



Транспортный аспект «окольных» способов производства



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Transport Aspect of Roundabout Production Methods

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 87)

Сущность «окольных» способов производства, по мнению автора, состоит в том, что конечная цель процесса – получение потребительских благ – достигается посредством создания и реализации промежуточных продуктов, представляющих собой капитал. Применение таких способов повышает эффективность производства, поэтому рост «окольности» является доминирующей тенденцией экономического развития. Специфика транспортного аспекта при этом связана с тем, что транспорт соединяет различные стадии производственной цепочки, находящиеся в разных точках пространства, то есть с пространственной «окольностью», которая наиболее ярко выражена в современной глобальной экономике. Эффективность формирования глобальных производственно-экономических цепочек повышается при отсутствии барьеров для движения товаров, капитала и рабочей силы и наличии рыночного ценообразования, не искаженного регуляторным воздействием.

Ключевые слова: транспорт, «окольные» способы производства, пространственная «окольность», капитал, глобальная экономика.

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

Понятие «окольных» способов производства введено в экономическую теорию представителями австрийской школы. Суть «окольности» состоит в том, что конечная цель производства – получение потребительских благ – достигается не непосредственно, а за счёт целого ряда стадий создания промежуточных продуктов (средств производства, средств производства для производства средств производства и т.д.). Вся совокупность промежуточных продуктов, возникающих на отдельных стадиях «окольного» пути к конечному продукту, представляет собой капитал [1, с. 49], который образуется благодаря отказу от текущего потребления ради будущей выгоды [2, с. 280].

«Эффективность «окольных»... способов производства выше – поэтому потребители после разворачивания этих процессов получают большее количество товаров, компенсирующее отказ от текущего потребления» [3, с. 47].

Рост «окольности» производства является доминирующей тенденцией экономического развития. Хотя в отдельных случаях технико-технологические усовершенствования могут приводить к устранению некоторых звеньев производственной це-

почки (снижению «окольности»), дальнейшее развитие, как правило, ведет к новому росту «окольности» уже на основе более совершенной технико-технологической базы [1, с. 621–622].

Снижение «окольности» может также происходить в периоды экономического регресса (например, при натурализации хозяйства в средневековой Европе [4]), которые являются лишь временными отклонениями от общей тенденции развития. Поэтому и в таких случаях после временного снижения «окольности» ее рост возобновляется.

Рост «окольности», помимо замены затрат труда затратами капитала, снижает трансформационные издержки, но увеличивает транзакционные¹ [5, с. 218–220]. В конкретных условиях с учетом обеих тенденций устанавливается оптимальный уровень «окольности», обеспечивающий минимизацию совокупных затрат.

В нынешнюю эпоху экономики знаний особое значение приобрел рост «окольности» производства за счёт развития человеческого капитала (в частности, это проявляется в средней продолжительности обучения, создании систем непрерывного образования и повышения квалификации работников, охватывающих весь период их трудовой деятельности).

1.

В транспортной деятельности, при сухопутном перемещении грузов, повышение «окольности» исторически заключалось в замене переноски грузов носильщиками (которая применялась на большие расстояния еще в Средневековье [4], а в Северной Америке — вплоть до открытия ее европейцами и появления лошадей [6]) сначала вьючным, а затем — гужевым транспортом. Гужевой транспорт позже был заменен железнодорожным и автомобильным, которые, в свою очередь, совершенствовались и усложнялись, становясь все более капиталоемкими, производительными и эффективными.

¹ Трансформационные издержки связаны с физическим преобразованием ресурсов в готовый продукт, т.е. непосредственно с производством. Транзакционные — с подготовкой, заключением и реализацией рыночных сделок. — прим. автора.

Наглядным примером является переход железных дорог с паровой тяги на электрическую. Если в первом случае энергия, заключенная в топливе, превращается в энергию, используемую для тяги поездов, непосредственно в локомотиве, то при электротяге выстраивается дополнительная, весьма капиталоемкая «окольная» цепочка — энергия топлива превращается в электроэнергию на электростанции, откуда поступает в систему тягового электрооборудования железных дорог, и только потом — в локомотив, где уже используется для тяги поездов. Такое капиталоемкое удлинение производственной цепочки позволяет существенно повысить энергоэффективность и общую эффективность железнодорожного транспорта. Например, в период массовой электрификации железных дорог, а также реализации других отраслевых инноваций, только с 1960 по 1967 год, когда доля электротяги в грузообороте удвоилась при росте производственных фондов отрасли в 1,4 раза, себестоимость перевозок сократилась более чем на 14%, прибыль возросла почти на 86%, рентабельность — более чем в 1,5 раза [7, с. 326].

Интересным примером повышения «окольности» железнодорожного транспортного производства является отклонение транзитных грузопотоков с «кратчайших» маршрутов на «дешевейшие» круговые, как правило — более капиталовооруженные (электрифицированные, двух- или многопутные и т.п.) [8, 9]. При этом рост эффективности достигается за счёт повышения капиталоемкости перевозочного процесса при одновременном повышении его пространственной «окольности» — маршрут следования удлиняется. Специфика транспортного аспекта «окольных» способов производства связана именно с пространственной «окольностью».

Транспорт сам по себе, как специфический элемент производственной цепочки («продолжение процесса производства в пределах процесса обращения», если использовать марксистскую терминологию [10, с. 11]), способствует повышению «окольности» производства. Ведь благодаря транспорту местные производственные ресурсы могут заменяться более эффективными (по критерию «ассортимент — каче-



ство — цена») привозными, а готовая продукция — сбываться в иных, удаленных регионах, где она имеет более высокую ценность. Тем самым происходит повышение «окольности» производства в буквальном, пространственном смысле: производственно-сбытовая цепочка удлиняется в километрах.

Такое повышение «окольности» проявляется в росте средней дальности грузовых перевозок. Анализ динамики этого показателя по крупнейшим железнодорожным системам мира (отечественной и американской) показал, что в течение сверхдолгосрочного («векового») периода она увеличивалась в среднем примерно на 1% в год [11]. Сокращение средней дальности грузовых перевозок в отдельные периоды времени, связанное либо с появлением более близко расположенных источников сырья и развитием местного производства, позволяющего заменить привозную продукцию, либо с экономическим регрессом в годы послевоенной разрухи или в момент экономических кризисов, бывало непродолжительным и сменялось возобновлением доминирующей тенденции.

Еще более наглядную картину роста пространственной «окольности» производства, по-видимому, дал бы анализ динамики средней дальности общего перемещения товаров, мониторинг которого целесообразно наладить [11].

Благодаря созданию мировой сети железных дорог [12, 13] и развитию паровозного сообщения, в XIX веке впервые в истории сформировалась глобальная экономика, основой которой стало экономическое пространство Британской империи — «владычицы морей» и родины железнодорожного транспорта. Развитие транспорта, обеспечившее кардинальное удешевление перевозок [14], сделало целесообразной транспортировку на дальние расстояния даже относительно недорогих товаров. В результате стало возможным невиданное ранее углубление специализации и кооперирования производства — создание первой мировой системы разделения труда. В ее рамках «Север» (прежде всего — Западная Европа) специализировался на производстве промышленной продукции, а «Юг» (Латинская Амери-

ка, Австралия и др.) — на сырьевых продуктах, причем и «Север» и «Юг» переживали интенсивный экономический рост [2, с. 36–37]. «Впервые в истории экономики разных стран были связаны воедино за счёт международной торговли, охватившей все товары» [2, с. 46].

Россия, где последняя треть XIX века стала периодом бурного железнодорожного строительства, успешно интегрировалась в глобальную экономику, в первую очередь как экспортер сельскохозяйственной продукции. Так, российский хлебный экспорт с 60-х годов XIX до начала XX века вырос примерно в 5 раз. Но и внутрироссийское производство становилось все более «окольным» — капиталоемким, специализированным, эффективным. Железные дороги, связавшие все важнейшие экономические районы империи и давшие возможность развиваться ряду новых территорий, покончили с остатками натурального хозяйства и превратили страну в единый рынок [15, 16].

2.

Развитие транспорта было необходимым, но, конечно, недостаточным условием для формирования динамично растущей глобальной экономики. Ключевую роль здесь сыграли социально-экономические институты. В том числе главные из них — свободная торговля, золотой стандарт и международные права собственности [2, с. 52]. В России институциональные изменения, произошедшие в результате реформ 1860–1870-х годов, также имели огромное значение для развития экономики и транспорта [16, 17].

Первая мировая война привела к крушению тогдашней глобальной мировой экономики, но она вновь, на качественно ином уровне, возродилась во второй половине XX века. При этом «разделение труда из-за дробления производственных процессов еще более углубилось: страны и регионы специализируются уже не просто на автомобилях и обуви, а на их компонентах» [2, с. 37].

В этот период международное разделение труда происходит по трем направлениям. «Север» специализируется на производстве товаров и услуг, требующем высокой квалификации. Страны Азии, где су-

существует избыток трудовых ресурсов, — на трудоемких производствах. Страны Латинской Америки и Африки, обладающие значительными природными ресурсами, концентрируются на снабжении высокоразвитых и бурно развивающихся индустриальных стран сырьевыми товарами [2, с. 129].

Российская экономика в рамках современной системы международного разделения труда тоже имеет сырьевую специализацию, которая, однако, уже исчерпала себя, и требует дополнения в виде производства товаров с высокой добавленной стоимостью. С учетом имеющегося научного, творческого потенциала наша страна, в частности, могла бы специализироваться при своем уникальном географическом положении на оказании транспортных услуг в рамках глобальных экономических связей.

Решение таких задач требует приоритетного внимания к сохранению и развитию в стране человеческого капитала, рыночных институтов, углубления интеграции в глобальную экономику и понимания ее специфики.

В условиях глобальной экономики пространственная «окольность» производства достигла беспрецедентных масштабов. Производство большинства товаров, оборот необходимых для этого компонентов — сырья, полуфабрикатов, оборудования, рабочей силы — охватывает все континенты. В рамках мирового рынка отдельные страны и регионы участвуют в этом производственно-обменном процессе исходя из своих сравнительных преимуществ, извлекая собственную выгоду и способствуя росту глобальной экономической эффективности, для максимизации которой важно отсутствие барьеров для свободного движения товаров, капитала и рабочей силы. При этом воедино общемировой процесс «сшивается» транспортно-коммуникационными системами.

Рост пространственной «окольности» может как замещать, так и дополнять рост капиталоемкости производства. Замещение происходит, например, когда вместо применения дополнительного трудосберегающего капитала в регионе с высокой стоимостью рабочей силы отдельные элементы производственной цепочки

перемещаются в регион с дешевой рабочей силой, что позволяет снизить стоимость конечного товара. Примером дополнения является перемещение сырья в регион с высокой капиталовооруженностью, что помогает изготовить из этого сырья большее количество (за счёт углубленной переработки) качественной конечной продукции, то есть повысить доходность производства. Целесообразность подобных перемещений зависит от относительных цен ресурсов и конечных товаров в разных регионах и уровня транспортных затрат, а их реальная экономическая эффективность — от отсутствия ценовых искажений, возникающих вследствие регулирования цен и тарифов.

При этом происходит передача ценности от конечных товаров промежуточным, производимым на всех стадиях «окольной» производственной цепочки.

Ценность (а значит, и цена) конечных результатов производственной цепочки — потребительских благ — результат оценки полезности этих благ с точки зрения потребителей; ценность ресурсов, непосредственно используемых для производства потребительских благ, определяется ценностью потребительских благ; ценность промежуточных продуктов, необходимых для производства ресурсов, идущих на производство потребительских благ, определяется ценностью этих ресурсов, и так далее, вплоть до начала «окольной» производственной цепочки.

В ходе этого процесса формируется и ценность транспортной услуги — перевозки, а также используемых для ее выполнения ресурсов.

Обязательным экономическим условием перевозки товара (будь то конечный продукт — потребительское благо, или промежуточный продукт) является превышение ценности товара в пункте назначения над его ценностью в пункте отправления, то есть ценность товара в результате перемещения растет [18]. Этот рост ценности товара в результате перемещения и определяет ценность транспортной услуги в цепочке «окольного» способа производства. В свою очередь, ценность транспортной услуги переносится на ценность ресурсов, используемых при ее осуществлении [19, с. 90].



Одновременно с передачей ценности по стадиям глобального производства распределяется и общая прибыль, генерируемая производственно-сбытовой цепочкой. В долгосрочном периоде, при недеформированном регулировании рыночном механизме, рентабельность производства на всех его стадиях должна иметь тенденцию к выравниванию. Но это именно тенденция, которая, во-первых, не означает выравнивания рентабельности по отраслям и компаниям в целом, так как разные отрасли и компании в разной степени участвуют в реализации разных производственных цепочек, а во-вторых, не означает равенства рентабельности на всех стадиях даже одной производственной цепочки в каждый данный момент времени. Последнее связано, в частности, с тем, что ценность специфических ресурсов для производства относительно дефицитных товаров и услуг (например — услуг ограниченной по провозной способности транспортной инфраструктуры) будет повышаться, а рентабельность соответствующих промежуточных продуктов или услуг (в данном случае — перевозок) должна расти (привлекая дополнительные инвестиции) до устранения их дефицита.

Если же цены соответствующих продуктов или услуг регулируются, или они представляют собой «общественные блага», производимые за счёт бюджетного финансирования, устранение их дефицита благодаря рыночному саморегулированию не произойдет, что будет ограничивать формирование эффективных глобальных «окольных» производственно-сбытовых цепочек, негативно отражаясь на эффективности всей мировой экономики, а особенно — тех регионов, участие которых в востребованной специализации будет тормозиться из-за дефицита промежуточных товаров и услуг. Поэтому крайне важным является обеспечение такого рыночного ценообразования на транспортные услуги, которое позволяло бы и транспортным компаниям, и их клиентам без ограничений участвовать в формировании эффективных «окольных» производствен-

но-сбытовых цепочек в рамках глобальной экономики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бём-Баверк О. фон. Капитал и процент. — Т. 2: Позитивная теория капитала; Т. 3: Экскурсы / Пер. с англ. — Челябинск: Социум, 2010. — 916 с.
2. Лал Д. Возвращение «невидимой руки»: Актуальность классического либерализма в XXI веке / Пер. с англ. — М.: Новое издательство, 2009. — 426 с.
3. Ковалёв А. В. Теория экономического цикла австрийской школы: эволюция и современное состояние // Экономическая политика. — 2015. — № 2. — С. 43–62.
4. Мачерет Д. А. Социально-экономическая роль транспорта в Средние века // Мир транспорта. — 2015. — № 2. — С. 228–237.
5. Хедлунд С. Невидимые руки, опыт России и общественная наука. Способы объяснения системного провала: Пер. с англ. — М.: Высшая школа экономики, 2015. — 424 с.
6. Мачерет Д. А. Социально-экономическая оценка транспорта на основе исторических сравнений // Мир транспорта. — 2016. — № 1. — С. 256–271.
7. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Е. Д. Ханукова. — М.: Транспорт, 1969. — 424 с.
8. Кочанова Г. В., Мандриков М. Е., Кожевников Ю. Н., Мачерет Д. А. Новые принципы направления вагонопотоков // Железнодорожный транспорт. — 1993. — № 7. — С. 2–5.
9. Мандриков М. Е., Кожевников Ю. Н., Мачерет Д. А. Экономический подход к управлению вагонопотоками // Железнодорожный транспорт. — 1995. — № 4. — С. 63–65.
10. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. И. В. Белова. — М.: Транспорт, 1989. — 351 с.
11. Мачерет Д. А. Рост дальности грузовых перевозок — фундаментальная тенденция экономического развития // Экономика железных дорог. — 2015. — № 8. — С. 14–23.
12. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. — М.: Наука, 2005. — 357 с.
13. Мачерет Д. А. Создание железных дорог и экономический рост // Мир транспорта. — 2011. — № 1. — С. 164–169.
14. Мачерет Д. А., Еремина О. А. Удешевление железнодорожных перевозок: исторический опыт, перспектива, ключевые факторы // Экономика железных дорог. — 2012. — № 8. — С. 19–26.
15. Мачерет Д. А. Создание железных дорог и ускорение развития страны // Мир транспорта. — 2012. — № 4. — С. 184–192.
16. Мачерет Д. А. Экономические записки об отечественных железных дорогах // Отечественные записки. — 2013. — № 3. — С. 162–176.
17. Мачерет Д. А. Транспорт и институты // Вектор транспорта. — 2015. — № 3. — С. 5–8.
18. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическое значение транспорта: сущностный анализ // Экономика железных дорог. — 2011. — № 1. — С. 13–19.
19. Хусаинов Ф. И. Контуры незавершенной либерализации // Отечественные записки. — 2013. — № 3. — С. 79–98. ●

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

Статья поступила в редакцию 11.08.2015, принята к публикации 17.12.2015.