не только те правила, содержанием которых непосредственно является передача благ от одного перевозчика другому (например, налоговое законодательство или правила определения платы за проезд большегрузных автомобилей), но и те, которые прямо не касаются вопросов организации перевозок, например установление дополнительных лицензионных требований к деятельности по перевозке пассажиров может изменить приток в эту сферу бизнеса начинающих предпринимателей, снизить уровень конкурентности соответствующего рынка транспортных услуг, повысить стоимость услуг и в конечном счете перераспределить денежные средства потребителей данной услуги.

#### **Постановка задачи оценки трансакционных затрат**

Издержки автотранспортной организации, в соответствии с институциональной экономической теорией, состоят из двух частей – издержек, связанных с физическим перемещением пассажиров и/или грузов (трансформационных затрат), и издержек, отражающих изменение или воспроизводство институциональных характеристик в обществе (трансакционных затрат). Структура и динамика трансакционных затрат (в совокупности с трансформационными затратами и технологией перевозок) определяют формы организации хозяйственной деятельности автотранспортных организаций, содержание и характер реальных хозяйственных операций. Таким образом, при расчете социо-эколого-экономической эффективности функционирования автотранспортной организации возникает

необходимость решения методологической проблемы оценки транзакционных затрат.

Для российской экономики метод определения транзакционных затрат был предложен В.Л. Тамбовцевым. Он разделил такие затраты на имеющие производительный, то есть общественно полезный характер, и непроизводительные, приводящие «к потерям в благосостоянии общества» [5]. Исходные данные для количественной оценки перечисленных видов издержек по предложенной методике могут быть получены из опросов предпринимателей, а также из анализа судебных дел по экономическим преступлениям.

Другой подход к оценке транзакционных затрат в российской экономике, основанный на сочетании макро- и микроэкономических факторов, разработан В.Е. Кокоревым [3]. В соответствии с данным подходом на уровне предприятий транзакционные издержки определяются долей накладных расходов по отношению к остальным статьям себестоимости.

Р. Метьюз предложил следующее определение: «Фундаментальная идея транзакционных издержек в том, что они состоят из издержек составления и заключения контракта, а также издержек надзора за соблюдением контракта и обеспечения его выполнения в противоположность производственным издержкам, которые суть издержки собственно выполнения контракта» [4].

Транзакционные затраты – это затраты, необходимые для организации взаимоотношений (взаимодействия) хозяйствующих субъектов (автотранспортных организаций) с обществом и государством, а также между собой.

К транзакционным затратам автотранспортных организаций рекомендуется относить затраты для:

- поиска информации о потребностях в транспортных услугах;
- проведения переговоров и заключения договоров на перевозку грузов и пассажиров;
- осуществления контроля за деятельностью автотранспортной организации, в том числе со стороны государства в лице контрольно-надзорных органов;
- выполнения требований нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность автотранспортных организаций, а также затраты ресурсов, связанные с юридической защитой деятельности автотранспорта и прочее.

В общем случае функция транзакционных затрат может быть представлена в виде

$$Ct = f(y, N, I, \alpha, \beta, t), \quad (1)$$

где  $Ct$  – транзакционные затраты автотранспортной организации;  $y$  – коэффициент

приведения;  $N$  – количество экономически активных агентов, осуществляющих институциональные взаимоотношения с автотранспортной организацией;  $I$  – количество институтов, оказывающих воздействие на автотранспортную организацию;  $\alpha, \beta$  – коэффициенты, учитывающие влияние экономически активных агентов и институциональных соглашений на автотранспортную организацию;  $t$  – период времени, в течение которого действуют институциональные взаимоотношения.

Разработка аналитического представления данной функции позволяет прогнозировать развитие институциональной среды и уровень транзакционных издержек в автотранспортном комплексе и, как следствие, обеспечивать эффективное нормативно-правовое регулирование в данном секторе экономики.

#### Формирование системы критериев оценки эффективности

Целью анализа и оценки является учет социально-экологических аспектов деятельности автотранспортных организаций на рынке транспортных услуг, выраженных в стоимостном выражении, посредством сравнения общих социо-эколого-экономических выгод и связанных с ним затрат, в том числе транзакционных.

В качестве критериев оценки социо-эколого-экономической эффективности функционирования автотранспортных организаций рекомендуется использовать показатели:

- величина прибыли автотранспортной организации;
- коэффициент эффективности социо-эколого-экономических затрат, включая сумму транзакционных и трансформационных издержек.

Расчет значения прибыли автотранспортной организации проводится методом дисконтирования затрат и доходов, включаемых в анализ социо-эколого-экономической эффективности:

$$\Pi_{ч} = \sum_{t=1}^T \frac{(DK_t - ZK_t - ZT_t) + (DE_t - ZE_t)}{(1+r)^t} - C_{nr}, \quad (2)$$

где  $DK_t$  – доходы от коммерческой деятельности;  $ZK_t$  – экономические (трансформационные) затраты;  $ZT_t$  – транзакционные затраты;  $DE_t$  – экологические и социальные доходы;  $ZE_t$  – экологические и социальные затраты;  $C_{nr}$  – стоимость утраченного природного ресурса;  $t$  – временной период, для которого производится расчет;  $r$  – ставка дисконтирования;  $T$  – период времени, в течение которого будут происходить

последствия от влияния данного вида деятельности на окружающую среду и природные ресурсы, включая социально-экономические.

### Формирование методики оценки эффективности

Коэффициент социо-эколого-экономической эффективности на основе соотношения доходов/затраты показывает отношение дисконтированных социо-эколого-экономических доходов к дисконтированным социо-эколого-экономическим затратам, в том числе транзакционным:

$$K = \sum_{t=0}^T \frac{(DK_t + DE_t)}{(1+r)^t} / \sum_{t=0}^T \frac{(ЗК_t + ЗЕ_t + ЗТ_t)}{(1+r)^t}. \quad (3)$$

При  $K = 1$  чистая прибыль равна нулю, а деятельность на рынке транспортных услуг будет нейтральна по отношению к окружающей среде.

При  $K > 1$  деятельность автотранспортной организации нужно рассматривать как обоснованную и социо-эколого-экономически целесообразную.

При  $K < 1$  деятельность автотранспортной организации нужно рассматривать как неэффективную, как с точки зрения социо-эколого-экономических затрат и выгод, так и транзакционных затрат.

Коэффициент социо-эколого-экономической эффективности показывает размер получаемой прибыли на один рубль социо-эколого-экономических и транзакционных затрат.

### Выводы

К основным принципам социо-эколого-экономической эффективности деятельности автотранспортных организаций относятся [2]:

– включение транзакционных затрат в денежные потоки, учитываемые при анализе эффективности деятельности автотранспортных организаций;

– использование при оценке и анализе как суммы прошлого, живого и будущего труда, в том числе и после окончания процесса перевозки;

– учет фактора времени как одного из инструментов для отражения долгосрочных социо-эколого-экономических последствий реализации транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров [7];

– возможность моделирования социо-эколого-экономических выгод с учетом транзакционных затрат и описание данных выгод в качественных показателях.

Методика оценки социо-эколого-экономической эффективности автотранспортных организаций с учетом транзакционных затрат позволяет:

– принять научно обоснованные эффективные управленческие решения о реали-

зации транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров;

– получить количественные критерии оценки эффективности предлагаемых природоохранных мероприятий;

– осуществить на основе разработанных научных подходов оценку эффективности системы государственного регулирования автотранспортной деятельности.

### Список литературы

1. Корчагин В.А., Шмырин А.М., Ризаева Ю.Н. Окрестностное микро моделирование при оптимизации процессов доставки грузов потребителям // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 7. – С. 43–46.
2. Корчагин В.А. Обеспечение устойчивого обслуживания потребителей транспортных услуг / В.А. Корчагин, Ю.Н. Ризаева // Вести вузов Черноземья. – 2011. – № 3. – С. 101–106.
3. Самоволева С.А. Совершенствование экспертизы инновационных проектов: учет транзакционных издержек [электронный ресурс]. – URL: <http://riep.ru/lib/getfile.php?t=p&n=88000035>.
4. Симонов А.Ю. Проблема количественного измерения транзакционных издержек // Гуманитарные научные исследования. – 2014. – № 1.
5. Тамбовцев В.Л. Расчет потерь общества от существования административных барьеров ведения хозяйственной деятельности [электронный ресурс]. – URL: <http://www.smb.ru/analitics.html?id=lost>.
6. Шаститко А.Е. Новая институциональная экономическая теория. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2002. – 591 с.
7. Dinamic adaptive control by advancement of traffics of goods / Корчагин В.А., Сильянов В.В., Ризаева Ю.Н. // Science journal of transportation, Moscow-Chengdu-Hanoi. – 2012. – № 1. – С. 3–10.

### References

1. Korchagin V.A., Shmyrin A.M., Rizaeva Ju.N. *Okrestnostnoe mikromodelirovanie pri optimizacii processov dostavki грузов потребителjam* (Microsimulation neighborhood in the optimization of the delivery process of goods to consumers). Motor company, 2013, no. 7, pp. 43–46.
2. Korchagin V.A., Rizaeva Ju.N. *Obespechenie ustojchivogo obsluzhivaniya potrebitel'ej transportnyh uslug* (Sustainable customer service transport services). News of Higher Educational Institutions of the Chernozem Region. 2011, no. 3, pp. 101–106.
3. Samovoleva S.A. *Sovershenstvovanie jekspertizy innovacionnyh projektov: uchet transakcionnyh izderzhek* (Improving the examination of innovative projects: recording of transaction costs). URL: <http://riep.ru/lib/getfile.php?t=p&n=88000035>.
4. Simonov A.Ju. *Problema kolichestvennogo izmerenija transakcionnyh izderzhek* (The problem of quantitative measurement of transaction costs). Humanities scientific researches, 2014, no 1.
5. Tambovcev V.L. *Raschet poter obshhestva ot sushhestvovaniya administrativnyh barerov vedenija hozjajstvennoj dejatel'nosti* (Calculation of loss of society of the existence of administrative barriers to doing business). URL: <http://www.smb.ru/analitics.html?id=lost>.
6. Shastitko A.E. *Novaja institucionalnaja jekonomicheskaja teorija*. (New Institutional Economics), Moscow, MGU, TEIS, 2002, 591 p.
7. Korchagin V.A., Sil'janov V.V., Rizaeva Ju.N. *Dinamic adaptive control by advancement of traffics of goods*. Science journal of transportation, Moscow-Chengdu-Hanoi, 2012, no. 1, pp. 3–10.