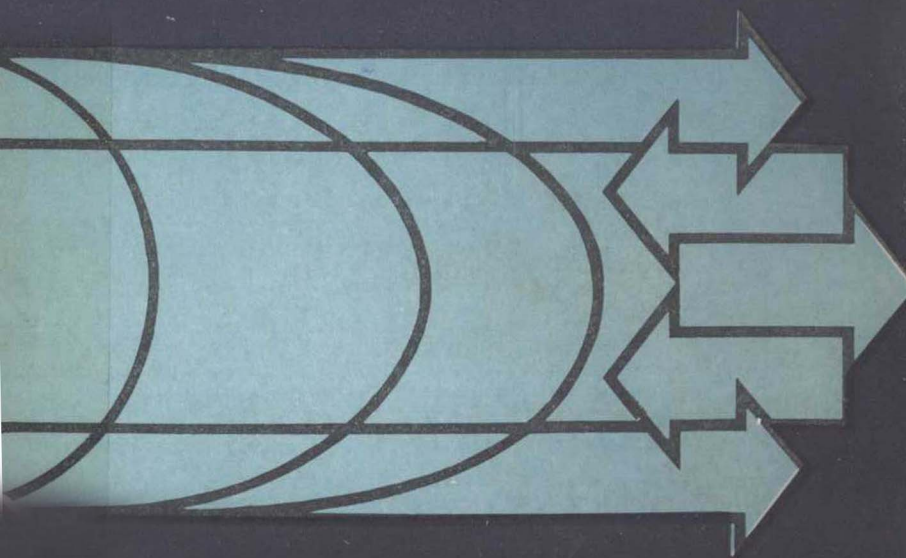


Д. С. НИКОЛАЕВ

ТРАНСПОРТ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЯХ



Дмитрий Сергеевич Николаев

**ТРАНСПОРТ
В МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ОТНОШЕНИЯХ**

**Проблемы экономики
и организации товародвижения
в мирохозяйственных связях**

Редактор
Г. Г. Демина

Оформление художника
В. М. Неустроева

Художественный редактор
В. В. Сурков

Технический редактор
И. Г. Макарова

Корректор
Е. П. Клименкова

ИБ № 913

Сдано в набор 23.08.83. Подписано в печать 23.03.84.
А09442. Формат 84×108¹/₃₂. Бумага тип. № 2.
Гарнитура литературная. Печать высокая.
Усл. печ. л. 10,92. Усл. кр.-отт. 11,24.
Уч.-изд. л. 12,52. Тираж 1500 экз. Заказ 1886.
Цена 2 руб. Изд. № 197Э/82.

Издательство «Международные отношения»
107053, Москва, Б-53, Садовая-Спаская, 20

Типография № 8 Союзполиграфпрома
при Государственном комитете СССР
по делам издательств, полиграфии
и книжной торговли,
101898, Москва, Центр, Хохловский пер., 7.

Николаев Д.

- Н66** **Транспорт в международных экономических отношениях. Проблемы экономики и организации товародвижения в мирохозяйственных связях. — М.: Междунар отношения, 1984. — 208 с.**

В монографии исследуются сущность и особенности системы международного товародвижения, показаны механизм и основные направления воздействия транспортного фактора на развитие внешнеэкономических связей. Рассмотрены актуальные проблемы и перспективы развития грузовых перевозок в международном сообщении. Раскрывается специфика торговли транспортными услугами как одной из важных форм международных экономических отношений. Особое внимание уделено комплексу проблем совершенствования доставки грузов в международной торговле, вопросам оптимального функционирования систем товародвижения. Дается критика буржуазных концепций, относящихся к транспорту и транспортным услугам.

Для экономистов-международников, работников сферы внешнеэкономических связей, промышленности, внешней и внутренней торговли, транспортных ведомств, преподавателей вузов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава I. СУЩНОСТЬ И НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОВАРОДВИЖЕНИЯ . .	7
Генезис, состав и свойства системы товародвижения . . .	7
Специфика и структура издержек товародвижения	15
Концептуальные основы организации и управления современной системой товародвижения	25
Глава II. МЕХАНИЗМ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ТОРГОВЛЮ	37
Транспортный фактор и буржуазная экономическая мысль	39
Транспортные издержки в международной торговле и их ограждение в платежных балансах	52
Влияние цен перевозки на цены товаров в международной торговле	64
Глава III. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ	79
Международное грузовое сообщение и его виды	80
Некоторые особенности и тенденции развития международных перевозок	87
Специфика монополистической практики и государственного регулирования в сфере международного транспорта	100
ГЛАВА IV. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ ПРОДУКЦИЕЙ ТРАНСПОРТА КАК ЭЛЕМЕНТ СИСТЕМЫ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ	119
Продукция транспорта и ее особенности	119
Рынок продукции транспорта как особая категория товарного рынка	127
Некоторые вопросы ценообразования на рынке продукции транспорта	141
	205

Глава V. ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ОПТИМАЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ	150
Механизм и особенности реализации концепции товародвижения на капиталистическом рынке	152
Объективные условия и противоречия оптимизации процессов товародвижения в деятельности капиталистических хозяйственных объединений	159
Критерии выбора вида транспорта в международном сообщении	175
Заключение	187
Примечания	194

Д. С. НИКОЛАЕВ

ТРАНСПОРТ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

**Проблемы
экономики и организации
товародвижения
в мирохозяйственных связях**

**МОСКВА
«МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ»
1984**

ББК 65.5
Н 66

Рецензенты:

В. Г. Афанасьев, З. М. Фокина

Н 0604010000—004
003(01)—84 свод. пл. подписных изд. 1984

© «Международные отношения», 1984

Система товародвижения как сложный комплекс технических средств, коммуникаций и совокупность технологических, коммерческих, правовых и других отношений занимает в современном капиталистическом хозяйстве и механизме международных экономических связей важное место. Это закономерный результат развития международного разделения труда, интернационализации производства и капитала, а также один из действенных инструментов, обеспечивающих процесс капиталистического воспроизводства, и реальное свидетельство усиления тенденции к росту конфликтов в мировом капиталистическом хозяйстве в условиях, когда «обостряются межимпериалистические противоречия, усиливается борьба за рынки, за источники сырья и энергии»¹.

Отсутствие необходимой пропорциональности и сбалансированности в развитии отдельных элементов системы товародвижения, периодически возникающие нарушения товарных потоков, неравномерность развития инфраструктуры в отдельных капиталистических странах, хронический избыток в капиталистическом хозяйстве «транспортных ресурсов», в частности наличие бездействующего морского флота при все обостряющейся проблеме нехватки «пространственных ресурсов», дискриминационная политика империалистических государств в сфере транспорта, невозможность в условиях капитализма оптимизировать процессы товародвижения на макроуровне — эти и ряд других факторов оказывают серьезное воздействие на международные экономические отношения развитых капиталистических стран и в то же время формируют одно из представительных направлений специальных исследований в буржуазной экономической науке.

Активными участниками международного разделения труда и мирового товарного обращения, все более энергично воздействующими на динамические процессы и струк-

турные изменения в мировой системе товародвижения, выступают социалистические страны, в первую очередь СССР, экономический потенциал которого и рост внешнеэкономических связей не в последнюю очередь определяются темпами и пропорциями развития внутренней транспортной системы и эффективностью транспортных операций. Подчеркивая важное значение транспорта, Ю. В. Андропов на торжественном заседании ЦК КПСС, Верховного Совета СССР и Верховного Совета РСФСР 21 декабря 1982 г. отмечал: «В государстве столь обширном, как наше, совершенно особую роль играет транспорт. Роль и экономическую, и политическую, и, если хотите, психологическую»². Эту глубокую характеристику значения транспорта можно по праву отнести и к сфере мирохозяйственных связей, на которую он оказывает многоплановое воздействие. При этом актуальность критической оценки возможностей использования зарубежного опыта управления транспортно-складской системой и процессом товародвижения в целом неизмеримо возрастает в наши дни в условиях, когда требуется безотлагательное решение ряда сложных и комплексных проблем, касающихся повышения эффективности перевозок и совершенствования работы транспорта СССР.

В монографии освещаются проблемы, касающиеся сущности, особенностей и механизма функционирования системы международного товародвижения, противоречий ее формирования. Процесс воспроизводства и кругооборот капитала, «пространственная динамика» капиталистического хозяйства, международные операции ТНК и торговая экспансия на внешних рынках — все эти процессы и явления неразрывно связаны с функционированием транспортно-складского комплекса, системы рынков транспортных услуг, систем информации и управления товарными потоками, глобальной сети брокерских, стивидорных, экспедиторских и агентских компаний — всех названных и некоторых других элементов взаимодействующего механизма, который представляет собой сложную динамическую систему международного товародвижения.

До настоящего времени в советской экономической литературе отсутствовали фундаментальные работы, в которых с позиций комплексного подхода были бы определены особенности, тенденции и проблемы международного товародвижения, рассмотрены главные элементы, сущность и механизм данной системы, изучены системные свойства, связи и отношения. Настоящая работа в определенной мере восполняет этот пробел, не претендуя на исчерпывающее освещение указанной проблематики. Поэтому ее можно рас-

сма­тривать в качестве первой по­пыт­ки, на­чала спе­ци­аль­но­го изу­че­ния бур­жуаз­ной те­о­рии то­вародви­же­ния и раз­ра­бот­ки на ба­зе мар­к­сис­т­ско-ле­нин­ской те­о­рии ос­нов но­во­го на­прав­ле­ния ис­сле­до­ва­ний — э­ко­но­ми­ки и ор­га­ни­за­ции ме­ж­ду­на­род­но­го то­вародви­же­ния. По­доб­ное ис­сле­до­ва­ние ста­но­вит­ся тем бо­лее ак­ту­аль­ным и прак­ти­че­ски зна­чи­мым, что в от­ли­чие от ка­пи­та­ли­сти­че­ской си­сте­мы хо­зяй­ст­ва и внеш­не­э­ко­но­ми­че­ских свя­зей, где ком­п­лекс­ное управ­ле­ние то­вародви­же­нием огра­ни­че­но ра­м­ка­ми от­дель­ных ком­па­ний, а все по­пыт­ки оп­ти­ми­зи­ро­вать си­сте­му то­вар­ных по­то­ков сводят­ся в луч­шем слу­чае к ми­кро­э­ко­но­ми­че­ским ре­ше­ни­ям, при со­ци­а­лиз­ме об­ъек­тив­но су­ще­ст­вую­т ус­ло­вия для даль­ней­ше­го со­вер­шен­ст­во­ва­ния вза­им­о­дей­ст­вия внеш­не­тор­го­вых, транс­порт­ных и про­чих пред­при­ятий с це­лью по­вы­ше­ния эф­фек­тив­но­сти ком­п­лекс­но­го управ­ле­ния пе­ре­ме­ще­нием экс­порт­ных и им­порт­ных грузов в ма­с­шта­бах все­го на­род­но­го хо­зяй­ст­ва.

Ме­то­до­ло­гическая осо­бен­ность ис­сле­до­ва­ния свя­за­на с осо­бой ро­лью, ко­то­рую иг­рает транс­порт в про­цес­се ка­пи­та­ли­сти­че­ско­го вос­про­из­вод­ст­ва. Спе­ци­фический ха­рак­тер про­цес­са то­вародви­же­ния оп­ре­де­ля­ет­ся тем ос­но­во­по­ла­га­ю­щим те­о­ре­ти­че­ским по­ло­же­ни­ем, что транс­порт пред­став­ляет са­мо­ст­оя­тель­ную сфе­ру ма­те­ри­аль­но­го про­из­вод­ст­ва и яв­ля­ет­ся, по­доб­но про­мыш­лен­но­сти и сель­ско­му хо­зяй­ст­ву, об­ъек­том це­ле­на­прав­лен­ной по­ли­ти­ки ка­пи­та­ли­сти­че­ских го­су­дар­ств, сфе­рой ак­тив­ной де­ятель­но­сти мо­но­по­лий и об­ла­стью острого ме­ж­им­пе­ри­а­ли­сти­че­ско­го со­пер­ни­че­ст­ва; вме­сте с тем про­дук­ция транс­порта по­тре­б­ля­ет­ся в про­цес­се ее про­из­вод­ст­ва — в то­вародви­же­нии, а пред­ме­та­ми тру­да на транс­пор­те служ­ит про­дук­ция дру­гих сфе­р ма­те­ри­аль­но­го про­из­вод­ст­ва. По­доб­ный «сим­биоз» про­дук­ции транс­порта и от­рас­лей ве­ще­ст­вен­но­го про­из­вод­ст­ва на­клад­ывает от­пе­чаток на про­цес­сы грузо­вых пе­ре­во­з­ок, на свой­ст­ва, со­став и гра­ни­цы си­сте­мы ме­ж­ду­на­род­но­го то­вародви­же­ния. Спе­ци­фика ис­сле­до­ва­ния за­к­лю­ча­ет­ся и в дво­я­кой ро­ли транс­порта: он пред­став­ляет важ­ный фак­тор раз­ви­тия ме­ж­ду­на­род­ных э­ко­но­ми­че­ских от­но­ше­ний, и в то же вре­мя од­ной из форм этих от­но­ше­ний яв­ля­ет­ся внеш­няя тор­гов­ля транс­порт­ными ус­лу­га­ми.

В про­цес­се ана­ли­за при­о­ри­тет от­дан под­си­сте­ме ме­ж­ду­на­род­ных грузо­вых пе­ре­во­з­ок как глав­но­му ком­п­о­нен­ту ис­сле­ду­е­мой си­сте­мы; при этом ав­то­ром при­ня­та во вни­ма­ние слож­ная мно­го­ступен­ча­тая «и­е­ра­р­хия си­сте­м», пред­по­ла­га­ю­щая рас­смот­ре­ние оп­ре­де­лен­ной си­сте­мы в качестве э­ле­мен­та дру­гой, бо­лее слож­ной си­сте­мы и в то же вре­мя в ви­де ком­п­лек­са под­си­сте­м от­но­си­тель­но низ­ко­го уров­ня.

В рамках системы товародвижения вполне правомерно с большей или меньшей степенью условности выделить отдельные «конгломераты», занимающие на иерархической лестнице промежуточное положение между исследуемой системой в целом и отдельными подсистемами. Так, микро-системы международных грузовых перевозок и складских операций, имеющие весьма тесные и устойчивые межсистемные связи, можно с полным основанием квалифицировать как обособленную мезосистему, занимающую доминирующее положение в макросистеме международного товародвижения. Что же касается данной монографии, то в ней товародвижение рассматривается как система в целом, поскольку все ее элементы, на каком бы уровне дезагрегации мы их не изучали, находятся между собой в тесной взаимосвязи. Это положение системного подхода непосредственно вытекает из указания В. И. Ленина: «Чтобы действительно знать предмет, надо охватить, изучить все его стороны, все связи и „опосредствования“»³.

Особенностью настоящего исследования является сочетание макро- и микроанализа, позволяющее всесторонне изучить сущность явлений и процессов, более глубоко раскрыть содержание отдельных категорий и понятий, которыми оперирует наука о товародвижении. Такой подход использован, в частности, при исследовании проблемы издержек товародвижения, их динамики и структуры как в масштабе международной торговли, так и с привлечением данных о затратах отдельных капиталистических предприятий. Специфика методологии исследования заключается также в анализе проблем прежде всего с позиций внешне-торгового предприятия и в меньшей степени со стороны транспортной или какой-либо другой компании, обеспечивающей процесс товародвижения. При этом автор исходил из методологического принципа марксистско-ленинской политэкономии — принципа примата производства над обращением, предполагающего методологическую соподчиненность категорий производства продукции транспорта и категорий обращения (торговля транспортными и иными услугами, цены перевозки, баланс платежей по «невидимым операциям»).

СУЩНОСТЬ И НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОВАРОДВИЖЕНИЯ

Генезис, состав и свойства системы товародвижения

Система международного товародвижения представляет одну из наиболее сложных технико-экономических систем, неотъемлемый элемент системы высшего порядка — мирового хозяйства и внешнеэкономических связей и одновременно является необходимым условием развития международных экономических отношений, а ее исследование органически связано с обязательным учетом многосторонних связей и зависимостей, присущих мирохозяйственному комплексу.

Различного рода перебои в функционировании капиталистической системы товародвижения, которые возникают по причинам экономического, политического и иного порядка, нередко создают серьезнейшие затруднения в обеспечении международных транспортно-экономических связей, существенно осложняют процесс воспроизводства. При этом отдельным государствам становится все труднее или просто невозможно эффективно решать проблемы безопасности при осуществлении международных перевозок, организовывать функционирование космической поисково-спасательной системы, международной системы взаимобмена информацией об отправках грузов и т. п. Таким образом, развитие системы товародвижения можно, особенно в перспективе, рассматривать в качестве одной из глобальных проблем капиталистического мира, в решении которой следовало бы исходить из общесистемных интересов комплексного развития и функционирования национальных систем. Однако в условиях капитализма подобная проблема неразрешима.

Само понятие «товародвижение» хорошо известно советской экономической науке, однако вопросы товародвижения как «организации перемещения товаров из пунктов

производства в пункты потребления»¹ разработаны лишь применительно к народному хозяйству СССР, причем в специальных исследованиях нередко используется и такое тождественное понятие как «товаропродвижение»². В отдельных публикациях в качестве эквивалента термину «товародвижение» названо «товарораспределение»³, хотя эти два понятия имеют различную смысловую окраску. При этом разработка проблем, относящихся к системе международного товародвижения, осложняется тем обстоятельством, что среди советских исследователей отсутствует единообразное понимание системообразующего компонента, состава и границ даже такой хорошо изученной системы, как транспортная, которую нам представляется возможным рассматривать как главный элемент (подсистему) системы товародвижения. Существенные расхождения во мнениях касаются не только общего определения транспортной системы, но и самого «набора» видов транспорта. Так, если акад. Л. В. Канторович и Н. В. Паенсон включают в названную систему железнодорожный, речной, автомобильный, морской, воздушный, нефте- и газопроводный виды транспорта⁴, то Б. И. Шафиркин и некоторые другие авторы считают элементом транспортной системы также и высоковольтные линии передачи электроэнергии⁵. Рассматривая структуру транспортной системы в зависимости от среды и способов перемещения материальных объектов, Ю. М. Цветов относит к этой системе также космический транспорт, а применительно к техническим средствам, используемым для перемещения, — конвейерный транспорт⁶.

В отличие от транспортной системы, системообразующим компонентом которой могут быть как грузы, так и пассажиры, в системе международного товародвижения таким материальным объектом перемещения является только груз, следовательно, уже по этому признаку названные системы нельзя считать тождественными. Существенные различия между системами проявляются и в том, что если одна из них акцентирует внимание на самом транспорте и грузе, как объекте перемещения, то другая на товаре, требующем в равной мере как перемещения в пространстве, так и других операций, связанных с реализацией товара на внешнем рынке (складирование, выбор тары и упаковки, страхование, оформление документации, фрахтование тоннажа, экспедирование и т. п.) и определяющих то время, в течение которого капитал находится в состоянии товарного капитала и которое, как отмечал К. Маркс, есть «относительно самая важная» часть времени обращения⁷. В плане договорно-правовых отношений первая система в большей

степени «привязана» к договору перевозки, вторая ориентирована прежде всего на договор купли-продажи. Кардинальным образом различаются и цели, преследуемые компаниями, оперирующими в рамках двух систем: в одном случае — это прибыль капиталистического транспортного предприятия, в другом — прибыль экспортера вещественной продукции.

Процесс товародвижения характеризуется многовариантностью возможного удовлетворения потребностей международной торговли: перевозка по альтернативным маршрутам одним видом транспорта или многомодальная транспортировка; складская или транзитная формы товародвижения; доставка, «растянутая» по срокам, либо осуществляемая по уплотненному графику; отправка партии однородного товара или сборная отправка; выбор между специализированным и универсальным средствами транспорта; доставка с перевалкой в пути следования либо бесперегрузочное сообщение и т. п. Подобное многообразие вариантов — в рамках реально возможного выбора — делает процесс функционирования системы товародвижения чрезвычайно сложным.

Поскольку исследуемая система — крупный потребитель различного рода ресурсов, ее развитие определяется воздействием ограничений по материальным, топливно-энергетическим, валютно-финансовым, людским и «пространственным» ресурсам. Особенно ощутимо влияние такого рода ограничений сказывается в условиях структурных кризисов и обострения глобальных проблем капиталистического хозяйства. За последние годы система товародвижения также испытывает все более сильное влияние ограничений, обусловленных требованиями охраны окружающей среды и усилившихся в связи с экологическим кризисом в капиталистических странах. «Пространственные» ресурсы также отнюдь не оказались неисчерпаемыми, и интенсивное строительство транспортных коммуникаций в сочетании с частной собственностью на землю и ростом стоимости земельных участков создает в ряде случаев известные пространственные пределы функционированию системы товародвижения. Большой остроты достигли проблемы безопасности мореплавания на наиболее оживленных морских путях, а «огромные акватории и ресурсы Мирового океана оказались объектом притязаний и захвата со стороны империалистических и экспансионистских кругов»⁸. В данном отношении важным инструментом укрепления международного сотрудничества, упрочения правопорядка на морях призвана стать «Хартия морей» — конвенция по морскому праву, принятая

на заключительной сессии конференции ООН по морскому праву, состоявшейся в Монтего-Бей (о. Ямайка) ⁹.

Систему международного товародвижения представляется возможным в целом определить как комплекс, включающий технические средства, коммуникации и обустройства всех видов транспорта; складское хозяйство промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических и других компаний; материально-техническую базу стивидорных, брокерских и агентских фирм; обустройства транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по подгруппировке, комплектации отправок и т. п.; материально-техническую базу лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры; технические средства информационно-управляющих систем. Наряду с этим названная система охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, социальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, складского, информационного и иного обеспечения мирохозяйственных связей. В то же время всемирную систему товародвижения можно определить как совокупность различных национальных систем, связанных международным разделением труда, как технико-экономическую систему, воплощающую диалектическое единство противоположностей — двух мировых систем товародвижения, двух мировых рынков продукции транспорта и транспортных услуг, двух полярных способов производства продукции транспорта — социалистического и капиталистического. При этом в каждом из регионов капиталистического мира и на уровне каждой компании существует свой «набор» общих и специфических факторов, определяющих конкретную структуру системы товародвижения и характер протекающих в ней процессов. В функционально-структурном отношении правомерно выделить национальные системы как промежуточную категорию между мировой капиталистической системой и системами, организуемыми отдельными компаниями и предприятиями, как «конгломерат», стихийно развивающуюся совокупность систем отдельных компаний.

Исследование связей и отношений на входе и выходе системы предполагает решение такой системной задачи, как выбор наиболее рациональной организационной формы товародвижения, оптимального варианта с точки зрения времени и издержек обращения. Изучение связей и отношений внутри системы затрагивает решение другой, не менее сложной группы задач системного характера — совершенствование взаимодействия всех элементов системы: между видами транспорта, между подсистемами перевозок и складского

хозяйства, перевозок и торговли транспортными услугами и т. п.

Система международного товародвижения отличается множественностью и сложностью зависимостей, высокой капиталоемкостью и относительной длительностью сроков создания и освоения во времени и пространстве, неоднородностью своей структуры. Исследуемую систему можно отнести к категории динамических систем, поскольку ее входные величины, состояние и выходные параметры зависят от времени. Как система развивающаяся она характеризуется изменением объемов и структуры товародвижения, сдвигами в распределении перевозочной работы между видами транспорта, изменениями технологии и дальности движения товарных потоков, структуры подвижного состава и перегрузочного оборудования, грузоподъемности транспортных средств, грузовместимости складов, изменениями объемов операций на рынках транспортных услуг, величины издержек товародвижения, энергоемкости и трудоемкости перевозок, модификацией массивов информации в информационно-управляющих системах и т. п. В данной связи следует отметить, что еще в 1972 году заместитель министра транспорта США Р. Кэннон справедливо отмечал: «Мы переходим от ситуации, когда мы просто шли вперед и развивали любые транспортные средства, идея которых нам представлялась хорошей, а их влияние на общество было довольно непосредственным и поддавалось прогнозу, к ситуации, когда средства становятся исключительно сложными, а взаимодействие оказывается двусторонним и исключительно динамичным»¹⁰. При этом прогнозирование развития системы товародвижения должно учитывать присутствующий ей принцип инерционности, то есть тенденцию к сохранению длительных коммерческих и технологических связей, тогда как резкая ломка инерции структуры, объемов и направлений товародвижения может быть сопряжена с известными потерями, вызываемыми, в частности, «эмерджентной составляющей» (emergency factor). Кроме того, система товародвижения не только является элементом многоуровневой системы мирового хозяйства и международных экономических отношений, но и сама представляет многоуровневый комплекс, части которого имеют собственные цели и механизмы принятия решений, а следовательно, управление развитием подобного комплекса требует учета известной экономической и технологической самостоятельности подсистем.

Сложным системам товародвижения объективно присуще свойство недетерминированности или вероятности (сто-

хастичности), проявляющееся, в частности, в неполноте, а нередко — в недостоверности исходной информации о технико-экономических характеристиках системы, условиях ее функционирования и развития. В математической модели подобной системы присутствуют случайные параметры, а ее вероятностный характер обнаруживается в процессе функционирования как результат влияния социально-экономических, политических, природных, климатических, технических и технологических факторов. Отмеченная особенность отнюдь не означает, что система товародвижения не может быть представлена детерминированной моделью, однако это было бы лишь известной аппроксимацией. Детерминированность системы проявляется в структуре коммуникаций, складского хозяйства, материально-технической базы информационно-управляющих комплексов и т. п., а также во взаимодействии элементов системы заранее предсказуемым образом. Даже в ограниченных рамках возможностей капиталистического хозяйства системе товародвижения присущи элементы известной организованности, что проявляется в расписаниях движения линейных судов, поддержании регулярных авиалиний, графиках пополнения складских запасов и т. п.

К числу важных свойств исследуемой системы надо отнести и альтернативность, поскольку элементы и объекты, входящие в ее состав, в ряде случаев взаимозаменяемы. Так, в определенных пределах взаимозаменяемы виды транспорта, направления и формы (складская и транзитная) товародвижения, виды подвижного состава и перегрузочного оборудования, фрахтуемые иностранные и национальные средства транспорта и т. п. Принцип вариантности, присущий системе, означает, что достижение цели часто может быть осуществлено взаимоисключающими способами, а это в свою очередь требует многофакторного анализа всех возможных альтернатив.

Определяя подсистему грузовых перевозок как ведущую подсистему исследуемого комплекса, нельзя согласиться с утверждением американского проф. Ф. Котлера о том, что вся система товародвижения «располагается вокруг центра, которым является управление товарными запасами»¹¹. В данном случае не следует упускать из виду прежде всего потоковый, коммуникационный характер системы товародвижения, и примечательно, что в экономической литературе нередко подчеркивается потоковое свойство системы международной торговли¹², что уже само по себе служит свидетельством признания важной роли подсистемы грузовых перевозок и системы товародвижения в целом. Отвер-