



Транспорт в системе межотраслевого взаимодействия



Transport in the System of Intersectorial Interaction (book review)

(текст рецензии на англ.яз. – English text of the review – p.273)

Обеспечивая товарообменные процессы, взаимовыгодные для их участников, транспорт тем самым способствует формированию дополнительного ВВП (а в рамках мировой экономики – ВМП), как правило, превышающего не только собственные издержки отрасли, но и транспортные затраты клиентов. Это значит, что транспорт играет производительную роль в экономике, а соответственно, его развитие и повышение качества работы могут давать существенные макро- и мезоэкономические эффекты. В то же время с учетом «рассеянного» характера таких эффектов, распределяющихся среди множества экономических субъектов, нередко транспортные проекты не обладают коммерческой привлекательностью, и возникает вопрос об их бюджетном финансировании.

Решения о реализации проектов развития транспорта, особенно в случае их недостаточной коммерческой эффективности и привлечения бюджетных средств, требуют скрупулезной оценки генерируемых макроэкономических эффектов. А для этого необходимо изучение взаимосвязей транспорта с другими отраслями экономики.

Рецензируемая монография, посвященная исследованию динамического взаимодействия транспорта (в первую очередь – магистрального железнодорожного и автомобильного, включая автодорожное хозяйство) с остальными отраслевыми комплексами, вносит свой вклад в формирование научных подходов к рассмотрению обозначенных проблем.

Её автор – профессор Э. И. Позамантир – признанный авторитет в области

Позамантир Э. И. Вычислимое общее равновесие экономики и транспорта.

Транспорт в динамическом межотраслевом балансе. – М.: Поли Принт Сервис, 2014. – 280 с.

В монографии рассматриваются проблемы динамического взаимодействия отраслей экономики с транспортом, в первую очередь с магистральным железнодорожным и автомобильным. Инструментом исследования выступает математическая модель класса вычислимого общего равновесия. В нее включен ряд блоков, описывающих динамику формирования производственных основных фондов, их возрастной структуры, которая влияет на качество выпускаемой продукции и эффективность экономики. Для более детального изучения ситуации разработаны специальные модификации общей модели.

Показаны компьютерная реализация математических подходов, характеристики созданного программного комплекса. Приведены результаты экспериментальных расчетов, выполненных с помощью демонстрируемых средств и механизмов.

Ключевые слова: транспорт, экономика, межотраслевое взаимодействие, динамика развития, математическая модель, вычисляемое общее равновесие, инфраструктура, инвестиции, основной капитал.

использования математического моделирования для решения экономических задач, связанных с функционированием и развитием транспортных систем.

Методологической основой работы является модель межотраслевого баланса, разработанная В. В. Леонтьевым, ставшим впоследствии лауреатом Нобелевской премии по экономике. Она получила поддержку многих крупных экономистов, которые, как и автор монографии, предложили собственные ее интерпретации и варианты использования.

Математическое моделирование вообще играет очень значительную роль в экономике. После произошедшей в 70–90-е годы XIX века так называемой «маржиналистской революции» в экономической теории «мейнстримом» стало именно математическое направление. И хотя в исследованиях немало числа ученых звучит нередко жесткая критика как допущений, используемых в экономико-математических моделях, так и самого стремления свести экономическую теорию к такому уровню, чтобы ее можно было «прогнать» (подвергнуть проверке) с помощью компьютера, этот метод сохраняет ключевые позиции в мировой экономической науке.

Следует отметить и сформировавшуюся научную традицию применения экономико-математических моделей на транспорте, восходящую к крупнейшему представителю математического направления в экономической науке, лауреату Нобелевской премии академику Л. В. Канторовичу. Так что монография Э. И. Позамантира опирается не только на мощный методологический фундамент, но и не менее сильную традицию, у истоков которой стояли выдающиеся экономисты XX столетия.

Творческое использование и развитие богатейшего научного наследия позволило автору сделать на основе моделирования целый ряд интересных выводов. Нет необходимости излагать их все, при желании читатель может ознакомиться непосредственно с первоисточником. Однако на некоторые моменты хотелось бы взглянуть попристращнее.

По ходу модельных расчетов, в частности, отмечается, что «при дальнейшей

работе над планами улучшения автомобильных дорог следует уделить больше внимания обоснованному определению главного результата улучшения дорог – росту скорости и разработке мер по формированию более тесной связи между объемом средств, выделяемых на улучшение автомобильных дорог, и достигаемым при этом ростом скорости» [с. 255–256]. Этот вывод полностью подтверждает более общие заключения фундаментальных исследований, выполненных под руководством профессора Б. М. Липидуса, о том, что повышение скорости, которую с полным правом можно считать экономической категорией, а также в целом скоростной эффективности транспортных сообщений – один из решающих векторов развития транспорта в XXI веке и значимый инновационный фактор долгосрочного ускорения экономического роста.

Расчеты, сделанные Э. И. Позамантиром, «показали, что использование грузовых железнодорожных перевозок повышенного качества экономической эффективнее как клиентам, несмотря на существенно более высокие перевозочные тарифы, так и для железнодорожного транспорта, рентабельность продукции которого при этом повышается, несмотря на необходимое для выполнения таких перевозок повышение его производственных затрат» [с. 260]. И такая оценка соответствует выработанным теоретическим положениям о выгодности повышения качества перевозок всем участникам транспортного рынка – товаропроизводителям, потребителям, логистическим компаниям и железным дорогам¹.

Автором монографии в процессе моделирования констатируется, что общие темпы развития экономики страны повышаются, если кроме собственных источников инвестиций, формируемых за счет доходов от перевозок, в развитие железнодорожной инфраструктуры

¹ Более подробно см.: Липидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. – М.: Красанд, 2014. – 234 с.





вкладываются весьма большие (порядка 1% от объема ВВП) государственные инвестиции [с. 261].

По этому поводу заметим: еще основоположник теории рыночной экономики Адам Смит отмечал необходимость государственного участия в развитии транспортной инфраструктуры. Сейчас авторитетные экономисты рассматривают бюджетные расходы на инфраструктурные проекты как фактор повышения отдачи от частных инвестиций. Причем такая факторная зависимость напрямую связывается с активизацией государства в сфере транспортного строительства, предусмотренной стратегией развития железнодорожного транспорта и транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года.

Таким образом, результаты математического моделирования подтверждают теоретические представления и придают им количественное измерение, что весьма существенно в условиях непростой сегодня рыночной конъюнктуры.

Особо следует остановиться на сделанном в монографии выводе о том, что при увеличении финансирования дорожного хозяйства в пределах сложившейся общей величины государственных расходов (а значит — за счет сокращения расходов по другим статьям) макроэкономический эффект оказывается в 2,5–3,5 раза ниже, чем если бы это увеличение финансирования осуществлялось на фоне общего роста государственных расходов. Представляется, что подобный результат нуждается в некоей трактовке, и его можно интерпретировать двояко.

Прямолинейная трактовка заключается в том, что надо увеличивать общую величину государственных расходов, и тогда эффект будет выше. Однако, на наш взгляд, это было бы чрезмерным упрощением, и вывод должен быть сделан иной. Общий рост государственных расходов означает, так или иначе, снижение расходов частных — либо вследствие роста налогообложения, либо, если дополнительное бюджетное финансирование осуществляется за счет «печатного станка», — вследствие инфляции, или, как часто говорят, инфляционного налога. И потери ВВП от снижения

частных расходов, следовательно, надо учитывать точно так же, как и потери от снижения бюджетных расходов по другим статьям. То есть при учёте потерь от снижения частных расходов макроэкономические результаты увеличения бюджетных затрат заметно изменятся, и это нельзя игнорировать при оценке оптимального уровня государственных расходов.

В совокупности результаты математического моделирования значимы тем, что дают количественное измерение качественным оценкам, основанным на теоретическом понимании экономических явлений и применении логико-аналитического подхода. Но и сами они требуют «сверки» с теоретическими положениями экономической науки.

Поэтому использование математических методов в экономических исследованиях должно гармонично сочетаться с дедуктивной логикой и эмпирическим анализом, проводимым с опорой на теоретическое понимание экономических закономерностей. Высокая сходимость выводов, сделанных в рецензируемой монографии на основе математического моделирования, с результатами применения иных методов показывает реальность такой гармонии.

Книга Э. И. Позамантира, углубляющая представления о взаимном влиянии транспорта и других отраслей экономики, дающая надежный научный инструментарий для количественных оценок вариантов рыночного развития, представляет несомненный интерес как для ученых, занимающихся проблемами макроэкономики, экономико-математического моделирования, управления транспортом, так и работников органов государственного управления, менеджеров транспортных компаний, а также преподавателей, аспирантов и студентов экономических и транспортных университетов.

Дмитрий МАЧЕРЕТ,
доктор экономических наук,
профессор,
заведующий кафедрой «Экономика
строительного бизнеса и управление
собственностью» Московского
государственного университета путей
сообщения (МИИТ), Москва, Россия ●

Координаты автора: Мачерет Д. А. – macheret@vniizht.ru.