



Транспорт, экономический рост и общественное благосостояние



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Transport, Economic Growth and Public Well-Being

(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 103)

В статье рассмотрены различные аспекты влияния транспорта на экономический рост и повышение общественного благосостояния.

Показана взаимосвязь между развитием транспорта, экономической и демографической ситуацией в исторической ретроспективе. С помощью разработанной графической модели доказано позитивное значение транспорта для экономического развития стран и народов, роста благосостояния населения благодаря расширению потребительского выбора. Отмечено, что не только грузовой, но и пассажирский транспорт играют в этом свою несомненную роль.

Ключевые слова: транспорт, экономический рост, благосостояние, обмен, специализация, потребительский выбор, инновации.

Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики строительного бизнеса и управления собственностью Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

Транспортная деятельность была неизменным условием возникновения первых цивилизаций. Без перемещения на значительные расстояния большого количества разнообразной продукции, без обеспечиваемого транспортом межрегионального обмена металлов и леса на сельскохозяйственные товары даже в древности не могли бы существовать города и густонаселённые сельскохозяйственные районы в долинах «великих исторических рек», ставших первозданными колыбелями цивилизаций [1].

1.

Развитие транспорта, как и социально-экономическое развитие в целом, никогда не было постоянно прогрессирующим. Но несмотря на длительные периоды стагнации и даже регресса, прогрессивные тенденции в итоге всегда брали верх.

Транспортный прогресс стал одним из важнейших факторов, положивших конец тысячелетней эпохе Средневековья и, начиная с эпохи Великих географических открытий, проложивших путь к формированию глобального, открытого рыночного общества [2].

Именно тогда, в эпоху торгового капитализма, появились очевидные признаки ускорения экономического и демографического роста [3]. А становление в XIX веке индустриального капитализма, ключевым фактором которого было появление и развитие парового транспорта (пароходов и железных дорог), сделало возможным наступление эпохи современного экономического подъёма, характеризующейся качественно более высокими темпами роста производства и повышения численности населения. При этом впервые в истории человечества темпы развития экономики стали устойчиво опережать рост численности населения [4, с. 22]. Это означало значимое и поступательное повышение благосостояния людей. Если с начала нашей эры до первой промышленной революции и эпохи современного экономического роста (1 г. н.э.—1820 г.) мировой ВВП на душу населения вырос, по имеющимся оценкам, в 1,4 раза, то с 1820 года до старта XXI века — более чем в девять раз [3, с. 576–577].

Количественный анализ показывает значимую взаимосвязь между развитием сети железных дорог и экономическим ростом в XIX—начале XX века в крупнейших экономиках мира (Великобритания, Франция, Германия, США, Россия) [5, 6].

В нынешних условиях на основе междо-национального анализа также выявлена значимая зависимость уровня экономического развития от развития инфраструктуры сухопутного транспорта — железнодорожного и автомобильного [7]. При этом на примере железнодорожного транспорта установлена взаимосвязь между долгосрочной экономической динамикой («большими волнами» Кондратьева) и интенсивностью транспортных инноваций [8, 9].

Развитие транспорта означает расширение обмена, который увеличивает благосостояние участвующих в нём экономических субъектов, поскольку в результате каждого акта обмена «блага переходят от одного, который ценит их меньше, к другому, который ценит их больше» [10, с. 348]. Следовательно, в результате обмена благами между от-

дельными экономическими субъектами растёт общественное благосостояние. Создание новых ценностей в результате перемещения товаров подчёркивал лауреат Нобелевской премии фон Хайек: «...Количественное увеличение имеющегося запаса физических средств существования и жизненных удобств зависит не столько от видимого преобразования одних веществ и материалов в другие, сколько от процесса их перемещения, благодаря которому изменяется их относительная значимость и ценность» [11, с. 161].

Кроме того, обусловленный транспортной деятельностью рыночный обмен делает возможной специализацию производства, а это — мощнейший фактор роста экономики и её эффективности на основе реализации закона сравнительных преимуществ, сформулированного ещё Давидом Рикардо [12].

2.

Разработанная автором графическая модель показала, что в результате создания нового межрегионального транспортного сообщения, дающего регионам возможность специализироваться на производстве тех товаров, для которых они обладают сравнительным преимуществом, увеличивается объём производства и потребления во всех участвующих в специализированном производстве регионах, а цены на товары снижаются [13]. Другими словами, экономический рост получает дополнительный импульс, а общественное благосостояние — повышается.

Но благосостояние или богатство людей и, соответственно, общества, которое они образуют, определяется не просто количеством благ или получаемым доходом: «...Богатство можно определить как широту покупательского выбора. Индивидуум ощущает расширение возможностей выбора как рост богатства, это расширение не может быть чисто количественным, поскольку, в соответствии с теорией предельной полезности, ценность любого блага уменьшается при увеличении его количества. Расширение возможностей должно носить качественный характер. В этом смысле экономический



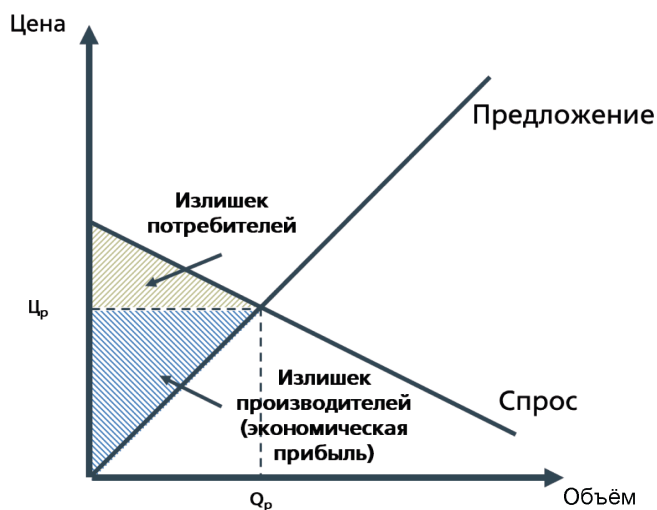


Рис. 1. Региональный рынок условного товара при отсутствии заменителя.

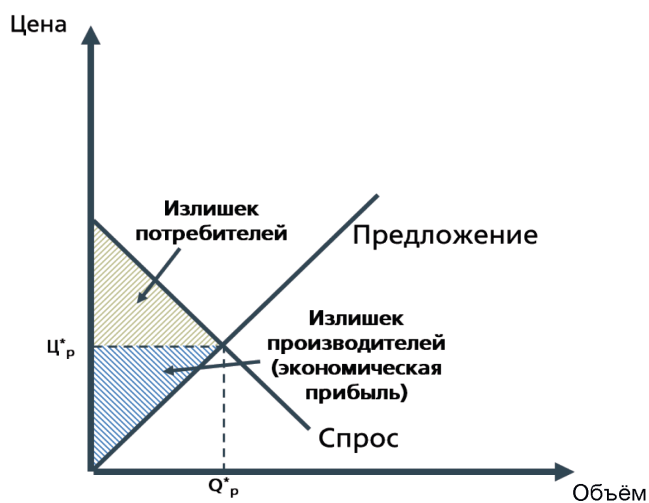


Рис. 2. Региональный рынок условного товара при наличии заменителя.

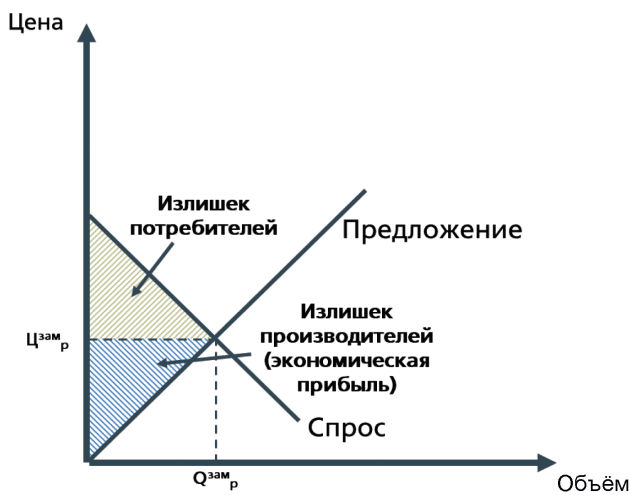


Рис. 3. Региональный рынок товара-заменителя.

рост отчасти является качественным расширением возможностей потребительского выбора...» [10, с. 317].

Влияние транспорта на экономический рост и общественное благосостояние через расширение потребительского выбора помогает раскрыть упомянутая графическая модель (рис. 1–3).

На рис. 1 показаны основные характеристики (спрос, предложение, равновесные цена и объём) регионального рынка условного товара, для которого отсутствуют близкие аналоги (заменители) и спрос на который удовлетворяется за счёт местного производства. Затем, благодаря организации транспортного сообщения, в регионе появляется аналог (заменитель) рассматриваемого товара, производимый в другом регионе. Для того чтобы выделить влияние на уровень благосостояния именно расширения потребительского выбора, условимся, что график предложения товара-заменителя точно совпадает с предложением исходного товара (то, что ввозимый товар с учётом издержек транспортировки предлагается по той же цене, что и продукция местного производства, является вполне правдоподобным допущением, так как при производстве товаров, ориентированном на широкое распространение в разных регионах, проявляется эффект масштаба, который нередко позволяет продавать их даже дешевле, чем товары местных производителей, ориентированных на локальные рынки).

При этом предположим, что и качественные характеристики товара-заменителя в целом не сильно отличаются от характеристик исходного товара, а отличия их скорее «вкусовые», так что некоторые потребители переключатся на покупку товара-заменителя, другие — сохранят верность привычному товару, а иные будут сочетать покупки того и этого (для внесения разнообразия в свои потребности). Примем условие, что итогом такого выбора будет равное распределение величины спроса между традиционным товаром и товаром-заменителем при каждом уровне цены. Это значит, что графики спроса на традиционный товар и товар-заменитель будут

идентичны и иметь вдвое больший угол наклона к горизонтальной оси по сравнению с первоначальным графиком спроса на исходный товар.

Таким образом, в результате организации транспортного сообщения в рассматриваемом регионе сформируются имеющие одинаковые параметры рынки двух аналогичных товаров (рис. 2, 3). Влияние транспортного сообщения на уровень благосостояния будет определяться исключительно появлением у потребителей возможности выбора из двух аналогичных товаров, предлагаемых по одним и тем же ценам. Каково это влияние — видно из сопоставления рис. 1 с рис. 2 и 3. Равновесная цена на каждый из двух товаров оказывается ниже, чем на исходный товар при отсутствии заменителя, а суммарный объём их потребления — выше, чем объём потребления исходного товара при отсутствии заменителя. При этом суммарный потребительский излишек существенно возрастает, потребители однозначно выигрывают. А главным показателем экономического прогресса, в конечном счёте, является именно благосостояние потребителя [14, с. 233].

3.

Суммарный излишек производителей (который можно трактовать как экономическую прибыль) возрастает незначительно и распределяется поровну между местными производителями исходного товара и производителями товара-заменителя из иного региона. Если говорить об объёмах производства исходного товара для нужд данного региона, соответствующих доходах и экономической прибыли его производителей, то они существенно сокращаются. Но трактовать это как ущерб для экономики региона можно только исходя из меркантилистских представлений четырёхсотлетней давности (которые, впрочем, весьма живучи). Во-первых, благодаря транспортному сообщению, местные производители могут наладить поставки рассматриваемого товара в иные регионы (если, конечно, обеспечат его конкурентоспособность), в итоге не сократив, а увеличив объёмы производства, доходы и прибыль. Во-вторых, наименее конкурентоспособные



производители должны будут либо снизить издержки, что всегда на пользу для экономического роста и повышения общественного благосостояния, либо, если это им не удастся, уйти с рынка. В последнем случае трудовые и материальные ресурсы для производства товара, неэффективность которого проявилась на рынке, в итоге будут переориентированы на иные, более востребованные потребителями, нужды.

В представленной модели выявлено значительное позитивное влияние появления на рынке благодаря развитию транспорта одного альтернативного товара, обладающего, по сути, теми же характеристиками, что и традиционный. В реальной жизни, которая неизмеримо богаче любой модели, на рынках при содействии транспорта появились многие тысячи новых товаров с самыми разными качественными и ценовыми характеристиками, что стало одной из важнейших составляющих экономического роста и повышения благосостояния во всем мире. Расширение товарного ассортимента и потребительского выбора происходило с глубокой древности и продолжение его в будущем является залогом востребованности транспортных услуг [15].

Что касается развития пассажирского транспорта, оно также способствует расширению потребительского выбора — прежде всего в сфере услуг (образовательных, медицинских, рекреационных), тем самым позитивно влияя на повышение благосостояния и экономический рост [16]. При этом в целом развитие транспорта повышает для «большинства людей возможности выбирать и формировать качество собственной жизни» [10, с. 343–344], а это — ключевой аспект человеческого благополучия.

И, наконец, развитие транспорта и обмена, способствуя распространению продукции эффективных инновационных производств, самых совершенных технологий и быстрому перемещению носителей знаний и компетенций, «сокращает издержки изобретений и инноваций, что, в свою очередь, увеличивает богатство общества»

[10, с. 346]. То есть наращивание всеобщего благосостояния идёт за счёт того, что транспортный ресурс обеспечивает на расширенных рынках взаимовыгодный обмен товарами и услугами, даёт возможность специализировать производство и реализовывать закон сравнительных преимуществ, ускоряет диффузию инноваций и стимулирует творческий поиск на пути к новому качеству жизни.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мачерет Д. А. Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Мир транспорта. — 2014. — № 2. — С. 230–241.
2. Мачерет Д. А. Социально-экономическая роль транспорта в Средние века // Мир транспорта. — 2015. — № 2. — С. 228–237.
3. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1–2030 гг. Очерки макроэкономической истории: Пер. с англ. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2012. — 584 с.
4. Гайдар Е. Т. Долгое время. Россия в мире: очерки экономической истории. — М.: Дело, 2005. — 656 с.
5. Мачерет Д. А. Создание сети железных дорог и экономический рост // Мир транспорта. — 2011. — № 1. — С. 164–169.
6. Мачерет Д. А. Создание сети железных дорог и ускорение развития страны // Мир транспорта. — 2012. — № 4. — С. 184–192.
7. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Белоглазов А. Ю., Захаров К. В. Макроэкономическая оценка развития транспортной инфраструктуры // Вестник ВНИИЖТ. — 2010. — № 5. — С. 3–10.
8. Измайкова А. В. Волны инновационного развития железных дорог // Мир транспорта. — 2015. — № 5. — С. 26–38.
9. Мачерет Д. А., Измайкова А. В. Экономическая роль инноваций в долгосрочном развитии железнодорожного транспорта. — М.: МИИТ, 2016. — 162 с.
10. Розенберг Н., Бирдселл Л. Е. Как Запад стал богатым: экономическое преобразование индустриального мира: Пер. с англ. — М.; Челябинск: Социум; ИРИСЭН, 2015. — 448 с.
11. Хайек Ф. А. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма: Пер. с англ. — М.: Новости, 1992. — 304 с.
12. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения. Избранное: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.
13. Мачерет Д. А. Из кармана Пьера в карман Жака // Мир транспорта. — 2003. — № 2. — С. 12–22.
14. Мокир Дж. Рычаг богатства. Технологическая креативность и экономический прогресс: Пер. с англ. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. — 504 с.
15. Мачерет Д. А. Будущее транспорта в контексте мегаэкономических изменений // Мир транспорта. — 2014. — № 6. — С. 6–13.
16. Мачерет Д. А. Стратегические перспективы роста железнодорожных перевозок в России с учетом мировых тенденций // Экономика железных дорог. — 2017. — № 6. — С. 13–22. ●

Координаты автора: **Мачерет Д. А.** — macheretda@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 09.08.2017, принята к публикации 21.10.2017.