



Міністерство освіти і науки України  
Національний університет біоресурсів  
і природокористування України  
Механіко-технологічний факультет  
НДІ техніки і технологій

Представництво Польської академії наук в Києві  
Відділення в Любліні Польської академії наук  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ  
XIX МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ НАУКОВО-  
ПЕДАГОГІЧНИХ ПРАЦІВНИКІВ, НАУКОВИХ  
СПІВРОБІТНИКІВ ТА АСПІРАНТІВ**

**«Проблеми та перспективи розвитку технічних та  
біоенергетичних систем природокористування»**

**(25–29 березня 2019 року)**

**присвячену 205-річчю з дня народження Т.Г. Шевченка  
під гаслом «І чужому навчається, й свого не цурається...»**



Київ – 2019

УДК 629.33/.36+334.72

## **ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ВИМІР**

*Загурський О. М., доктор економічних наук, доцент  
Національний університет біоресурсів і природокористування України,*

Чисельні дослідження вчених і практиків висвітлюють значний вплив транспортного фактору на економічний розвиток та становлення ринкових інститутів. Однак питання взаємодії транспортного та інституціонального факторів та їх впливу на ефективність економічного розвитку країни потребують окремої уваги. Разом з тим принципова особливість транспорту, яка дає підставу розглядати транспортний фактор економічного розвитку поряд з інституціональним, полягає в тому, що це не звичайна галузь економіки з виробництва товарів або послуг певного роду. Транспорт є матеріальною основою обміну, що відбувається на ринку, а, отже, і інструментом використання ринкових інститутів. За сучасних економічних умов транспорт є

необхідною складовою будь-якої економічної діяльності. Країна або регіон може цілком успішно розвиватися без тих чи інших галузей промисловості або сільського господарства, імпортуючи відповідні товари [4], проте без транспорту неможливий ніякий розвиток.

Як галузь економіки транспорт має свої особливості:

– по-перше, транспорт не створює нових матеріальних цінностей у вигляді нової продукції, його продукцією є саме переміщення;

– по-друге продукція транспорту виробляється й реалізується водночас. Тому, її не можна виробити завчасно як іншу продукцію матеріального виробництва.

– по-третє транспортну продукцію – перевезення – не можна імпортувати, вони здійснюються лише на конкретній території, а для цього там має бути створена необхідна транспортна інфраструктура.

До речі остання особливість стосується й інститутів. І хоча дифузія інститутів, безумовно, відбувається, їх безпосередній «імпорт» визнається вченими практично нездійсненим завданням [2, с. 374]. Нехай і з урахуванням світового досвіду, ефективні інститути повинні формуватися в кожній країні виходячи з наявного в ній інституціонального середовища, і це – специфічний, довгий і складний процес.

З огляду на це цілком логічним і доцільним буде введення в методологію економічної оцінки соціальної ефективності функціонування автотранспортних організацій відповідних методик оцінки інституціональних взаємодій в ринковій економіці.

Слід зазначити, що головна роль інститутів і сенс їх існування не просто в обмеженні дій економічних агентів певними рамками, а скоріше в створенні нових видів відносин влади і впливу, що зменшують невизначеність та трансакційні витрати і розширюють кордони їх взаємодій. У першу чергу інститути створюють нові можливості, оскільки засновують особливий тип повноважень, наприклад права, обов'язки, зобов'язання, санкції, дозволи, довіреності, вимоги та посвідчення [3, с. 15] і виступають як колективна дія управління спрямована на розширення індивідуальної дії.

Відповідно одним зі значущих чинників, що впливає на рівень ефективності автотранспортних систем, як і будь яких інших економічних систем є трансакційні витрати, врахування яких змінює співвідношення конкурентоспроможності та ефективності функціонування автотранспортного підприємства. Досвід експлуатації автомобільного транспорту показав, що закони прийняті в державі, які визначають правила здійснення діяльності з перевезення пасажирів і вантажів, а також норми примусу до їх виконання (в тому числі отримання дозволів на перевезення укладення договорів на перевезення, трудових договорів, ведення бухгалтерського обліку, проведення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та транспортної безпеки) – суттєво впливають на структуру витрат та ефективність фінансово-господарської діяльності автотранспортних підприємств.

При цьому суттєвий вплив мають не тільки основні правові, економічні та технічні норми з організації перевезень, а і бар'єри входу (наприклад

встановлення додаткових ліцензійних вимог до діяльності з перевезення пасажирів може зменшити приплив в цю сферу бізнесу підприємців-початківців, знизити рівень конкуренції на ринку автотранспортних послуг, підвищити вартість послуг тощо). Так загальні витрати автотранспортного підприємства поділяються на трансформаційні витрати що, пов'язані з фізичним переміщенням пасажирів і/або вантажів і трансакційні витрати – які відбивають зміни або відтворення інституціональних умов в суспільстві, а саме витрати по оцінці корисних властивостей об'єкта [1] і витрати по дотриманню прав і примусу до їх дотримання [5]. Структура і динаміка останніх в сукупності з технологією перевезень визначають форми організації економічної діяльності автотранспортних підприємств, зміст і характер господарських операцій в ній.

Для автотранспортних підприємств трансакційні витрати – це витрати, організації взаємодії господарюючих суб'єктів з бізнесом, суспільством і державою, а також між собою. До трансакційних витрат автотранспортних підприємств відносяться:

- витрати пошуку інформації про потреби в транспортних послугах;
- витрати проведення переговорів і укладення договорів на перевезення вантажів і пасажирів;
- витрати здійснення контролю за діяльністю автотранспортного підприємства, в тому числі з боку держави в особі контрольно-наглядових органів;
- витрати виконання вимог нормативно-правових актів, що регламентують діяльність автотранспортних організацій;
- витрати по забезпеченню безпеки доставки вантажів та пасажирів;
- витрати ресурсів, пов'язані з юридичним захистом діяльності та інші.

Основний підхід щодо оцінки трансакційних витрат транспортної організації насамперед на наш погляд має поєднувати макро-і мікроекономічні чинники. Відповідно до нього для автотранспортного підприємства рівень трансакційних витрат визначається часткою накладних витрат стосовно решти статей собівартості. Тут трансакційні витрати у найбільш загальному вигляді можуть бути представлені у вигляді функції:

$$C_t = f(K, N, I, \alpha, \beta, t), \quad (1)$$

де  $C_t$  – трансакційні витрати автотранспортного підприємства;

$K$  – коефіцієнт приведення, що залежить від рівня розвитку транспортних систем та інституціонального устрою;

$N$  – кількість економічно активних агентів, які здійснюють інституціональні взаємодії з автотранспортним підприємством;

$I$  – кількість інститутів, що впливають на автотранспортне підприємство;

$\alpha, \beta$ , – коефіцієнти, що враховують рівень впливу економічно активних агентів і інституціональних угод на автотранспортне підприємство;

$t$  – період часу, протягом якого діють інституціональні взаємодії.

За такого підходу розробка аналітичного вигляду цієї функції дозволяє спрогнозувати розвиток інституціонального середовища автотранспортної галузі і рівень трансакційних витрат в автотранспортному комплексі та

забезпечити ефективне нормативно-правове регулювання в даному секторі економіки.

Разом з тим розуміючи, що інституціональна структура це більш високий рівень розвитку суспільства і передусім продукт усвідомленої і цілеспрямованої його дії, направленої на інноваційний розвиток. Результатом її змін має бути застосування практики інституціональної модернізації та проектування інститутів розвитку автотранспортної галузі економіки, здатних стати і каталізаторами зростання виробництва транспортних послуг та підвищення їх ефективності, і гарантами високого рівня соціальної орієнтації економічного розвитку автотранспортного бізнесу зокрема й економіки в цілому.

#### *Література*

1. Миндиашвили В. Н. Трансакционные издержки: к уточнению понятия. Проблемы современной экономики, 2006. № 1/2 (17/18). URL: <http://www.m-economy.ru/issue.php?num=17>.
2. Розенберг Н., Бирдцелл Л. Как Запад стал богатым: экономическое преобразование индустриального мира. Москва. Челябинск. Социум. ИРИСЭН. 2015. 448 с.
3. Серл Дж. Что такое институт? Вопросы экономики. 2007. № 8. С. 5–27.
4. North, D. C. Location theory and regional economic growth. Journal of Political Economy 1955. 63, № 3, 243-258.
5. Williamson O. The New Institutional Economics: taking stock, looking ahead. Journal of Economic Literature, 2000. № 38(3). P. 595–613.