

УДК 332.1

**В.А. Останин,***д-р экон. наук, профессор**Владивостокского филиала Российской таможенной академии*ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ В КОНЦЕПЦИИ  
СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В ДВФО

*The Russian Federation competitiveness is determined by many factors and the most important one includes savings achieved by reducing transaction costs. Transactions revealed a growth tendency, which makes it necessary to implement structural transformation of the Russian economy, including the property relations. The establishment of the world's leading transport and logistics complexes, which can be presented in the form of holding companies, will allow reducing transaction costs and improving the competitiveness of Russia, while pretending to create the «gate» into the world network globalizing economy in the Primorsky Krai.*

**Keywords:** *Synergy, self-organizing systems, transformational costs, transaction costs, competitiveness of the country, factors of competitiveness of a country, determinants of monopolists economic behavior, the search for rent, the search for profit, world network globalizing economic system, world network global economy entry nodes.*

Мир меняется настолько быстро и непредсказуемо, что многие модели развития, экономического роста, в том числе и «догоняющего развития», уже не могут служить в качестве надёжного основания для современных прогнозов развития как отдельных экономик, так и целых экономических регионов. При этом возрастает роль в разработке стратегий развития национальных экономик уже не только национальных академических институтов, правительств, но и мощных ФПГ, наднациональных институтов. Динамика социально-экономических, политических сдвигов настолько быстро меняет всю картину мира, что приходится констати-

ровать факты безнадёжного устаревания и обесценивания основных обнаруженных в моделях глобальных, региональных, национальных тенденций развития.

Сегодня кризисные моменты развития стали удивительным образом уживаться с тенденциями оживления в экономике, что позволяет сделать вывод о перманентном наступлении кризисных явлений в экономических системах. Если вести речь об экономике Приморского края за последние два десятилетия, то можно обнаружить такие темпы падения, которые не встречались за многие предшествующие десятилетия. Всего за десять лет ВРП Приморского края в 1999 г. обвалился в

3,3 раза по сравнению с 1990 годом. Объём промышленного производства за этот же период упал в 2,3 раза, сельскохозяйственное производство сократилось в 2,8 раза, инвестиции в основной капитал составили всего 9,1 % от размеров предшествующего базисного года. Достигло предельных границ падение грузоперевозок железнодорожным и морским транспортом, то есть обнаружилось падение в сферах, которые для Приморского края всегда относили в структурообразующим в экономике. О глубоком кризисе свидетельствовало и падение как численности постоянного населения, так и численности населения в трудоспособном возрасте [1, с. 5 – 9].

Однако интересна уже не глубина падения темпов экономического развития Приморского края, а видение известных учёных-экономистов, географов, историков на выявленные специфические проблемы социально-экономического развития Дальнего Востока и Приморского края. Успех в выявлении причин сугубо региональных проблем рассматривается нами как шаг в правильном направлении в понимании истины. Если кратко выразить эту специфику, то их можно объединить в следующие группы.

1. Разрыв экономических связей с западными районами России и СНГ, что проявилось и в резкой переориентации на страны АТР. Поставки в регион стали неэффективными, тарифы возросли, рынок стал заполняться продукцией из соседних стран уже дальнего зарубежья. Цены на нефть для нефтеперерабатывающих заводов Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре превысили мировые. Превысили мировые и цены на конечную продукцию нефтепереработки.

2. Обрыв социальных связей с центральными районами России. Возросли транспортные тарифы на железнодорожные и авиационные пассажирские перевозки, сделались невозможными регулярные поездки в западные области РФ.

3. Выявилась проблема низкой плотности рыночного пространства, в том числе плотность заселения Дальнего Востока. В среднем она составила 1,3 человека на кв. км, а в таких регионах, как Якутия, Камчатка, Магадан, Чукотка, вообще составила менее 1 человека на кв. км.

4. Снизилась конкурентоспособность товаров местного производства, в том числе услуги энергетиков, транспорта, тепловой энергии, ибо последние автоматически включались в себестоимость выпускаемой продукции и производимых услуг.

5. Проявились провалы в демографической, миграционной политике. В 1999 г. население Дальнего Востока сократилось по сравнению с 1990 г. более чем на 800 тыс. человек.

6. Уровень жизни в Дальневосточном регионе понизился. В результате в обществе стали мутировать идеи о дальневосточном сепаратизме [1, с. 14 – 16].

Стратегические же интересы, под которыми авторы видели жизненно важные, долгосрочные интересы Российской Федерации в целом, в устойчивом, эффективном социально-экономическом развитии Приморского края были нарушены. Последнее сводилось к более комплексному освоению и использованию природно-ресурсного потенциала края, включая морские и океанические ресурсы Тихого океана. Авторы этой модели прогноза ориентировались на придаточно-сырь-

евую модель развития, что по своим принципиальным положениям вполне соответствует стратегическим интересам транснациональных корпораций.

Механизмы реализации концепции органично включают методы и формы государственной поддержки и управлением развития Приморского края. Однозначно декларировалось, что основным двигателем реформ являются власти центра. Все представительные и исполнительные органы власти являются проводниками реформ, организуя процесс их реализации на местах. Для практической реализации подобной концепции предполагалось осуществлять прямое целевое финансирование реконструкции и строительства крупных объектов топливно-энергетического комплекса, транспорта, оборонного комплекса, установление экономических льгот в инвестировании, налогообложении, кредитовании основных отраслей, их структурной перестройке, в реализации приоритетных проектов и программ, придание больших полномочий краевым органам власти в установлении экспортных квот, а также в регулировании экспортно-импортных операций в определённых пределах. При этом заявлялось, что большая отдалённость от центра должна стать признаком предоставления большей экономической самостоятельности региональным властям [1, с. 57 – 59].

В работе В.И. Ишаева рассмотрены концептуальные вопросы развития Дальнего Востока до 2050 г. [2]. Положительным в данной работе является то, что приведены факты, доказывающие необходимость разработки долгосрочной программы развития Дальнего Востока. Од-

нако пожелания о необходимости создания условий, при которых российские темпы роста составляли бы по отношению к сложившимся базовым условиям не менее 6 – 8 % в год, что является в 1,5 – 2 раза выше мировых [2, с. 15 – 16], мы относим к сфере беспочвенных. Другое пожелание по реализации инновационно-ресурсной модели развития региона с необходимостью создания высокотехнологичных зон экономического роста, а также создания на базе этих зон кластеров с законченным циклом мы также относим к бессодержательным пожеланиям.

Пронизанная модальными суждениями работа сводит научную ценность к нулевому результату.

В основе любого научного исследования моделей прогнозного развития можно обнаружить научный произвол исследовательского коллектива. Это выражается в постановке целей, применяемой выбранной им методологии, методов исследования, математического аппарата, принимаемых допущений. Тем самым результат уже предвараён самим исследователем, подобно тому, как испрашивающий всегда предчувствует ответ, как это полагал ещё Сократ. Данное положение само по себе не приобретало бы большого значения, если бы само исследование и его результаты не представляли общественно значимой ценности. 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 общности, а выводы, которые следу-

ют 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 объёмы 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 не является темой данной научной статьи непосредственно, но имеет значение в научной дискуссии, обмене мнениями. Ссылаться на непонимание и непринятие иных идей можно как по причине не только непонимания, но по причине изначального *ex ante* их неприятия. В этом отношении *правит бал* не разум и не здравый смысл, а именно воля исследователя в выборе той или иной политики, воля самого политика. Разум только оправдывает задним числом те результаты, к которым он приходит, ведомый волей.

Исходная научная гипотеза должна формулироваться следующим образом:

– современная логистическая цепь 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;

– снижение транзакционных издержек может достигаться созданием международного инвестиционного финансового холдинга, что позволит трансформировать транзакционные издержки в трансдминистративные 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 как страны-транзитера грузов, услуг в современной глобализирующейся мировой экономике.

М. Портер [3, с. 21 – 29] приходит к верному суждению о том, 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 трансформационную. Характерным здесь является придание вещи, услуге определённого качества, материализуя это в потребительской стоимости, способности удовлетворять потребности пользователя, конечного покупателя. Однако современная экономика отличается потреблением ресурсов, издержками, которые лежат в сфере транзакций. Мы под транзакцион-

ными 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 транзакционных издержек, однако мы придерживаемся подобного понимания, а спор о терминах вообще считаем непродуктивным.

Известно, что понятие «транзакционные издержки» (*transaction cost*) было привлечено в научный анализ Р. Коузом. Сегодня транзакционные издержки стали одним из центральных понятий неинституциональной теории и теории транзакционных издержек. Они получают различное толкование у различных исследователей, иногда даже противоположное с интерпретацией, с которой сегодня Р. Коуз мог бы и не согласиться. У К. Эрроу транзакционные издержки есть затраты по эксплуатации экономической системы, что может быть интерпретировано как аналог негативного феномена трения в физике. Д. Норт сводил транзакционные издержки к затратам по оценке полезных качеств товара и обеспечению прав собственности. Заслуживает внимания то положение теории, в которой транзакционные издержки приписывают и плановой эконо-

мике, давая им вне рыночный характер, например, работы А. Алчиана, С. Чанга и др.

Логический вывод, который можно вывести, заключается в том, что задача государства предложить, стимулировать формирование такого социально-экономического механизма, который бы сводил транзакционные издержки участников рыночного обмена к минимуму. Р. Коуз наполнил новым концептом понятие «фирма», под которым 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 транзакция осуществлялась в рамках одной фирмы. В этом случае транзакционные издержки в их «коузовском» понимании трансформировались бы в административные издержки управления фирмой.

Примем во внимание то, что транзакционные издержки в настоящее время доходят до 50 процентов от общих суммарных издержек. Из этого следует сделать вывод о том, 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. Он в работе «Основания политической экономии» приходил к выводу о том, что ценность блага для каждого участника обмена увеличивается по мере продвижения товара к конечному покупателю, который уже использует приобретённый товар в качестве полезного блага, следовательно, деятельность, связанная с обменом или акциями и транзакциями

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, то есть 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 счёте покупателем, который соотносит полезность будущего приобретаемого блага с издержками альтернативного поведения, отказа от приобретения иных благ за равную стоимость. Если эти трансакционные издержки будут приводить к росту цены продаж при сохраняющейся произведённой 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.

Надо 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 и 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» [3, с. 47], проблема фактора повышения конкурентоспособности страны в части снижения трансакционных издержек им не рассматривалась. Мы же полагаем, что данный фактор 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 трансакционных издержек. Но это более глубокое понимание особенностей сетевой модели предполагает одновременно необходимость учёта фактора хаоса, риска и неопределённости во внешнеэкономической дея-

тельности. Удельный рост транспортных услуг на единицу перемещаемой стоимости снизится, 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-транзитёров. С высокой долей неопределённости в мировой торговле формируются новые транспортные узлы, «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 неопределённости и риска для иностранных компаний в сфере непрогнозируемой экономической политики России, остававшейся долгое время неурегулируемой. 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 [4].

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 реа-

лизывалась во времена Б.Н. Ельцина. Пагубность реформирования отношений собственности 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 стали дробиться на самостоятельные экономически независимые субъекты. Будучи монополистами, эти вновь образованные хозяйственные сообщества были 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, реализуя 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 и возможностей увеличения портовых мощностей.

Если судьба порта Владивосток в этом отношении может быть предрешена, и он уже никогда не сможет удовлетворить потребности мировой сетевой торговли и стать мировыми «воротами» глобальной экономики, то это не касается возможностей береговых зон с незамерзающими бухтами в Хасанском районе Приморско-

го края. 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 войдут все основные хозяйствующие структуры единого транспортно-логистического комплекса. Это позволит перевести трансакционные издержки в разряд внутрихолдинговых издержек, что позволит существенно их снизить. Снижение трансакционных издержек позволит повысить конкурентоспособность России как страны-транзитёра. Россия слишком велика, чтобы превратиться в «ворота» глобальной экономики. Однако природно-географические условия Приморского края, близость границ с КНДР, Китаем, уже имеющаяся, хотя и недостаточно развитая транспортная, логистическая инфраструктура, статус Владивостока как культурного, образовательного центра может стать решающим фактором для крупных иностранных инвесторов, в первую очередь логистических компаний.

Наконец, существенно важной проблемой экономического роста национальных экономик является проблема моделей факторов экономического развития. Современная экономическая теория развития необоснованно много удаляла внимания уже показавшим свою ограниченность теориям догоняющего развития, уделяя чрезмерное внимание физическому капиталу, его динамике, соотношению сбережений и накоплений. Последние работы известных экономистов с мировым именем, например Роберта Лукаса, скорее, свидетельствуют о более перспектив-

ном и аргументированном взгляде на модели экономического развития, экономического роста. «Основным источником роста является накопление человеческого капитала – знания, и основным источником различий в жизненных стандартах между странами также является человеческий капитал. Накопление человеческого капитала играет существенную, но подчинённую роль. Накопление человеческого капитала происходит в школах, в исследовательских центрах и в процессе производства товаров и торговли» [5, с. 147 – 148]. Если не учесть подобные новации в современной науке, то можно в очередной раз создавать модели прогнозного развития, которые через несколько лет покажут свою бесполезность.

Как представители национальных бизнес-структур способны оказывать воздействие на экономическую, таможенную политику, подчиняя её частным интересам, так и крупные игроки на мировых рынках капиталов способны влиять на принятие решений национальными правительствами в пользу своих интересов. Формируется международный страт экономическое, политическое истеблишмента, который через свои наднациональные финансово-кредитные институты оказывает влияние на экономическую политику национального государства и её эффективность. Здесь уже рыночные институты прикрывают бюрократический произвол транснациональных корпораций. Экономические системы уже начинают развиваться не по своим собственным законам, а следуют воле могущественного транснационального капитала. В этом случае следует понять место самой экономики в международном разделении труда и оценить как преимуще-



ства, так и издержки своей формы включённости. Россияне могут уже трезво оценить те плюсы и минусы, которые принесло вступление РФ в ВТО. При этом следует также заметить, что включённость в мировую торговлю при использовании преимуществ международного разделения труда сведётся к нулю тем ущербом, который может быть нанесён скоординированной политикой транснациональных корпораций.

Проблема, скорее, раскрывается в том, что национальная экономика, будучи в рыночном окружении, начинает терять вектор собственной самоорганизации, направленной на достижение собственных положительных эффектов. Результат оценки российского присутствия в международных финансово-кредитных, торговых и иных организациях может быть различным в зависимости от того, кто и с какой стороны смотрит на этот процесс и на его результаты. Усугубляется ситуация тем, что могут навязываться совершенно несоответствующие ориентиры, которые могут детерминировать поведение национальных игроков на мировых финансовых и товарных рынках. Развивающаяся экономическая система, ориентированная на развитие, должна иметь все атрибуты системы самоорганизующейся, а не только адаптивной. Следует разделять понятия «самоорганизация» и «организация». Мы можем вслед за Фридрихом фон Хайеком повторить тезис, что для такой сложной системы, как национальная экономика, государство, необходимо распределить интеллект на всё общество. Поэтому сделаем логический вывод о том, что управляться российская экономика из некоторого единого центра, например ВТО, эффективно не может. Эффективность управляющих импульсов не может быть высчитана, ибо они в дополнение могут обнаружить и конфликт интересов. Если

за государством вполне уместно ещё закрепить систему организации, то для международных финансово-кредитных и торговых институтов это уже порочно. В этом случае система должна обладать всеми признаками самоорганизующейся.

Синергетические формы упорядочения не присутствуют в материально-вещественной форме. Они, скорее, выступают как конструкты, которые всё же оказывают влияние на поведение людей, национальных институтов, экономику в целом, однако эти детерминанты органически принадлежат самой природе организации, не деформируя её внутреннюю природу.

Следовательно, рост, развитие российской социально-экономической системы может получить требуемый ей импульс, если сама система может быть в большей степени внутренне раскрепощена от отрицательных воздействий мировых финансово-кредитных и торговых институтов, вроде ВТО в том числе. Россия должна следовать своим ориентирам своим собственным интересам, а не плыть в фарватере чужих интересов и чужих правил.

#### Литература

1. Бакланов П. Я. Приморский край : основные положения концепции и стратегии развития / П. Я. Бакланов, М. Т. Романов, А. В. Мошков, В. А. Созинов, В. Л. Ларин. Владивосток : ДВО РАН, 2000. 79 с.
2. Ишаев В. И. Концептуальные вопросы развития Дальнего Востока до 2050 года. М. : Экономика, 2012. 52 с.
3. Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер; под ред. и с предисл. В.Д. Щетинина; пер. с англ. М. : Международ. отношения, 1993. 896 с.
4. Кузич, А. Е. Сетевая природа глобализирующегося мира : ворота в глобальную экономику / А. Е. Кузич, В. В. Петров; пер. с англ. М. : ФАЗИС, 2001. С. 124.
5. Лукас, Р. Э. Лекции по экономическому росту; пер. с англ. М. : Изд-во института Гайдара, 2013. 281 с.