

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
III Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

23-25 квітня 2020 року
м. Київ

СЕКЦІЯ
СОЦІАЛЬНІ, ЕКОНОМІЧНІ, ЕКОЛОГІЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ
РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

УДК [629.33/.36+334.72]

ДОСЛІДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОЛОГІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ З УРАХУВАННЯМ
ТРАНСАКЦІЙНИХ ВИТРАТ

Загурський Олег Миколайович, д.е.н., доц.

Національний університет біоресурсів і природокористування України
zagurskiy_oleg@ukr.net

За розрахунку соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортного підприємства виникає необхідність вирішення методологічної проблеми визначення та оцінки трансакційних витрат. Для автотранспортних підприємств трансакційні витрати – це витрати, організації взаємодії господарюючих суб'єктів з бізнесом, суспільством і державою, а також між собою.

Один з методів визначення трансакційних витрат розкрито у працях В.Л. Тамбовцева. У нього трансакційні витрати поділено на ті, що мають продуктивний, тобто суспільно корисний характер, і ті, що мають непродуктивний характер і призводять «до втрат в добробуті суспільства» [1]. Вихідні дані для кількісної оцінки перерахованих видів витрат за запропонованою методикою можуть бути отримані з опитувань автоперевізників, а також з аналізу судових справ з економічних злочинів в автомобільній галузі. Інший підхід до оцінки трансакційних витрат, заснований на поєднанні макро-і мікроекономічних чинників. 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;

α, β , – коефіцієнти, що враховують рівень впливу економічно активних агентів і інституціональних угод на автотранспортне підприємство;

t – період часу, протягом якого діють інституціональні взаємодії.

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. На цьому шаблі розвитку «правила гри» свідомо конструюються, відбуваються інституціональні трансакції, які, на думку Д. Бромлі, є результатом нових економічних умов і полягають у наборі дій, спрямованих на формування нових інституціональних угод [3, с. 110], а зміна інституціональних структур передбачає не тільки заміну системи певних правил, а й зміну ідеологій та стереотипів мислення, тобто побудову нової інституціональної системи, яка передбачає не тільки модифікацію вже чинних інститутів, перерозподіл функцій між ними або створення нових їх видів, а й побудову цілісної соціально-економічної системи, в якій особливе значення мають три підсистеми: прийняття рішень, інформаційна та мотиваційна.

Метою такого аналізу в автотранспортній галузі є економічна оцінка соціально-екологічної ефективності діяльності суб'єктів господарювання на ринку транспортних послуг, що зображена у вартісному вигляді, за допомогою порівняння загальних соціально-екологічних вигід і пов'язаних з ними трансакційних витрат.

В якості основних критеріїв для економічного аналізу соціально-екологічної ефективності функціонування господарчих суб'єктів автотранспортної сфери нами використані наступні показники:

- прибуток автотранспортного підприємства від встановлення ефективних взаємодій з учасниками інституціональних змін;
- витрати на встановлення ефективних взаємодій автотранспортного підприємства з учасниками інституціональних змін;
- коефіцієнт ефективності соціально-екологічних витрат.

При цьому розрахунок значення прибутку автотранспортного підприємства проводиться за методом дисконтування витрат і доходів, що впливають на підвищення соціально-екологічної ефективності від проведених інституціональних змін:

$$P = \sum_{i=1}^T \frac{(DK_t - BE_t - BT_t) + (DCE_t - BCE_t)}{(1+r)^2} - C_{nr}, \quad (2)$$

де DK_t – дохід від комерційної діяльності;

BE_t – трансформаційні (економічні) витрати;

BT_t – трансакційні (не економічні) витрати;

DCE_t – соціальні та екологічні доходи;

BCE_t – соціальні та екологічні витрати;

C_{nr} – вартість втраченого природного ресурсу;
 t – часовий період, для якого проводиться розрахунок;
 r – ставка дисконтування;

T – період часу, протягом якого будуть відбуватися наслідки від впливу встановлення ефективних взаємодій автотранспортного підприємства з учасниками інституціональних змін на суспільство та навколишнє середовище.

На основі формули 2 можна побудувати коефіцієнт соціально-екологічної ефективності який показує відношення дисконтованих соціально-екологічних доходів до дисконтованих соціально-екологічних витрат:

$$K = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{DK_t + DCE_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=1}^T \frac{BE_t + BT_t + BCE_t}{(1+r)^t}}, \quad (3)$$

За $K=1$ діяльність підприємства на ринку автотранспортних послуг буде нейтральна щодо суспільства та навколишнього середовища.

За $K>1$ діяльність автотранспортного підприємства потрібно розглядати як економічно обґрунтовану і соціально та екологічно доцільну.

За $K<1$ діяльність автотранспортного підприємства неефективна, як з погляду на соціально-екологічні витрати і вигоди, так і з погляду трансакційних витрат понесених підприємством і суспільством для їх впровадження [2, с. 167].

Отже, з огляду на особливості транспортної діяльності, ефективність якої сприяє структурному заміщенню транспортними витратами витрат інших галузей, що в кінцевому рахунку призводить до загального зростання економіки за рахунок розширення ринків і зниження витрат на виробництво товарів, цілком логічним і доцільним є введення в методологію економічної оцінки соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортних організацій відповідних методик оцінки інституціональних взаємодій в ринковій економіці.

Визначений коефіцієнт соціально-екологічної ефективності показує розмір одержаних вигід автотранспортним підприємством і суспільством від витрачених фінансових ресурсів на підвищення його соціально-екологічної ефективності та трансакційних витрат на встановлення ефективних взаємодій з учасниками інституціональних змін.

Література

1. Тамбовцев В.Л. Расчет потерь общества от существования административных барьеров ведения хозяйственной деятельности. URL: <http://www.smb.ru/analytics.html?id=lost>
2. Корчагин В.А., Ушаков Д.И., Сысоев А.С. Трансакционные затраты транспортных организаций в соответствии с институциональной экономической теорией. *Фундаментальные исследования*, 2016. № 3. С. 164-167.
3. Bromley D. *Economic Interests and Institutions*. Cambridge, MA : Basil Blackwell, 1989. 256 p.