



# Будущее транспорта в контексте мегаэкономических изменений



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

**Мнения экономистов расходятся относительно того, что ожидает мир в перспективе – возвращение к более динамичному и относительно устойчивому экономическому росту или ещё большее замедление развития, чем после мирового кризиса 2008–2009 годов.**

**При любом из этих сценариев можно предполагать возрастание роли транспорта. Во-первых, в силу закона ускоренного роста товарообмена. Во-вторых, благодаря разворачивающейся «новой торговой революции», опирающейся на глобальные торговые сети и цепи поставок, которые превращаются в главную организующую силу мировой экономики.**

**Транспорт призван становиться активным элементом глобальных цепей поставок, значимо участвовать в формировании новых контуров экономики, в том числе на основе интеграции в системы глобального товародвижения.**

*Ключевые слова:* мегаэкономика, современный экономический рост, закон ускоренного роста товарообмена, транспорт, логистика, система глобального товародвижения.

*Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ). Москва, Россия.*

Около двух столетий назад мир вступил в эпоху *современного экономического роста*. Этот термин предложил лауреат Нобелевской премии по экономике Саймон Кузнец. Он выделил следующие ключевые характеристики эпохи, начавшейся (условно) в 1820-х годах:

- высокие темпы роста подушевого продукта и населения в развитых странах;
- многократный рост производительности труда и выхода продукции на единицу затрат;
- высокие темпы структурной трансформации экономики;
- стремительные изменения в структурах общества и его идеологии;
- при возросших возможностях технологий, в частности в сферах транспорта и коммуникаций, экономически развитые страны стремятся распространить свое влияние на весь остальной мир, делая его таким образом единым;
- распространение современного экономического роста ограничено тем, что уровень производства в странах, где проживает  $\frac{3}{4}$  мирового населения, по-прежнему не соответствует уровню, определяемому современными технологиями [1].

Главной отличительной чертой современной экономической эпохи, согласно такой

версии, стало резкое ускорение темпов роста экономики. Если с начала новой эры мировой ВВП рос в среднем всего лишь на 0,1% в год, то в эпоху современного экономического роста — на 2,25% [2, с. 131]. При этом после Второй мировой войны динамика была ещё выше: в период 1950—1973 гг. — 4,90% в среднем за год, в 1973—2003 гг. — 3,17%.

В 2003—2007 гг. мировой ВВП рос в среднем на 3,6% в год, затем глобальный кризис привел к замедлению его динамики. В 2013 году темп прироста составил всего 2,1%, т. е. после завершения острой фазы кризиса мировой экономики докризисные темпы не восстановились. Мировая экономика вступила в период замедления темпов роста и растущей неопределенности [3].

Некоторые экономисты считают это временным явлением, прогнозируя подъем мировой экономики на новой волне большого цикла Кондратьева (2018—2050 гг.) благодаря росту инновационной активности [3]. Другие высказывают мнение, что замедление экономического роста — не кратковременное явление, а новая экономическая парадигма, и оно будет усугубляться в долгосрочной перспективе [4].

В связи с этим важно оценить, во-первых, роль транспорта в выходе экономики на устойчивый и более динамичный рост, а во-вторых, перспективы развития транспорта в условиях более низких в долгосрочном периоде темпов роста. Возможность такого варианта исключить нельзя.

Роль транспорта в повышении динамики долгосрочного развития экономики в XXI веке была рассмотрена (применительно, в первую очередь, к железным дорогам) в работах [5,6,7,8].

Стержнем рыночной экономики являются товарообменные процессы, материальная основа которых — системы коммуникаций. Переворот в средствах связи способствовал развитию товародвижения и повышению общей эффективности экономики, но в не меньшей степени он поспособствовал и ее «виртуализации», ставшей одной из причин глобального кризиса. Необходим поворот кресту реальной эффективности, основанной на производительности [9], а это требует инноваций в системе движения реальных ценностей — товаров, т. е. в транспортной системе.

Реализация инновационных транспортных продуктов, техники, технологий и про-

цессов управления позволит открыть новые возможности для:

- роста эффективности производства, обмена и потребления товаров и услуг;
- выравнивания и гармонизации развития различных регионов мира;
- решения демографических проблем и смягчения диспропорций в размещении и уровне жизни населения, в том числе на основе кардинального повышения пространственно-временной мобильности;
- решения экологических проблем и минимизации рисков для здоровья и безопасности людей;
- минимизации энергозатрат на единицу перевозок и сохранения невосполнимых источников энергии [8, с. 182].

Всё это будет способствовать устойчивости и динамизму экономического развития. Но даже значительное по темпам и продолжительности замедление роста мировой экономики, скорее всего, не повлечёт сокращения динамики перевозок до такого же уровня.

Этот тезис базируется на двух основаниях. Первое из них можно назвать законом ускоренного роста товарообмена. **Он заключается в том, что развитие экономики сопровождается более быстрым ростом торговли, который, в свою очередь, является условием экономического роста, поддерживает и стимулирует его.**

Действенность закона можно выявить статистическим путём. Как следует из оценок экономического историка Э. Мэддисона [2], в эпоху современного экономического роста мировой ВВП увеличился примерно в 60 раз, а мировая торговля — более чем в 1200 раз! При этом следует отметить, что ускоренный рост торговли не является характеристикой только эпохи экономического роста. В предшествующую ей эпоху торгового капитализма (1500—1820 гг.) объёмы мировой торговли возросли более чем в 20 раз, в то время как мировой ВВП — менее чем в 3 раза. Таким образом, в долгосрочных (точнее, в сверхдолгосрочных) периодах времени рост мировой торговли и мирового производства имеют порядковое различие. В среднем за год темп прироста мировой торговли превышает темп прироста мирового ВВП в 2—3 раза [2, с. 131].

Закон ускоренного роста товарообмена, аналогично любому экономическому закону, действует как общая тенденция, от которой в отдельные периоды возможны отступления.





Например, в 1930-е годы в условиях беспрецедентного экономического кризиса, роста протекционизма и политической напряженности, что в конце концов привело ко Второй мировой войне, объем мировой торговли сократился вдвое [10, с. 522], т. е. в гораздо более значительной степени, чем упало совокупное мировое производство. Но такие примеры свидетельствуют только о том, что отклонение от тенденции ускоренного роста торговли — это серьезное нарушение хода экономической (да и не только) жизни, которое требует преодоления и возвращения к нормальной траектории развития.

Не случайно один из крупнейших экономистов и социальных мыслителей XX века нобелевский лауреат Ф.А. фон Хайек заявил: «... превыше всего я ставлю свободную торговлю во всем мире» [10, с. 533].

Безусловно, статистического обоснования закона ускоренного роста товарообмена недостаточно. Необходимо также содержательное, сущностное обоснование. Прежде чем перейти к нему, обратим внимание на интересные (и притом общеизвестные) факты. В любой автомобильэкспортирующей стране (причём являющейся нетто-экспортером) продаются автомобили множества зарубежных фирм. В каждой стране, экспортирующей вино, — разнообразные иностранные вина. И такие примеры можно найти по большинству товаров. Конечно, это явление — примета экономической глобализации, но уходит оно корнями в глубокую древность. Так, в результате археологических раскопок на греческом острове Тира (Санторини), бывшем одним из центров минойской цивилизации, выявлено, что ещё в XVII веке до н. э. 85% керамики там было местного производства, а 15% — привозной, и не только с Крита или других окрестных островов, но и из материковой Греции, Малой Азии, Сирии.<sup>1</sup>

Есть все основания предположить, что уже в то время в ходе торговли ввозились не только такие товары, которые в данном месте не производились или не могли быть произведены в достаточном количестве (как зерно в Греции), но и товары, которые просто делали более разнообразным и утонченным удовлетворение возросшего платежеспособного спроса (подобно тому, как сейчас «мерседесы»

ввозятся в Японию, а «тойоты» в Германию, хотя каждая из этих стран в принципе может полностью удовлетворить внутренний спрос на автомобили).

Подобные товаропотоки (которые в условиях централизованно планируемой экономики сочли бы нерациональными) дают возможность не просто качественного удовлетворения спроса с точки зрения ассортимента, они способствуют и общему росту эффективности экономики. Ведь ни в одном, даже значительном по населению, регионе неэффективно обеспечивать производство всего возможного ассортимента того товара, который в принципе производится там в достаточном количестве. Эффективнее организовать товарообмен, сосредоточившись на тех ассортиментных позициях, где обеспечивается сравнительное преимущество (например, за счет производственных традиций, или, наоборот, благодаря инновационным решениям) — направлять часть своей продукции на экспорт, а какие-то ассортиментные позиции — импортировать. То есть закон сравнительных преимуществ, сформулированный Давидом Рикардо [11], проявляется не только применительно к производству видов товаров, но и отдельных ассортиментных позиций.

Более того, весь ассортимент в своем регионе в каждый момент времени производить не только невыгодно, а просто невозможно. В других регионах постоянно появляются новые разновидности товаров (сорта, модели), на их освоение местным производителям нужно определенное время, в течение которого опять же появятся (возможно, уже в иных регионах) другие разновидности. Скопировать каждую новинку моментально нереально, а по прошествии какого-то времени — нерационально. Всегда будешь в «догоняющих», а по сути, в отстающих. Лучше искать и реализовывать собственные инновационные решения, ориентированные на глобальный рынок. Ведь даже удержать внутренний рынок, не выходя за его пределы, весьма проблематично [12]. Таким образом, никакое развитие местного производства не ограничивает товарообмен. Рост товарообмена потенциально безграничен, а значит, потенциально безграничен и рост спроса на транспортные услуги.

Второе основание для более динамичного роста объемов транспортных услуг

<sup>1</sup> По информации, содержащейся в экспозиции Музея предистории острова Тира (The Museum of Prehistoric Thera).

в сравнении с объемами товарного производства можно увидеть в повышении роли торгового капитала и возникновении глобальных цепей поставок [12]. Согласно концепции новой торговой революции, глобальные торговые сети играют уже не пассивную роль товаропроводящих каналов, а перехватывают у крупных производителей роль основных организаторов мирового хозяйства [13].

Вспомним, что промышленной революции, которая положила начало эпохе современного экономического роста, предшествовала эпоха торгового капитализма. Именно развитие торговли, рост торгового капитала подготовили условия для развития капитала промышленного.

Сейчас история повторяется на новом витке спирали социально-экономического развития: торговый капитал превращается в организующую силу глобальной экономики, определяющую, что и где будет производиться. При этом современный торговый капитал вместе с товаропотоками перемещает производства: локальные производства должны встраиваться в глобальные цепи поставок, чтобы быть конкурентоспособными [12].

Какие выводы из этого можно сделать?

Во-первых, если следовать аналогии с эпохой торгового капитализма, то можно ожидать, что темпы роста торговли (напрямую влияющие на интенсивность транспортных потоков) будут существенно выше динамики валового выпуска. В эпоху торгового капитализма среднегодовой темп прироста мировой торговли втрое превосходил динамику мирового ВВП, в то время как во второй половине XX — начале XXI века это соотношение составляло менее двух раз [2, с. 131]. Повышение темпов роста мировой торговли относительно динамики производства будет означать, что даже если произойдет долгосрочное снижение темпов экономического роста, спрос на транспортно-логистические услуги не перестанет достаточно динамично расти, причем не только количественно, но и качественно.

Во-вторых, развитие транспорта должно ориентироваться не только и не столько на самих производителей, сколько на глобальные торговые потоки, глобальные цепи поставок. Более того, транспорт должен становиться активным элементом этих цепей, участвовать в формировании новых контуров мировой

экономики, в том числе географическом размещении производительных сил.

В новых условиях возрастет роль логистических операторов, а особенно — операторов общего распределения. Такой оператор является центральным элементом логистической транспортно-распределительной системы, призванной в конкурентной среде обеспечивать реагирование не только транспортной, но и производственной сферы на требования рынка [14, с. 123].

Кульминацией повышения роли транспорта и логистики в мировой экономике может стать интеграция транспортно-логистических систем и глобальных торговых сетей и цепей поставок в системы глобального товародвижения.

Система глобального товародвижения должна обеспечивать эффективное взаимодействие всех звеньев производства, сбыта и потребления товаров, причем не просто конкретных производителей и потребителей, а интегрированного спроса и предложения. Принципиальная схема такой системы представлена в работе [15].

Реальная интеграция предложения и спроса, обеспечивающая их физическое сбалансирование с экономической доставкой товаров из конкретных точек производства в конкретные точки потребления, потребует создания банка транспортных услуг или, точнее, банка транспортных мощностей (ведь транспортная услуга неотделима от самого процесса перевозки).

Банк транспортных мощностей должен охватывать все виды транспорта и предоставлять возможность доставки товара «от двери до двери» между любыми точками. Он будет глобальной транспортно-логистической системой, обеспечивающей доставку товара по заданной корреспонденции с использованием наиболее эффективных маршрута или схемы доставки.

Система глобального товародвижения призвана обеспечить устойчивый сбыт (в рамках имеющегося мирового спроса) для продавцов и устойчивые закупки для потребителей при снижении транзакционных издержек.

Точно так же, как система финансовых банков аккумулирует свободные денежные средства и предоставляет их в виде кредитов тем, кто имеет потребность в деньгах, система глобального товародвижения должна аккумулировать предложение товаров и с помощью





гибкого использования транспортных мощностей, объединенных в логистические системы, удовлетворять спрос.

Другими словами, покупатели и продавцы будут взаимодействовать друг с другом и транспортно-логистическими компаниями не непосредственно, а через систему глобального товародвижения. Естественно, систем глобального товародвижения придется иметь несколько, может быть, даже много (сколько — определит мировой рынок). Они, с одной стороны, будут конкурировать между собой, а с другой — вероятно, специализироваться на определенных товарных группах.

Наличие систем глобального товародвижения, конечно, не отменит прямых связей между производителями, потребителями и транспортными компаниями. Каждый рыночный субъект в каждом отдельном случае будет определять, что ему выгоднее: осуществлять сбыт или закупки с помощью системы глобального товародвижения, либо искать удобных себе контрагентов.

При наличии систем глобального товародвижения перевозчики, принадлежащие к тем или иным видам транспорта, должны будут эффективно, с гарантированным качеством выполнять перевозки на своих «отрезках» глобальных логистических цепей, а владельцы инфраструктуры — поддерживать резервы пропускной способности, достаточные для реагирования на колебания спроса, обеспечения высокой скорости и низкой себестоимости перевозок.

Роль государства при этом состоит в развитии транспортной инфраструктуры (что является предпосылкой к повышению отдачи от частных инвестиций [16, с.9]), а также в создании институциональных условий для привлечения частных инвестиций в инфраструктуру и ведения эффективной транспортно-логистической деятельности, в том числе трансграничной. В этом плане важно обеспечить простые и быстрые процедуры пересечения границы, таможенного оформления грузов.

Таким образом, при всей неоднозначности происходящих мегаэкономических изменений и существующей неопределенности можно сделать вывод о том, что роль транспорта и логистики в мировой экономике должна качественно возрастать, становиться более активной, во многом определяющей ее развитие.

Это необходимо как для повышения темпов и устойчивости развития мировой экономики уже в обозримом будущем, так и в том случае, если мир ожидает относительно длительный период замедления экономической динамики — для подготовки новой эпохи экономического роста в более отдаленной перспективе.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Kuznets S. Modern Economic Growth: Rate, Structure and Spread. New Haven; London: Yale University Press, 1966, pp.3–8.
2. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1–2030 гг. Очерки макроэкономической истории: Пер. с англ. — М.: Изд. института Гайдара, 2012. — 584 с.
3. Акаев А. А., Рудской А. И. Синергетический эффект NBIC-технологий и мировой экономический рост в первой половине XXI века // Экономическая политика. — 2014. — № 2. — С. 25–46.
4. Гордон Р. Дж. Закончен ли экономический рост? Шесть препятствий для инновационного развития (на примере США): Пер. с англ. // Вопросы экономики. — 2013. — № 4. — С. 49–67.
5. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Эволюция железнодорожного транспорта — на пути к инновационному ренессансу // Вестник ВНИИЖТ. — 2011. — № 1. — С. 3–14.
6. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономический аспект эволюции железнодорожного транспорта // Вопросы экономики. — 2011. — № 3. — С. 124–137.
7. Мачерет Д. А. Инновационное развитие транспортных систем открытого доступа // Мир транспорта. — 2012. — № 1. — С. 78–82.
8. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. — М.: КРАСАНД, 2014. — 234 с.
9. Мачерет Д. А. Производительность — фундаментальная основа экономической эффективности // Экономика железных дорог. — 2010. — № 7. — С. 19–34.
10. Назар С. Путь к великой цели: история одной экономической идеи: Пер. с англ. — М.: АСТ: CORPUS, 2013. — 704 с.
11. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения. Избранное: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.
12. Радаев В. В. Можно ли спасти российскую легкую промышленность // Вопросы экономики. — 2014. — № 4. — С. 17–36.
13. Hamilton G., Petrovic M. Retailers as Market Makers // The Market Makers: How Retailers are Reshaping the Global Economy. — Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 125–137.
14. Куренков П. В., Котляренко А. Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. — Самара: СамГАПС, 2002. — 636 с.
15. Мачерет Д. А. От логистики к системе глобального товародвижения // Мир транспорта. — 2006. — № 3. — С. 72–75.
16. Идрисов Г. И., Синельников-Мурылев С. Г. Формирование предпосылок долгосрочного роста: как их понимать? // Вопросы экономики. — 2014. — № 3. — С. 4–20. ●