

ЛОГІСТИКА

Zagurskiy O.M. (2019) "Assessment of socio-ecological efficiency of motor transport company with transaction expenses", *Management and entrepreneurship: trends of development*, 1 (07), pp. 120-129.
doi: [10.26661/2522-1566/2019-1/07-13](https://doi.org/10.26661/2522-1566/2019-1/07-13)

Received:
4 February, 2019
1st Revision:
10 February, 2019
Accepted:
15 February, 2019

УДК: [629.33/.36+334.72](049.3)502.1-027.236[33.061+336.5]

DOI [10.26661/2522-1566/2019-1/07-13](https://doi.org/10.26661/2522-1566/2019-1/07-13)

ОЦІНКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОЛОГІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ З УРАХУВАННЯМ ТРАНСАКЦІЙНИХ ВИТРАТ

**ЗАГУРСЬКИЙ ОЛЕГ
МИКОЛАЙОВИЧ**, доктор
економічних наук, доцент,
професор кафедри транспортних
технологій та засобів у АПК,
Національний університет
біоресурсів і природокористування
України, м. Київ
[ORCID ID: 0000-0002-5407-8466](https://orcid.org/0000-0002-5407-8466)

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.

Метою дослідження є аналіз теоретичних та методологічних аспектів впливу транспортного та інституціонального факторів на економічний

розвиток країни та вирішення методологічної проблеми визначення та оцінки транзакційних витрат в економічному аналізі соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортних організацій.

Матеріали та методи. Використано системно-еволюційний та системно-структурний підходи, які передбачають проведення дослідження в цілісності з виявленням різноманітних характерних ознак та залежностей, що виникають у процесі визначення методики оцінки соціально-екологічної ефективності автотранспортних підприємств з урахуванням транзакційних витрат.

Результати. Суть дослідження полягає у формуванні нових підходів щодо аналізу синергетичного ефекту від взаємодії транспортного та інституціонального факторів який сприяє структурному заміщенню транспортними витратами витрат інших галузей, що призводить до загального зростання економіки. За таких умов доцільним є введення в методологію економічної оцінки соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортних організацій відповідних методик оцінки інституціональних взаємодій в ринковій економіці.

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

Науковий та практичний зміст визначається тим, що теоретико-методологічні положення, висновки та рекомендації дозволяють приймати науково обґрунтовані ефективні управлінські рішення про реалізацію транспортно-технологічних схем доставки вантажів і пасажирів; мати кількісні критерії оцінки ефективності пропонуваніх соціальних та природоохоронних заходів; здійснювати на основі розроблених підходів оцінку ефективності

системи державного регулювання автотранспортної діяльності.

Ключові слова: автомобільний транспорт, взаємодії, інститут, соціально-екологічна ефективність, транзакційні витрати.

ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ С УЧЕТОМ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК

Многочисленные исследования ученых и практиков освещают влияние транспортного фактора на экономическое развитие и становление рыночных институтов. Однако вопросы взаимодействия транспортного и институционального факторов и их взаимного влияния на эффективность экономического развития страны требуют отдельного внимания.

Целью исследования является анализ теоретических и методологических аспектов влияния транспортного и институционального факторов на экономическое развитие страны, решение методологической проблемы определения и оценки транзакционных издержек в экономическом анализе социально-экологической эффективности функционирования автотранспортных организаций.

Материалы и методы: Используются системно-эволюционный и системно-структурный подходы, которые предусматривают проведение исследования в целостности с выявлением различных характерных признаков и зависимостей, возникающих в процессе определения методики оценки социально-экологической эффективности автотранспортных предприятий с учетом транзакционных издержек.

Результаты: Суть исследования заключается в формировании новых подходов к анализу синергетического эффекта от взаимодействия транспортного и институционального факторов который способствует структурному замещению транспортными расходами затраты других отраслей, что приводит к общему росту экономики. При таких условиях целесообразно введение в методологию экономической оценки социально-экологической эффективности функционирования автотранспортных организаций, соответствующих методик оценки институциональных взаимодействий в рыночной экономике.

Выводы: Предложенный коэффициент социально-экологической эффективности показывает размер полученных выгод автотранспортным предприятием и обществом от затраченных финансовых ресурсов на повышение социально-экологической эффективности транспорта и уменьшение транзакционных издержек на установление эффективных взаимодействий с участниками институциональных изменений.

Научная и практическая значимость работы определяется тем, что теоретико-методологические положения, выводы и рекомендации позволяют принимать научно обоснованные эффективные управленческие решения о реализации транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров; определять количественные критерии оценки эффективности предлагаемых социальных и природоохранных мероприятий; осуществлять на основе разработанных подходов оценку эффективности системы государственного регулирования автотранспортной деятельности.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, взаимодействия, институт, социально-экологическая эффективность, транзакционные издержки.

ЗАГУРСКИЙ ОЛЕГ

НИКОЛАЕВИЧ, доктор

экономических наук, доцент,

профессор кафедры транспортных технологий и средств в АПК,

Национальный университет

биоресурсов и природопользования

Украины, г. Киев

[ORCID ID: 0000-0002-5407-8466](https://orcid.org/0000-0002-5407-8466)

ASSESSMENT OF SOCIO-ECOLOGICAL EFFICIENCY OF MOTOR TRANSPORT COMPANY WITH TRANSACTION EXPENSES

OLEG ZAGURSKIY, *Doctor of Economic Sciences, Professor of the Department of Transport technologies and facilities in the agroindustrial complex, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv*
ORCID ID: 0000-0002-5407-8466

There are a lot of research of scientists and practitioners about the significant impact of the transport factor on economic development and the emergence of market institutions. However, it's important to pay attention to the question of the transport and institutional factors interaction and their impact on the efficiency of the country economic development.

Purpose. The purpose of the research is to analyze the theoretical and methodological aspects of the transport and institutional factors influence on the country economic development and to solve the methodological problem of determining and estimating transaction costs in the economic analysis of the socio-ecological efficiency of the operation of motor transport companies.

Design/methodology/approach. System-evolution and system-structural approaches have been used in the article. They are necessary for a coherent research to identify the various characteristics and dependencies which come up in the process of determining the assessment methodology of the socio-ecological efficiency of motor transport companies with transaction costs.

Findings. New approaches of the synergistic effect analysis of the transport and institutional factors interaction which contributes to the structural replacement of other industries transport costs leading to overall economic growth have been formed in the research. So, it is expedient to introduce appropriate methods for institutional interactions assessment in a market economy into the methodology of economic assessment of socio-ecological efficiency of motor transport companies.

Research limitations/implications. The coefficient of socio-ecological efficiency shows the size of the motor transport company and society benefits from the lost financial resources for improving its socio-ecological efficiency and transaction costs for establishment of effective interactions with participants of institutional changes.

Originality/value. The research has practical content. Theoretical and methodological thesis, conclusions and recommendations permit to accept scientifically substantiated effective administrative decisions on realization of the transport and technological schemes of the cargoes and passengers delivery; have quantitative criteria for assessment of the proposed socio-ecological efficiency measures; to evaluate the efficiency of the state regulation system of motor transport activity on the basis of developed approaches.

Key words: *motor transport, interaction, institute, social-ecological efficiency, transaction costs.*

Постановка проблеми. Чисельні дослідження вчених і практиків висвітлюють значний вплив транспортного фактору на економічний розвиток та становлення ринкових інститутів. Разом з тим об'єктивного оцінити рівень ефективності функціонування ринку транспортних послуг при використанні тільки принципів панівної нині неокласичної економічної теорії практично неможливо, оскільки згідно з нею економічні агенти, що не зосереджують

значні величини основного і оборотного капіталу та не отримують надприбутки від своєї діяльності, володіють низькою конкурентоспроможністю і відповідно в перспективі нежиттєздатні.

Проте з тим світова та вітчизняна господарська практика показує, що сучасний автотранспортний бізнес еволюціонує в бік індивідуального підприємництва і спостерігаються стійкі тенденції до розукрупнення великих, а інколи і середніх

автотранспортних організацій. Наявність таких тенденцій, яскраво підтверджує необ'єктивність постулатів неокласичної теорії стосовно поточних явищ в економіці в цілому і в автотранспортній галузі зокрема.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню економічного значення різних видів транспорту приділяли увагу як зарубіжні так і вітчизняні вчені: Д. Мачерет [1], Ю. Пащенко і О. Никифорок [2], А. Тойнбі [3], Р. Фогель [4], Ю. Цветова [5] та інші. В них розглянуто проблеми і перспективи розвитку транспортних систем та їх вплив на розміщення виробництва й зростання економіки. Однак питанням взаємодії транспортного та інституціонального факторів економічного розвитку країни приділено недостатньо уваги.

Мета і завдання дослідження. Полягають у розгляді теоретичних та методологічних аспектів впливу транспортного та інституціонального факторів на економічний розвиток країни. Вирішенні методологічної проблеми визначення та оцінки транзакційних витрат в економічному аналізі соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортних організацій.

Матеріали та методика дослідження. У реальній господарській практиці, крім відомих з неокласичної економічної теорії ресурсних, часових та інформаційних обмежень на вибір тих чи інших напрямів дій економічних агентів та способів використання ними ресурсів, існують і інші типи обмежень, пов'язані з традиційними цінностями, нормами або правилами (в тому числі соціальними, правовими, економічними, екологічними, технічними тощо). Для норм та правил правового, економічного або технічного характеру, які подаються у формалізованому вигляді (регламенти, закони та інші нормативно-правові акти), характерним є зовнішній механізм примусу, оскільки санкції за їх порушення накладаються ззовні – державними контрольно-наглядовими органами чи органами місцевого самоврядування. Теж саме стосується і норми

правил, що мають соціальний або екологічний контекст, але примус до їх застосування як правило має неформалізований характер і полягає у суспільному осуді чи репутаційно-іміджевих втратах. Тобто реальна господарська діяльність пов'язана із наявністю інституціональних обмежень, що існують в економіці країни, регіону, населеного пункту тощо.

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. Нобелівські лауреати Д. Норт і Ф.А. фон Хайек підкреслювали ключове значення обміну як інструменту створення нових цінностей, а значить – економічного розвитку і збільшення суспільного багатства [6]. Синергія розвитку транспорту та обміну з розвитком ринкових інститутів створила умови для формування, за термінологією Ф. Хайєка «розширеного порядку людського співробітництва» [7] – глобалізованого ринкового суспільства, що забезпечує кращі умови існування для все більшого числа людей.

При цьому варто звернути увагу на те, що довгострокове підвищення ефективності економіки і добробуту людей в епоху економічного зростання супроводжується підвищенням частки комунікаційних витрат [8, с. 121]. У загальному вигляді воно може бути інтерпретовано як структурне заміщення транспортними витратами витрат інших галузей, що веде до загального зростання ефективності економіки за рахунок розширення ринків і зниження витрат на виробництво товарів [1, с. 24-33].

Відповідно 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 [9]. 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 нездійсненним завданням [10, 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 соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортних організацій відповідних методик оцінки інституціональних взаємодій в ринковій економіці.

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 [11, 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 [12] і витрати по дотриманню прав і примусу до їх дотримання [13]. Структура і динаміка останніх в сукупності з технологією перевезень визначають форми організації економічної діяльності автотранспортних підприємств, зміст і характер господарських операцій в ній.

Таким чином, при розрахунку соціально-екологічної ефективності функціонування автотранспортного підприємства виникає необхідність вирішення методологічної проблеми визначення та оцінки

трансакційних витрат.

Вперше трансакційні витрати були досліджені Р. Коузом, який зазначав, що за межами підприємства розміщення ресурсів визначається цінами через послідовність ринкових трансакцій обміну [14, с. 63]. Фундаментальна відмінність цих витрат в тому, що вони насамперед є витратами обміну, а точніше недосконалих взаємодій при обміні. Вони складаються з витрат «ex ante»: складання і укладання контракту, та «ex post»: нагляд за дотриманням контракту і забезпечення його виконання в протилежність виробничих витрат, суть яких полягає власне у виконанні контракту» [15].

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 автотранспорту та інші.

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» [16]. 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 [17, 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 втрати;

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 витрат:

$$K = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{DK_t + DCE_t}{(1+r)^2}}{\sum_{t=1}^T \frac{BE_t + BT_t + BCE_t}{(1+r)}}, \quad (3)$$

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 транзакційних витрат понесених підприємством і суспільством для їх впровадження [18, с. 167].

До основних принципів соціально-екологічної ефективності діяльності автотранспортних організацій відносяться:

- включення транзакційних витрат на встановлення ефективних взаємодій з учасниками інституціональних змін в грошові потоки, що враховуються при аналізі ефективності діяльності автотранспортних підприємств;

- врахування чинника часу як одного з інструментів для показу довгострокових соціально-екологічних наслідків реалізації транспортно-технологічних схем доставки вантажів і пасажирів ;

- можливість моделювання соціально-екологічних вигід для суспільства з урахуванням транзакційних витрат та описаних вигід в кількісних показниках.

Висновки. 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 транзакційних витрат на встановлення ефективних взаємодій з учасниками інституціональних змін.

Методика оцінки соціально-екологічної ефективності автотранспортних підприємств з урахуванням транзакційних витрат дозволяє:

- приймати науково обґрунтовані ефективні управлінські рішення про реалізацію транспортно-технологічних схем доставки вантажів і пасажирів;

- мати кількісні критерії оцінки ефективності пропонуваніх соціальних та природоохоронних заходів;

- здійснювати на основі розроблених підходів оцінку ефективності системи державного регулювання автотранспортної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Мачерет Д.А. Транспортные затраты: нагрузка на экономику или стимулятор роста? Экономика железных дорог, 2013. № 8, С. 24-33.

2. Пашенко Ю.Є., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: монографія. Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. 192 с.

3. Toynbee, A.J. A Study of History, Vol. 1: Abridgement of Volumes I–VI. Oxford

University Press. 1987. 630 p.

4. Fogel, R.W. Notes on the Social Saving Controversy. *Journal of Economic History*, 1979. 38 (1), 1-55.

5. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Цветов М.Ю., Левченко О.В. Трансформація економіки та транспорт України. К.: ДЕТУТ, 2012. 180 с.

6. North D. C., Thomas R. P. Discussion, *Journal of Economic History*, 1975. № 35, March, 18-19.

7. Hayek F. *The Fatal Conceit: The Errors of Socialism*. University of Chicago Press, 1991. 194 p.

8. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1-2030 гг. Очерки по макроэкономической истории. М.: Изд-во Института Гайдара, 2012. 584 с.

9. North, D. C. Location theory and regional economic growth. *Journal of Political Economy* 1955. 63, № 3, 243-258.

10. Розенберг Н., Бирдцелл Л. Как Запад стал богатым: экономическое преобразование индустриального мира. Москва; Челябинск: Социум; ИРИСЭН, 2015. 448 с.

11. Серл Дж. Что такое институт? Вопросы экономики, 2007 № 8. С. 5-27.

12. 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>

13. Williamson O. The New Institutional Economics: taking stock, looking ahead. *Journal of Economic Literature*, 2000. № 38(3). P. 595-613.

14. Coase R. H. *The Firm, the Market, and the Law*. University of Chicago Press, 1990. 226 p.

15. Matthews R. The Economics of Institutions and the Sources of Growth. *Economic Journal*. 1986. P. 903-910.

16. Тамбовцев В.Л. Расчет потерь общества от существования административных барьеров ведения хозяйственной деятельности. URL: <http://www.smb.ru/analitics.html?id=lost>

17. Bromley D. *Economic Interests and Institutions*. Cambridge, MA : Basil Blackwell,

1989. 256 p.

18. 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.

REFERENCES:

1. Macheret, D.A. (2013) "Transport costs: load on the economy or growth promoter?", *Jekonomika zheleznyh dorog*, Vol. 8, pp. 24-33. [in Russian]

2. Paschenko Yu.Ye. and Nykyforuk O.I. (2008) *Transportno-dorozhniy kompleks Ukrainy v protsesakh mizhnarodnoi intehtatsii* [Transport and road complex of Ukraine in the processes of international integration] Nizhyn: Aspekt-Polihraf. [in Ukrainian]

3. Toynbee, A.J. (1987) *A Study of History*, Vol. 1: Abridgement of Volumes I–VI. Oxford University Press.

4. Fogel, R.W. (1979) "Notes on the Social Saving Controversy", *Journal of Economic History*, Vol. 38 (1), pp. 1-55.

5. Tsvietov, Yu.M., Makarenko, M.V., Tsvietov, M.Yu. and Levchenko, O.V. (2012) *Transformatsiia ekonomiky ta transport Ukrainy* [Transformation of economy and transport of Ukraine], Kyiv: DETUT, [in Ukrainian]

6. North, D. C. and Thomas, R. P. (1975). Discussion, *Journal of Economic History*, Vol. 35, pp. 18-19.

7. Hayek, F. (1991) *The Fatal Conceit: The Errors of Socialism*, University of Chicago Press.

8. Mjeddison, Je. (2012) *Kontury mirovoj jekonomiki v 1-2030 gg. Ocherki po makroekonomicheskoy istorii* [The contours of the global economy in 1-2030, Essays on macroeconomic history], Moskva: Izd-vo Instituta Gajdara, [in Russian]

9. North, D. C. (1955) "Location theory and regional economic growth", *Journal of Political Economy* Vol. 3, pp. 243-258.

10. Rozenberg, N. and Birdcell, L. (2015) *Kak Zapad stal bogatym: jekonomicheskoe preobrazovanie industrial'nogo mira* [How the

West Became Rich: The Economic Transformation of the Industrial World], Moskva, Cheljabinsk: Socium, IRISJeN, [in Russian]

11. Serl, Dzh. (2007) "What is an institution?", *Voprosy jekonomiki*, Vol. 8, pp. 5-27. [in Russian]

12. Mindiashvili, V.N. (2006) "Transaction costs: to clarify the concept", *Problemy sovremennoj jekonomiki* Vol. 1/2 (17/18). URL: <http://www.m-economy.ru/issue.php?num=17> [in Russian]

13. Williamson, O. (2000) The New Institutional Economics: taking stock, looking ahead. *Journal of Economic Literature*, Vol. 38(3), pp. 595-613.

14. Coase, R. H. (1990) *The Firm, the Market, and the Law*. University of Chicago Press.

15. Matthews, R. (1986) The Economics of Institutions and the Sources of Growth, *Economic Journal*, pp. 903-910.

16. Tambovcev, V.L. (2001) Raschet poter' obshhestva ot sushhestvovanija administrativnyh bar'erov vedenija hozjajstvennoj dejatel'nosti. URL: <http://www.smb.ru/analitics.html?id=lost> [in Russian]

17. Bromley, D. (1989) *Economic Interests and Institutions*. Cambridge, MA : Basil Blackwell.

18. Korchagin, V.A., Ushakov, D.I. and Sysoev, A.S. (2016) "Transaction costs of transport organizations in accordance with institutional economic theory", *Fundamental'nye issledovanija*, Vol. 3, pp. 164-167. [in Russian]