

...И МЕСТО ДЛЯ ШАГА ВПЕРЁД

Учёные, работающие в сфере экономики железнодорожного транспорта, как правило, замыкаются в своей отрасли, не слишком интересуясь ни макроэкономическими проблемами, ни ролью транспорта в более широком экономическом контексте.

На фоне этой интеллектуальной автаркии, особенно интересно выглядит только что опубликованная монография Б.М. Лapidуса и Д.А. Мачерета «**Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта**».

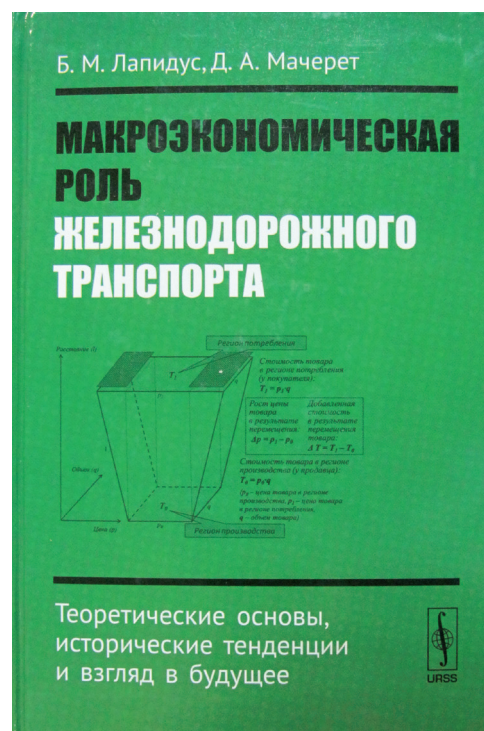
Авторы начинают исследование макроэкономической роли транспорта, отталкиваясь от формулы Ф. Бэкона: «три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и лёгкость передвижения людей и товаров». И эта формула сразу задаёт абрис исследования: авторов интересует не транспорт «сам для себя», а транспорт, как условие развития экономики страны. «**Транспорт создаёт условия рыночного обмена**» – справедливо отмечают авторы его важнейшую функцию.

Не будем пересказывать содержание книги, отметим лишь некоторые важнейшие идеи, которые представляются чрезвычайно актуальными сегодня для осмысления проблем железнодорожного транспорта.

Во-первых, в отличие от многих представителей «консервативного крыла» транспортной науки, авторы активно высказываются в защиту привлечения частного капитала в отрасль. Так, они отмечают, что «**Для российской экономики решение указанной задачи требует снятия ограничений на привлечение частного капитала в развитие существующей железнодорожной инфраструктуры**» (с. 19).

Во-вторых, вопреки моде на всё советское, которая захлестнула в последние два-три года многих, как в РЖД, так и в транспортной науке, авторы отнюдь не идеализируют времена плановой экономики. Говоря о негативных тенденциях в развитии железных дорог, начиная с 1970-х годов, они пишут: «**Всё это стало следствием истощения возможностей командно-административных методов, господствовавших в советской экономике, проявившегося, естественно, и на железнодорожном транспорте**» (с. 72).

Здесь важно, что авторы прекрасно понимают внутренний конфликт, присущий железнодорожному транспорту в условиях плановой экономики, заключающийся в том, что система стимулов, существовавшая в советский период, не была нацелена на



повышение качества транспортного обслуживания, хотя и приводила к высоким, но никому не нужным, эксплуатационным показателям. Они справедливо пишут: «**железные дороги (как, впрочем, и другие отрасли советской экономики) были нацелены на выполнение плановых директив, на освоение массовых грузопотоков, но не на обеспечение высокого качества обслуживания конкретного клиента, особенно мелкого, не на изучение спроса и адаптацию своих услуг в соответствии с ним. Достаточно сказать, что с опозданием доставлялось 30–40% всех отправок, а мелких, с наиболее ценными грузами – более половины**» (с. 87).

Третьим из важных аспектов книги, на котором хотелось бы задержаться является проблема ценообразования на железнодорожные грузовые перевозки.

После господства во времена плановой экономики идей «затратного ценообразования», с рыночными реформами 90-х, в отраслевую науку вернулась дискуссия о принципах построения тарифов, в том числе о роли адвалорных тарифов.

В этом вопросе авторы, вслед за С.Ю. Витте, придерживаются точки зрения о том, что не себестоимость лежит в основе тарифов, а цены на перевозимый товар в пунктах отправления и назначения, а следовательно, – в конечном счёте – эластичность спроса. Так авторы утверждают: «**регулирование железнодорожных тарифов на основе издержек эксплуатации с точки зрения экономической теории несостоятельно**» (с. 18).

Причём, в своих выводах авторы опираются на длинную традицию, вспоминая, попутно Саламанкскую школу XVI века: **«В транспортной деятельности проявляется фундаментальное положение экономической теории, сформулированное ещё в XVI веке испанскими схоластами и развитое в XIX–XX веках представителями австрийской экономической школы о том, что во всех случаях издержки обычно следуют за ценами, но никак не наоборот»** (с. 17).

Это утверждение особенно ценно в связи с тем, что если в «большой» экономической науке трудовая теория стоимости давно воспринимается как «теплород и флогистон», как любопытный, но ошибочный этап развития экономической мысли (в том числе в силу интеллектуальной автаркии), иногда ещё встречаются авторы, апеллирующие к таким архаичным концепциям. Важно, что авторы рецензируемой монографии демонстрируют, что «экономика железнодорожного транспорта» – не набор застывших догм, переписываемых из учебника в учебник на протяжении нескольких десятилетий, а развивающаяся научная дисциплина, в которой постепенно происходит та же интеллектуальная эволюция, которая прошла в «большой» экономической науке в 1990-е годы. Эта эволюция не завершена, но монографии, подобные рецензируемой – способствуют интеллектуальному прогрессу.

Несомненный интерес представляет параграф, посвящённый влиянию развития транспортной инфраструктуры на экономический уровень страны. Так, на рис. 1.8 и 1.9 (с. 36–37) приводятся зависимости душевого ВВП от комплексного показателя густоты железнодорожных и автомобильных дорог. Графики показывают, что рост ВВП напрямую связан с этими показателями. Причём, что особенно любопытно, развитие автомобильных дорог оказывает даже более сильное влияние на уровень душевого ВВП, чем развитие железных дорог.

Вместе с тем, ряд моментов монографии представляется дискуссионными.

Например, тезис о том, что **«главным «ограничителем» конкуренции на железнодорожных рельсах являются реборды (гребни) колёсных пар, которые не позволяют одному поезду обгонять другой. ... С учётом этого, конкуренция на железнодорожной инфраструктуре практически невозможна**

технологически, и может осуществляться лишь за доступ к инфраструктуре» (с. 154). Конечно, если у нас есть две параллельные железные дороги, то мы получим наилучший вариант конкуренции независимых вертикально-интегрированных компаний. Но даже, если на одной инфраструктуре будут конкурировать частные локомотивы, вагоны и поезда, принадлежащие разным собственникам, это тоже будет конкуренция. Более того, можно привести примеры конкуренции, когда вагоны едут в одном поезде. Например, когда я еду из Москвы в Саратов в поезде № 9, там есть вагоны ФПК, а есть вагоны ТКС и если я планирую спать всю дорогу, то я возьму билет в вагон ФПК, а если мне нужно работать на ноутбуке, то в ТКС, так как там в каждом купе есть 4 розетки для подзарядки ноутбуков. Т.е. даже здесь есть конкуренция по каким-то параметрам качества, заставляющая собственника вагона предлагать какие-то новые сервисные решения для пассажиров. Таким образом, конкуренция, даже в таком усечённом виде приносит пользу потребителям.

Так же стоит отметить некоторую методологическую эклектичность монографии. С одной стороны, авторы часто опираются на методологию австрийской экономической школы (книга открывается эпиграфом из Людвиг фон Мизеса, а в самой монографии активно цитируется не только Фридрих фон Хайек, но и такой радикальный либертарианец как Мюррей Ротбард), и вплотную подходят к австрийскому взгляду на «естественные монополии». Но, с другой стороны, – авторы останавливаются в шаге от последовательно либерализма. Останавливаются, но не делают этот шаг.

Важным положительным моментом представляется то, что авторы, хоть и представляют, пожалуй, самую статистскую отрасль в российской экономике, тем не менее, утверждают, что **«рациональное межрегиональное размещение производительных сил и эффективная производственная специализация формируются на основе механизмов рыночного саморегулирования при активной роли транспорта»**.

Для отрасли, в которой слова «частный» и «рыночный» до последнего времени были ругательствами, даже такой умеренный либерализм представляется шагом вперёд. ■

Фарид Хусаинов,
к.э.н., доцент РОАТ МИИТ