

# СНИЖЕНИЕ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ – ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ РФ

Останин В.А. д.э.н., профессор

*Аннотация. Конкурентоспособность России определяется многими факторами, к числу важнейших из которых относят экономию, достигаемую на снижении транзакционных издержек. Последние обнаружили тенденцию к росту, что делает необходимым осуществить структурные преобразования российской экономики, в том числе в отношениях собственности. Создание мировых транспортно-логистических комплексов, которые могут быть представлены в виде холдингов, позволит снизить транзакционные издержки и повысить конкурентоспособность России, претендуя при этом на создание в Приморском крае «ворот» в сетевую мировую глобализирующуюся экономику.*

*Ключевые слова. Трансформационные издержки, транзакционные издержки, конкурентоспособность страны, факторы конкурентоспособности страны, детерминанты экономического поведения монополистов, поиск ренты, поиск прибыли, сетевая глобализирующаяся мировая экономическая система, узлы входа в мировую глобальную сетевую экономику.*

В основе любого научного исследования можно обнаружить научный произвол самого исследователя. Это выражается в постановке целей, применяемой выбранной им методологии, методов исследования. Результат уже предварен сами исследователем, подобно тому, как спрашивающий всегда предчувствует ответ, как это полагал еще Сократ. Это положение само по себе не приобретало бы большого значения, если бы само исследование и его результаты не представляли общественно значимой ценности и могли бы просто уйти в небытие вместе с исследователем. Однако наука даже фундаментальная всегда ориентирована на практику, исходит из потребностей практики, развития самой науки и обнаруживает свою востребованность обществом. Поэтому результаты исследований доводятся до научной общественности, а выводы, которые следуют из теоретических рекомендаций представляют уже интерес для политиков, практического менеджмента. Но именно здесь и возникает первая методологическая проблема. Результаты публикуются, они несут элементы приращения научного знания, обогащая и меняя концепты и объемы понятий, значение научных терминов, хотя сами эти научные термины очень часто сохраняются. Язык всегда отличался предельной консервативностью, обеспечивая тем самым возможность понимания и передачи своих идей.

Обоснование естественности научного произвола и его места в методологии сейчас не является темой данной научной статьи непосредственно, но оно имеет значение в научной дискуссии, обмене мнениями. Ссылаться на непонимание и непринятие иных идей можно как по причине не только непонимания, но по причине изна-

чального *ex ante* их неприятия. В этом отношении *правит бал* не разум и не здравый смысл, а именно воля исследователя в выборе той или иной политике, воля самого политика. Разум только оправдывает задним числом те результаты, к которым он сам приходит ведомый волей.

Это вступление необходимо для того, чтобы по возможности снять многие проблемы, как теории, так в изложении её результатов в данной статье. Надо признать, что именно в научных дискуссиях чаще всего говорят на непонятном, или «птичьём» языке. Проблема даже не в том, что в выступлении я использую родной мне русский мета язык, а коллеги воспринимают его перевод на английском, который в дальнейшем транслируется, например, на *родной японский* у японского коллеги. Если бы это было так, то проблема могла быть решена повышением качества работы научного переводчика и научного редактора. Однако проблема глубже, её корни, основания изложены в начале, считая их исключительно важным. Более глубокое видение этой проблемы смотри в монографии «Воля в структуре смысла»<sup>1</sup>.

Исходная научная гипотеза формулируется следующим образом:

- Современная логистическая цепь российского Дальнего Востока представлена неэффективной организационно-правовой формой;
- Присутствие в транспортно-логистической цепи естественных монополистов объективно полагает низкую эффективность всего комплекса;
- Низкая пропускная способность логистического комплекса не формирует конкурентных преимуществ России на Дальнем Востоке;
- Снижению транзакционных издержек может достигаться созданием международного инвестиционного финансового холдинга, что позволит трансформировать транзакционные издержки в трансадминистративные в границах созданного транснационального финансового холдинга.

Прежде всего, это касается понятия «конкурентоспособность страны». Уже здесь мы сталкиваемся с целым клубком противоречивых пониманий самого концепта этого понятия. Не поняв природу, экономическую суть этого явления, нам вряд ли удастся продвинуться дальше в понимании истинных факторов повышения конкурентоспособности страны, в данном случае России, как страны-транзитёра грузов, услуг в современной глобализирующейся мировой экономике. Противоречивые объяснения сути конкурентоспособности страны даны довольно обстоятельно в фундаментальной работе М. Портера «Международная конкуренция»<sup>2</sup>.

М. Портер, как нам это представляется, приходит к верному суждению, что единственное, на чём может основываться концепция конкурентоспособности на уровне страны, – это продуктивность использования ресурсов. Этот, казалось бы, тривиальный вывод, обнаруживает, тем не менее, различные подходы к его реализации. Продуктивность использования ресурсов у М. Портера, как это следует из его концепции, касается сферы, которую сейчас можно охарактеризовать как трансфор-

<sup>1</sup> Останин В.А. Воля в структуре смысла. Владивосток, Изд-во Дальневосточ. ун-та, Владивосток, 2005.

<sup>2</sup> Портер М. Международная конкуренция: Пер с англ./ Под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. М. : Междунар. отношения, 1993. С. 21–29.

мационную. Характерным здесь является придание вещи, услуге определённого качества, материализуя это в потребительной стоимости, как способности удовлетворять потребности пользователя, конечного покупателя. Однако современная экономика отличается потреблением ресурсов, издержками, которые лежат в сфере трансакций. И мы под трансакционными издержками понимаем расход ресурсов на поиск партнёров во внутренней и внешней торговле, издержки на получение достаточной для продавца и покупателя информации, получение необходимых лицензий и разрешений, ведение переговоров, согласование параметров сделки, заключение сделки и подписание контракта, транспорт, уточнение, закрепление, прав собственности. По сути это все издержки ресурсов, которые непосредственно не касаются процесса собственного производства товара или иных благ. Эти издержки сопровождают соотношения экономических агентов на рынках. Существуют и иные концепты понятия трансакционных издержек, однако мы придерживаемся подобного понимания, а спор о терминах вообще считаем непродуктивным. Расхожему словообороту – «о понятиях не спорят», мы противопоставляем суждение о том, что о концепте понятия домысливают, в спорах истина не рождается, а о терминах следует договариваться. Это лишает основания для бесплодных дискуссий, экономя ресурсы научных исследователей.

Известно, что понятие «трансакционные издержки» (*transaction cost*) было привлечено в научный анализ Р. Коузом, который бы удостоен за этот вклад Нобелевской премии. Сегодня трансакционные издержки стали одним из центральных понятий неинституциональной теории и теории трансакционных издержек. Они получают своё различное толкование у различных исследователей, иногда даже противоположное с интерпретацией, с которой сегодня Коуз Р. Мог бы и не согласиться. У К. Эрроу трансакционные издержки есть затраты по эксплуатации экономической системы, что может быть интерпретировано как аналог негативного феномена трения в физике. Д. Норт сводил трансакционные издержки к затратам по оценке полезных качеств товара и обеспечению прав собственности. Заслуживает внимание то положение теории, в которой трансакционные издержки приписывают и плановой экономике, приписывая им и внерыночный характер, например, работы А. Алчиана, С. Чанга и других. С этим выводом вообще трудно не согласиться, хотя численно эти издержки сейчас оценить уже невозможно, однако они никогда не составляли такую долю в общих издержках.

Логический вывод, который можно вывести, заключается в том, что задача государства предложить, стимулировать формирование такого социально-экономического механизма, который бы сводил трансакционные издержки участников рыночного обмена к минимуму. Рональд Коуз наполнил новым концептом понятие «фирма», под которой он понимал систему контрактов. Создание фирмы будет выгодно, если совокупные издержки по передаче прав на основе контрактов независимых агентов будет выше, чем, если бы эта трансакция осуществлялась в рамках одной фирмы. В этом случае трансакционные издержки в их коузовском понимании трансформировались бы в административные издержки управления фирмой.

Следует также принимать во внимание, что трансакционные издержки в настоящее время доходят до 50 процентов от общих суммарных издержек. Из этого следует сделать вывод, что конкурентоспособность российской экономики может повыситься, если эти издержки будут сокращаться вообще, и во внешней торговле, в частности. Но это приходит в противоречие с фундаментальным выводом основоположника теории предельной полезности К. Менгера. Последний в работе «Основания политической экономии» приходил к выводу, что ценность блага для каждого участника обмена увеличивается по мере продвижения товара к конечному покупателю, который уже использует этот приобретенный товар в качестве полезного блага, а следовательно деятельность связанная с обменом, или акциями и трансакциями есть приносящая пользу, полезная деятельность времени и ресурсов, производительная деятельность в той же степени, что и производство самого блага. Тем самым был поставлен знак равенства между полезностью трансформационными и трансакционными издержками. Некорректность логики К. Менгера в том, что ценность блага возрастает в обмене за счёт трансакционных издержек, что приводит естественно и к росту цены товара по мере его посреднической купли продажи, т.е. спекуляции. Таким образом, рост издержек трансакций определил и стоимость товара.

Это положение стало очередной экономической догмой, которая некритически переносится из одного учебника в другой, формируя при этом и ошибочные модели формирования стоимости и ценности. При этом часто забывают соотносить правильное положение о том, что ценность определена, в конечном счете, покупателем, который соотносит полезность будущего приобретаемого блага с издержками альтернативного поведения отказа от приобретения иных благ за равную стоимость. И если эта трансакционные издержки будут приводить к росту цены продаж при сохраняющейся произведенной производителем потребительной стоимости для покупателя, то обмен может вообще не состояться. Все участники этого обменного процесса окажутся неконкурентоспособными. Весь возможный диапазон разброса цен продавца и покупателя будет лежать в интервале максимально высокой покупателя и минимально низкой продавца, что делает обмен выгодным для обеих сторон.

Следует принимать во внимание, что утверждение о ценности блага посредника в обмене определяется не на основе потребительной стоимости. Она для продавца и производителя не представляет ценности. Потребительная стоимость как оценка блага товара посредником лежит в возможности только получить ликвидность при продаже с некоторым приращением над издержками приобретения его ранее плюс понесёнными трансакционными издержками. Рост трансакционных издержек в мировой торговле становится фактором утраты конкурентоспособности страны. И хотя М. Портер поставил цель «создать всеобъемлющую теорию, включающую в себя много переменных величин, а не ограничивающуюся двумя-тремя важными показателями»<sup>3</sup>, проблема фактора повышения конкурентоспособности страны в части снижения трансакционных издержек им не рассматривалась. Мы же полагаем, что данный фак-

---

<sup>3</sup> Портер М. Международная конкуренция: Пер с англ. / Под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. М. : Междунар. отношения, 1993. С. 47.

тор становится определяющим в новой сетевой природе глобализирующегося мира. Эта сетевая модель организации производства, распределения и обмена товарами и услугами позволяет в большей степени учитывать факторы сравнительных преимуществ национальных экономик. Растущие возможности углубления специализации позволяют снижать трансформационные издержки, одновременно формируя и противоположную тенденцию возрастания транзакционных издержек. Но это более глубокое понимание особенностей сетевой модели предполагает одновременно необходимость учета фактора хаоса, риска и неопределенности во внешнеэкономической деятельности. Удельный рост транспортных услуг на единицу перемещаемой стоимости снизился, что формирует новую архитектуру транспортных узлов, мировых транспортных коридоров. Однако это относительно формирующаяся равноудалённость создаёт предпосылки для появления новых коридоров, утрату преимуществ прежними транспортными узлами, формируя или утрачивая при этом конкурентные преимущества стран-транзитеров. С высокой долей неопределённости в мировой торговле формируются новые транспортные узла, «ворота», входы в мировую транспортную сеть.

Россия как страна-транзитёр на протяжении последних двух десятилетий утрачивала свои конкурентные преимущества. Можно отметить следующие факторы. Первые лежат в сфере неопределенности и риска для иностранных компаний в сфере непрогнозируемой экономической политики России, остававшейся долгое время неурегулируемой и несопряжённой друг с другом таможенной, налоговой, инвестиционной, торговой политик. В результате даже российские грузы стали перевозиться иностранными компаниями, либо обслуживаться российскими судами, которые, тем не менее, ушли под иностранную юрисдикцию. Поэтому крупнейшие порты России на Дальнем Востоке оказались незагруженными, не превратились в «ворота», узлы формирующейся глобальной сетевой экономической системы.<sup>4</sup>

Вторая группа проблем лежит в отношениях собственности, производных от этих проблем в сфере сложившегося в российской экономической системе менеджмента. Начало нарастанию негативных тенденций положила порочная, научно невыверенная политика, которая реализовывалась во времена президента России Ельцина Б. Пагубность реформирования отношений собственности при непосредственном участии политиков Гайдара Е.Т., Чубайса Б. и некоторых других заключалась не в самой приватизации общенародной собственности, а в том, что в результате этого губительного для российской экономики процесса был разрушен прежде всего единый транспортно-логистический комплекс. Железнодорожный транспорт, морские порты, единая энергетическая система стала дробиться на самостоятельные экономически независимые субъектов. Будучи монополистами эти вновь образованные хозяйственные сообщества вне сферы конкуренции. Основной доминантой их хозяйствования при отсутствии развитых институтов рынка стал поиск ренты, а не поиск прибыли.

Но порты, железнодорожный транспорт, компании, которые их обслуживают и часто являющиеся аффилированные с ними, входящие в транспортный комплекс, ре-

---

<sup>4</sup> Кузич А.Е., Петров В.В. Сетевая природа глобализирующегося мира / Ворота в глобальную экономику. Перевод с англ. Под ред. В.М. Сергеева. М. : ФАЗИС, 2001.

ализуя концепцию поиска ренты, объективно вызвали рост транзакционных издержек. Это обнаружилось в непропорционально возросших портовых сборах при низком качестве обслуживания, больших простоях под погрузкой-выгрузкой, технологической отсталостью, отсутствием инвестиций в развитие портового хозяйства. Наконец, отсутствие возможностей для порта увеличения портовых мощностей в виду его стесненности и наступлением города.

Если судьба порта Владивосток в этом отношении может быть предрешена, и он уже никогда не сможет удовлетворить потребности мировой сетевой торговли и стать мировым «воротами» глобальной экономики, то это не касается возможностей береговых зон с незамерзающими бухтами в Хасанском районе Приморского края. Но для этого следует вернуться к теории фирмы Р. Коуза. Мы полагаем, что в этих исторически сложившихся условиях фирма могла быть представлена в форме многонационального финансового холдинга, в состав которого войдет все основные хозяйствующие структуры единого транспортно-логистического комплекса. Это позволит перевести транзакционные издержки в разряд внутри холдинговых издержек, что позволит существенно их снизить. Снижение транзакционных издержек позволит повысить конкурентоспособность России как страны-транзитера. Россия слишком велика, чтобы превратиться вся в «ворота» глобальной экономики, что очевидно. Однако природно-географические условия Приморского края, близость границ с КНДР, Китаем, уже имеющаяся, хотя и недостаточно развитая транспортная, логистическая инфраструктура, статус города Владивостока как культурного, образовательного центра может стать решающим фактором для крупных иностранных инвесторов, в первую очередь, крупных логистических компаний уровня *Maiers*.

#### Литературные источники

1. Кузич А.Е., Петров В.В. Сетевая природа глобализирующего мира / Ворота в глобальную экономику. Перевод с англ. Под ред. В.М. Сергеева. М. : ФАЗИС, 2001.
2. Останин В.А. Воля в структуре смысла. Владивосток, Изд-во Дальневосточ. ун-та, Владивосток, 2005.
3. Портер М. Международная конкуренция: Пер с англ. / Под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. М. : Междунар. отношения, 1993.