

Роль анализа транзакционных издержек при принятии и реализации управленческих решений.

И.Н. Гурьянов

Для проведения анализа издержек, возникающих в процессе экономической деятельности, в современной экономической теории их разделяют на две группы:

- трансформационные издержки;
- транзакционные издержки [8].

К трансформационным издержкам относят собственно издержки самого производства, связанные изменением физических и иных свойств обрабатываемого сырья, следствием чего является получение нового продукта с другими эксплуатационными качествами [10], отличными от свойств исходного продукта [7].

К транзакционным издержкам относятся затраты по оценке полезных свойств объекта [6] и издержки по соблюдению прав [5] и принуждению к их соблюдению [9].

Основной целью анализа настоящей статьи ставится осмысление на базе теории институтов проблемы: по какой причине ряд управленческих решений не приводит к ожидаемым результатам.

За последние пятнадцать лет экономического развития нашего государства в разы выросло количество автотранспорта на дорогах крупных мегаполисов [7]. Если в СССР стоимость автомашины и квартиры была примерно сопоставима, то на настоящий момент времени относительная стоимость автомобиля значительно упала и автомашины стали доступными для широких слоев населения.

Однако органы государственной власти явно не успевают реагировать на связанные с этим экономические и технологические аспекты [2], в частности путем введения новых стандартов застройки, решением проблем: обеспечения парковочными местами; построения прогнозных моделей

изменения загрузки городской транспортной инфраструктуры в случае строительства нового жилого комплекса или офисного центра; расширения пропускной способности автомагистралей, строительства транспортных развязок, пешеходных переходов [1]. В результате отсутствия адекватного регулирования государственными органами застройки крупные мегаполисы получили проблему пробок. На сегодняшний момент есть две причины возникновения систематических пробок: первая - недостаточная пропускная способность автомагистралей, вторая - хаотическая парковка на обочинах дорог, часто не в один ряд. В целом решить обе проблем возможно при организации правильного планирования и логистики в первую очередь при застройке.

Естественно, проблема пробок коснулась не только автомобилистов, но и существенно осложнила функционирование общественного транспорта.

Государственные органы отреагировали на возникшую проблему, в качестве метода ее решения был применен достаточно эффективный способ организации движения общественного транспорта [3], применяемый в западной Европе, т.е. была реализована идея организации выделенных полос для общественного транспорта. Попробуем проанализировать, как можно испортить хорошую идею в процессе ее реализации и почему эта идея работает во всей Европе и не работает в России, а также по какой причине люди не хотят пользоваться общественным транспортом.

В процессе реализации проекта организации выделенных полос для общественного транспорта на настоящий момент времени получены следующие результаты:

- на местном уровне, получив команду организовать выделенные полосы для общественного транспорта, их создали везде, даже там, где общественный транспорт никогда не ходил, да и пробок никогда до выделения этих полос не было;

- вторая проблема возникла из-за другого, характерного для части нашего общества института, назовем его условно институт «автохам». Их

усилиями выделение полосы для общественного транспорта в разы повысило риск перехода проезжей части для пешеходов. Если раньше, когда загорался красный сигнал светофора и поток автотранспорта останавливался, у «автохамов» был единственный вариант пролететь на красный свет по встречной полосе, то сейчас они это делают по полосе, выделенной для общественного транспорта. Кроме этого, возник дополнительный риск аварии для автомобилистов при перестроении для совершения правого поворота.

- третья проблема связана с характерным уже для всего нашего общества правовым нигилизмом в местах систематических пробок: на выделенную полосу ни кто уже не смотрит, автотранспортом занята вся ширина проезжей части.

- четвертая проблема - это состояние общественного транспорта; если в Европе общественный автотранспорт ходит полупустым и по расписанию, и можно, постояв несколько минут, спокойно сесть в автобус с кондиционером, то у нас в России общественный транспорт представляет переполненный автобус без кондиционера в сорокаградусную жару.

- пятая проблема - водители общественного транспорта часто ездят не по выделенным полосам, а как им удобно, да и их квалификация оставляет желать лучшего.

Проанализируем полученный результат и пробуем ответить на вопрос, какие базовые моменты теории институтов не были учтены государственными органами при реализации идеи организации движения по выделенным полосам общественного транспорта и почему учет этих базовых понятий дал положительный результат в Европе.

В первую очередь это теория транзакционных издержек. Согласно основополагающему тезису этой теории каждая операция (транзакция) связана с определенными издержками для лица, ее совершающую. Это означает, что если ставится задача переориентировать пассажиропоток на общественный транспорт, то использование его должно быть потребителю

удобнее, чем использование личного автомобиля, если ставится задача обеспечить беспрепятственное движение общественного транспорта по выделенным полосам, то издержки для любого транспорта в случае движения по этим полосам должны превышать выгоду.

Начнем с издержек и выгоды по движению по выделенным полосам. В чем разница: у нас выделенные полосы для общественного транспорта отделили от проезжей части легко стирающейся разметкой и повесили бесполезные дорожные знаки. Бесполезность знаков обусловлена тем, что они в принципе информируют водителя о наличии полосы для общественного транспорта, но при отсутствии разметки водитель должен самостоятельно вычислять ширину полосы, на которую он не должен заезжать. Естественно нет ни каких препятствий для «автохама» с перестроением на полосу общественного транспорта и обратно в любой удобный для него момент времени. В Европе в большинстве случаев полоса общественного транспорта отделена от основной проезжей части инженерными заграждениями, препятствующими въезду и выезду с нее. Ширина самой полосы не позволяет совершить на ней обгон и перестроиться с этой полосы до следующего перекрестка. Вышеперечисленные меры привели к тому, что на полосах для общественного транспорта не встретить другой транспорт.

Теперь о самом общественном транспорте. Транзакционные издержки по использованию общественного транспорта в нашей стране значительно выше, чем в большинстве стран Европы. Это связано с низким уровнем комфорта нашего общественного транспорта и хаотичностью его движения. Любой человек, имеющий выбор сидеть в жару в пробке в личном автомобиле с кондиционером или стоять рядом в переполненном автобусе без кондиционера, выберет автомобиль, также любой человек, если его поставить перед выбором ждать неизвестно сколько в тридцати градусный мороз на остановке насквозь промерзший автобус или ехать на своей машине, выберет последнее. В большинстве крупных городов Европы

выгоднее пользоваться общественным транспортом, в котором практически всегда есть свободные места, и ходит он четко по расписанию. При этом повышение комфорта общественного транспорта позволяет переориентировать часть пассажиропотока на общественный транспорт.

Характерным примером является появление и расширение нового вида транспорта для города Казань. Пример интересен тем, что это новый вид транспорта, которого ранее в городе не было, и можно проанализировать, что изменилось с его появлением и развитием. Первоначальный запуск линии метро не принес существенного перераспределения пассажиропотока, качественный скачок произошел после введения в строй станции метро на другом берегу реки Казанки около крупного пассажирского перевалочного узла. Это привело к тому, что у многих автомобилистов появилась возможность не ехать на автомашине в исторический центр города, а воспользоваться линией метро. Из этого можно сделать вывод, что транзакционные издержки по поиску парковочного места превысили выгоду от поездки в центр города на автомобиле и компенсировали понижение уровня комфорта от использования данного вида общественного транспорта. В результате было получено резкое увеличение пассажиропотока в метро.

Отдельно хочется рассмотреть еще одну идею по организации работы общественного транспорта, публично озвучиваемую должностными лицами, которая вряд ли имеет перспективы в средней полосе России с точки зрения теории транзакционных издержек - это идея пересадить граждан на велосипеды. Реализация данной идеи нереальна в силу особенностей нашей климатической зоны. Использовать велосипед, скутер, мотоцикл и т.д., активно применяемых в городах Европы с более мягким климатом, в частности в городах Париже и Барселоне, в нашем климате можно в лучшем случае три-четыре месяца в году. Просто транзакционные издержки для человека на велосипеде, едущем в грязь осенью, весной или зимой на работу, при отсутствии велосипедных дорожек, расчищенных тротуаров, зато при

наличии грязных луж и снежной каши будут слишком велики, не в скафандре же на работу ездить.

В заключение настоящей статьи хотелось бы отметить, что любые попытки реализации экономических проектов, касающихся широких слоев общества, должны в своей основе иметь глубокий анализ текущей ситуации с точки зрения определения институтов, влияющих на ее формирование. Самый менее затратный способ реализации таких проектов - это трансформация действующих институтов в нужном направлении, формирование новых общественных институтов и трансформация транзакционных издержек для человека таким образом, чтобы требуемая от него модель поведения была для него оптимальна.

Список литературы

1. Ардзинба А.А., Водопьянов А.В., Гурьянов И.Н. и др. Современная модель эффективного бизнеса: монография. /Под общ. Ред. С.С Чернова. - Книга 2. - Новосибирск: ЦРНС – Изд-во «СИБ-ПРИНТ», 2008. -228 с. (раздел 1.1. стр. 8 -25)

2. Бердник Н.А., Котенко Ю.С., Макареня Т.А., Сташ С.В. Институты реализации социальной политики и услуг на макро и микроуровне [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p2y2012/1464> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

3. Боровик А.С. Концептуальные основы модернизации региональной экономики[Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2011, №1. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n1y2011/389> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

4. Бучина О.В., Корниенко М.В. Совершенствование организации предоставления государственных социальных услуг [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4. – Режим доступа:

<http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p2y2012/1427> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

5. Гурьянова, Э.А. Формирование организационных структур управления в современных условиях [Текст]: Монография / Э.А. Гурьянова. – Казань: Казан. ун-т, 2011. – 146 с.

6. Миндиашвили, В.Н. Трансакционные издержки: к уточнению понятия [Электронный ресурс] // Проблемы современной экономики, 2006, № 1/2 (17/18) – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/issue.php?num=17> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

7. Панженская, И. Г. Методика учета трансакционных издержек [Электронный ресурс] // Вестник Адыгейского государственного университета, 2006, №4 – Режим доступа: <http://vestnik.adygnet.ru/?2006.4> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

8. North Douglass C. Institutions, Institutional Change and Economic Performance [Text]: Washington University, 1991. – 159 p.

9. Williamson, Oliver. The New Institutional Economics: taking stock, looking ahead [Text] // Journal of Economic Literature, 2000. – № 38(3). – P. 595-613.

10. Wallis, John J. and North, Douglass C. 1986. “Measuring the Transaction Sector in the American Economy, 1870-1970”. In Engerman, S. L. and Gallman, R. E. (eds.). *Long-Term Factors in American Economic Growth*. Chicago: University of Chicago Press.