

УДК 331.101.2

Буровцев Владимир Викторович  
доктор экономических наук, доцент, ректор,  
профессор кафедры «Менеджмент»  
burovtsevv@mail.ru

Парыгина Диана Викторовна  
ст. преподаватель каф. «ЭиК»  
apple-bit@mail.ru

ФГБОУ ВО «Дальневосточный государственный  
университет путей сообщения»  
Хабаровск, Россия

**ТРАНСАКЦИОННЫЕ ИЗДЕЖКИ КАК ФАКТОР  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА  
TRANSACTION COSTS AS A FACTOR OF ECONOMIC  
EFFICIENCY OF A MULTIMODAL TRANSPORT HUB**

**Аннотация:** С 2008 г. транспортная отрасль переживает серьезные изменения в результате кризисов, локдаунов и санкционных ограничений. Вызовы, с которыми столкнулись участники транспортного рынка, привели к изменениям в логистике, дав толчок к развитию мультимодальных перевозок. В статье представлены результаты проверки гипотезы о транзакционных издержках как факторе экономической эффективности мультимодального транспортного узла. Исследование проведено с использованием методов аналитического обзора информации в области взаимодействия видов транспорта. Результаты могут быть использованы при формировании региональной стратегии развития транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** мультимодальный транспортный узел, транзакционные издержки, синергия, Дальний Восток.

**Abstract:** Since 2008, the transport industry has been undergoing major changes as a result of crises, lockdowns and sanctions restrictions. The challenges faced by the participants of the transport market have led to changes in logistics, giving impetus to the development of multimodal transportation. Results of testing the hypothesis of transaction costs as a factor of economic efficiency of a multimodal transport hub are presented. The study was conducted using methods of analytical review of information in the field of interaction of modes of transport. The results can be used in the formation of a regional strategy for the development of the transport industry.

**Keywords:** Multimodal transport hub, transaction costs, synergy, Far East.

## **Введение**

Изменения, произошедшие на отечественном рынке транспортно-логистических услуг в период новейшей экономической истории, затрагивают 4 ключевых этапа: 2008 г. – мировой финансовый кризис, 2014 г. – присоединение Республики Крым к территории Российской Федерации, 2020 г. – новая коронавирусная инфекция COVID-19, 2022 г. – специальная военная операция на Украине. Основными тенденциями, появившимися на рынке в этот период, являются консолидация грузов в крупных логистических центрах, активное внедрение электронной коммерции, изменение маршрутной цепи и логистических цепочек (смещение в сторону стран АТР и Ближнего Востока), переориентация грузопотоков на Восток страны (под особое внимание попадает международный транспортный коридор «Север-Юг» и Северный морской транзитный коридор), а так же широкое распространение перевозок с участием нескольких видов транспорта.

Развитие перевозок несколькими видами транспорта обусловлено стремлением участников транспортно-логистического рынка оптимизировать использование ресурсов в целях освоения увеличившегося грузопотока и минимизации расходов. Кроме того, в развитии мультимодальных перевозок заинтересованы не только участники рынка, но и федеральные органы власти о чем свидетельствуют основные положения Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 г., стратегии развития ДФО [1, 2] и т.д.

Увеличившиеся объемы перевозок грузов через Восток (примерно 300 млн.т. в 2023 г., в прогнозных значениях до 700 млн. т. в год к 2030 г. [8]) указали на недостаточное развитие транспортной инфраструктуры Восточного полигона. Разобщенность работы видов транспорта показало их неспособность к оперативному реагированию на изменения рынка: железная дорога оказалась неспособна обработать увеличившийся объем грузов, порты Дальневосточного бассейна напротив недозагружены, автомобильный транспорт только получает свое развитие в привязке к другим видам транспорта [3]. Попытки преодолеть дефицит предложения транспортных услуг привели к еще более широкому распространению мультимодальных перевозок и развитию мультимодальных транспортных узлов.

## **Методология исследования**

Вопрос взаимодействия видов транспорта в рамках мультимодального транспортного узла приобретает все большее значение для развития транспортной отрасли Дальнего Востока. Несмотря на формирование альтернативных логистических маршрутов с переориентацией части грузопотока в южном направлении в целях разгрузки Восточного полигона, сохра-

няется дефицит предложения транспортных услуг и наблюдается рост индексов тарифов – в 2023 г. на 19% автомобильный, 13% воздушный, 28% железнодорожный и 34% водный транспорт. Значительный скачок стоимости грузоперевозок обусловлен санкционными ограничениями (фактическое отсутствие ресурсов для технического обслуживания и ремонта подвижного состава) и планомерным импортозамещением. Замедление роста тарифов на грузоперевозки видится в возможном уменьшении доли транзакционных издержек. Для подтверждения гипотезы данного исследования в статье использованы методы аналитического обзора информации в области взаимодействия видов транспорта, структурного анализа, метода обобщения и комплексного анализа, что позволило проанализировать полученные результаты и прийти к общему выводу.

### Результаты исследования

По итогам 2023 г. объем перевозок грузов составил 100,01% по отношению к предыдущему году, при этом заметный спад наблюдается на воздушном и внутреннем водном транспорте, рост, напротив, в морском (табл. 1).

Таблица 1 Перевозки грузов по видам транспорта 2022 – 2023 гг. [9]

Вид транспорта	Объемы перевозок по России, млн.т.		
	2022 г.	2023 г.	2023 г. в % к 2022 г.
Транспорт - всего	7 591,9	7 596,97	100,01
Железнодорожный	1 236,4	1 235,3	99,9
Автомобильный	6 210,9	6 224,9	100,2
Морской	27,6	32,9	119,4
Внутренний водный	116,4	103,4	88,8
Воздушный	0,606	0,467	77,1

На Дальний Восток приходится порядка 15% от общего объема грузоперевозок, по итогам 2023 г. прирост объема перевозок в восточном направлении составил 6%.

В результате проведенных исследований было выявлено, что наибольшее распространение практика взаимодействия видов транспорта через мультимодальные транспортные узлы приходится на западную и центральную часть страны, где сосредоточены 8 федеральных транспортных узлов с наибольшим охватом территории, на Дальнем Востоке федеральным узлом является только Владивосток. Мультимодальный транспортный узел представляет собой пункт взаимодействия предприятий видов транспорта, являющийся центральной точкой маршрутной сети, где формируется грузопоток с целью эффективной транспортировки груза по единому перевозочному документу при сохранении юридической самостоятельности участников объединения [7]. Эффективность выполнения мультимодальных перевозок

не вызывает сомнения – сократилось время доставки груза (например, доставка из Воронежа в Симферополь сократилась с 9 до 6 дней, из Томилино в Таганрог – с 7 до 4 дней, из Москвы в Усинск – на 4 дня), увеличился грузооборот (на 6,2%) [10].

Вместе с тем, как уже было отмечено, наблюдается рост индексов тарифов в среднем на 24% по транспортной отрасли ДФО. В структуре тарифа одну из основных категорий занимают транзакционные издержки, которые увеличиваются по мере подключения к логистической цепочке новых участников перевозки. Транзакционные издержки – издержки, возникающие в результате взаимодействия предприятий транспорта с внешней средой, связанные с преодолением административных барьеров ввиду обособленности участников транспортно-логистического рынка. Уровень транзакционных издержек напрямую влияет на конечного потребителя транспортной услуги, в свою очередь, обуславливая эффективность коммерческой деятельности предприятий транспорта [4].

Категории факторов транзакционных издержек представлены на рис.1.



Рисунок 1. Категории факторов транзакционных издержек

Учитывая положения концепций социально-этического маркетинга и институциональной экономики предложен механизм управления транспортным предприятием в рамках мультимодального транспортного узла (табл.2)

Таблица 2 Категорирование факторов транзакционных издержек

Области возникновения транзакционных издержек	Описание	Механизм управления
Внутренняя и внешняя экономическая политика	Внешнеэкономическая политика государства, санкционные ограничения, программы государства	Формирование инвестиционных программ, определение стратегических приоритетов развития транспортного комплекса, участие государства в

	ственной поддержки транспортной отрасли, выход на внешние рынки	работе мультимодального транспортного узла (субсидирование, доля государственного участия в конкретном предприятии, финансирование и т.д.)
Деловые партнеры	Количество и состав участников рынка транспортно-логистических услуг, качество партнерских отношений субъектов рынка	Выстраивание долгосрочных партнерских отношений, пересмотр логистических цепочек
Социально-демографическая среда	Рост и плотность населения региона тяготения мультимодального транспортного узла, транспортная подвижность, уровень образования, общественные объединения, религиозные воззрения и т.д.	Расширение маршрутной сети, организация перевозок различными видами транспорта, предоставление доступных услуг
Научно-техническая сфера	Уровень научно-технического развития в отрасли, использование инновационных подходов в организации производственного процесса.	Реализация проектов НИОКР мультимодального транспортного узла
Административно-правовая система	Вертикаль органов государственной власти в транспортной отрасли, порядок приоритетности нормативно-правовых актов, конституционный строй, порядок назначения должностных лиц и т.д.	Трансформация вертикали органов государственной власти, изменение должностных обязанностей, взаимодействие с органами государственной власти
Организация процесса взаимодействия транспортных предприятий	Способ построения взаимоотношений между участниками мультимодального транспортного узла в зависимости от региональных особенностей, транспортной инфраструктуры, видов предприятий транспорта.	Выбор оптимальной модели организации мультимодального транспортного узла, учитывая специфику региона, определение участников

### Обсуждение результатов

В транспортной отрасли отчетливо наблюдается рассогласованность технологических и экономических регуляторных моделей, которые регламентируют деятельность видов транспорта. В целях повышения эффективности транспортной отрасли необходимо выстраивать долгосрочные клиентоориентированные отношения между видами транспорта Восточного полигона, в частности, железнодорожным и морским. Скрытые резервы по развитию мультимодальных транспортных узлов заключаются в синхронном развитии транспортной инфраструктуры видов транспорта, снятии барьеров по взаимодействию моделей управления.

Существенно завышенный уровень административных барьеров, установленных решениями государства правил ведения деятельности на рынке транспортно-логистических услуг, накладывает существенную нагрузку на ведение коммерческой деятельности субъектов данного рынка. Трансанкционные издержки, связанные с преодолением данного рода барьеров, может существенно сказаться на уровне тарифа, что в свою очередь превысит уровень и возможности платежеспособного спроса, что сделает деятельность мультимодального транспортного узла экономически не целесообразной [5,6].

Преодоление административных барьеров и снижение уровня транзакционных издержек будет возможным за счет формирования согласованных моделей технологического и экономического регулирования взаимодействия смежных видов транспорта. При этом стоит рассматривать не только внутренний (региональный – ДФО, национальный – РФ), но и международный рынок (например, интеграция со странами АТР). Унификация управленческих подходов позволит выявить резервы экономической эффективности мультимодального транспортного узла, в том числе за счет снижения уровня транзакционных издержек. При разработке совместных планов и стратегий развития стоимость преодоления административных барьеров во взаимодействии видов транспорта снизится.

### Заключение

В условиях повышенного спроса на грузоперевозки по восточному направлению, дефицита инфраструктуры и недостаточной согласованности взаимодействия видов транспорта вопрос развития мультимодальных транспортных узлов приобретает первостепенное значение, в том числе для создания глобальной бесшовной логистики. Подводя итоги вышесказанному, следует отметить, что наличие единых регуляторных моделей во взаимодействии видов транспорта способствует преодолению административных барьеров.

### Библиографический список

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозным периодом до 2035 года / Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 №3363-р.
2. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года / Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.12.2009 №204-р.
3. Бардаль А. Б. Транспорт Дальнего Востока России: возможности и ограничения // Восточная аналитика. 2010. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-dalnego-vostoka-rossii-vozmozhnosti-i-ogranicheniya> (дата обращения: 29.11.2023).

4. Буровцев В.В. Методологические подходы к экономической оценке уровня транзакционных издержек пользователей государственных услуг // Вестник НГУЭУ. – 2016. – №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodologicheskie-podhody-k-ekonomicheskoy-otsenke-urovnya-transaktsionnyh-izderzhek-polzovateley-gosudarstvennyh-uslug> (дата обращения: 01.04.2024).
5. Буровцев В.В. Теоретико-методологические аспекты взаимодействия рыночных и государственных регуляторов общественного (государственного) сектора сферы услуг // Baikal Research Journal. – 2015. – №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-metodologicheskie-aspekty-vzaimodeystviya-rynochnyh-i-gosudarstvennyh-regulyatorov-obschestvennogo-gosudarstvennogo> (дата обращения: 03.04.2024).
6. Буровцев В.В. Потенциал повышения экономической эффективности государственного сектора сферы услуг на транспорте // Вестник СамГУПС. 2015. № 1 (27). С. 15-21.
7. Буровцев В.В. Факторы синергии в модели организации политранспортного хаба / В.В. Буровцев, Д.В. Парыгина. – Политранспортные системы : материалы XII Международной научно-технической конференции (21–22 сентября 2022 г.) : в 3 ч. Ч. 3 ; Сиб. государственный университет путей сообщения. – Новосибирск : Изд-в: СГУПС, 2022. – С. 196 – 200
8. Вестник экономики Евразийского союза : официальный сайт. – 2024. URL: <https://eurasianmagazine.ru> (дата обращения: 30.03.2024)
9. Министерство транспорта РФ : официальный сайт. – 2010-2024. URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 30.03.2024)
10. Табах А., Подругина А. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре / А. Табах, А. Подругина // Эксперт | Бизнес-решения. – 17.10.2023. URL: [https://raexpert.ru/researches/traffic\\_2023/](https://raexpert.ru/researches/traffic_2023/) (дата обращения: 01.04.2024)