

УДК 338.1:656.025

Рост дальности грузовых перевозок как долгосрочная экономическая тенденция

Д. А. МАЧЕРЕТ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Николая II» МГУПС (МИИТ), Москва, 127994, Россия

Аннотация. Выполненный в статье анализ средней дальности грузовых перевозок крупнейших железнодорожных систем мира — отечественной и североамериканской — позволяет сделать заключение о том, что повышение средней дальности перевозок носит долгосрочный характер и обусловлено фундаментальными факторами, связанными с закономерностями экономического роста. При этом выявлено, что среднегодовой темп прироста средней дальности грузовых перевозок для обеих рассматриваемых железнодорожных систем очень близок и составляет около 1%. Предложен новый показатель — «средняя дальность общего перемещения товаров», который, в отличие от дальности перевозки конкретным видом транспорта, будет характеризовать перемещение товара от производителя к конечному потребителю в рамках глобального обмена, сквозной логистики товародвижения. Сделан вывод о том, что благодаря доставке товаров на дальние расстояния обеспечиваются эффективное межрегиональное разделение труда, специализация и кооперирование производства, подрываются локальные монополии и в итоге повышается эффективность экономики и благосостояние людей.

Ключевые слова: дальность грузовых перевозок; социально-экономическое развитие; специализация; глобализация; конкурентоспособность железных дорог

Введение. Анализ средней дальности грузовых перевозок крупнейших железнодорожных систем мира — отечественной и североамериканской — показывает, что на протяжении последних 100 лет увеличение средней дальности было доминирующей



Рис. 1. Динамика средней дальности перевозки грузов на отечественных и североамериканских железных дорогах
Fig. 1. Dynamics of average distance of freight transportation on domestic and North American railroads

тенденцией (рис. 1). (Дальность перевозок по отечественным железным дорогам основывается на статистических данных МПС и ОАО «РЖД»; по североамериканским — на данных из источника [1].)

Примечательно, что среднегодовой темп прироста средней дальности грузовых перевозок для обеих рассматриваемых железнодорожных систем очень близок и составляет около 1% (рис. 2).

Рост дальности перевозок происходил как в рыночных условиях, так и при централизованной плановой экономике, как в период доминирования железнодорожного транспорта в грузовых перевозках, так и в условиях активного перехода части грузопотоков на другие виды транспорта (прежде всего трубопроводный и автомобильный).

Выполненный анализ позволяет сделать заключение о том, что **долгосрочный рост средней дальности перевозок носит фундаментальный характер, т. е. не обусловлен особенностями экономики и транспортной системы конкретной страны, особенностями определенного периода экономического развития, а связан с закономерностями экономического роста.** (Следует обратить внимание, что, как видно на примере отечественных железных дорог, существенные отступления от тенденции роста средней дальности характерны для периодов социальных катаклизмов и экономического спада, после чего ее рост возобновляется.)

Недостаточно эмпирически выявить долгосрочный характер тенденции роста средней дальности перевозок. Необходимо теоретическое понимание ее взаимосвязи с основными векторами социально-экономического развития.

Взаимосвязь роста дальности грузовых перевозок с закономерностями социально-экономического развития. Законом общественного развития является разделение труда, основа которого — природное разнообразие, а следствия — развитие общественного сотрудничества, повышение производительности труда и плотности населения [2]. Все это способствует еще большей специализации, росту географических масштабов обмена товарами и услугами, вплоть до формирования глобальной экономики, которая дает возможность повышения производительности и благосостояния до немыслимого ранее уровня. Естественно,

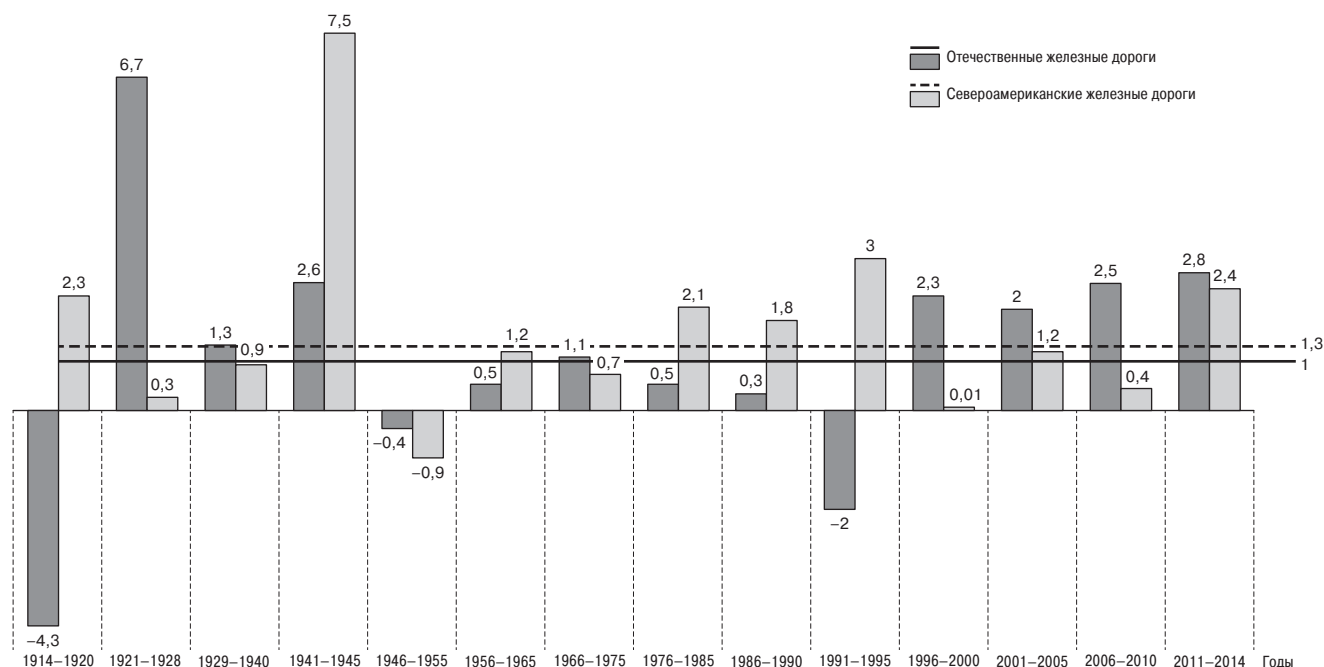


Рис. 2. Динамика среднегодовых темпов прироста средней дальности перевозки грузов на отечественных и североамериканских железных дорогах

Fig. 2. Dynamics of average annual growth rate of average distance of freight transportation on domestic and North American railways

что при расширении географии товарообмена растет дальность перевозок. Уже в XVIII в. английским инноваторам было ясно, что нет смысла производить изобретенные машины «только для трех графств», однако более чем выгодно «строить их для всего мира» [3].

Распространение инновационных, конкурентоспособных товаров во все большем географическом масштабе, а значит, на все большие расстояния «подрывает силу локальных монополий» [3] и дает возможность потребителям приобретать более качественные и дешевые товары, т. е. и потребители, и производители этих товаров выигрывают, другие же производители вынуждены приобщаться к инновациям или покидать рынок.

В настоящее время ориентация на требования и географические масштабы мирового рынка является необходимым условием долгосрочного успешного развития практически любой отрасли. «Мировой опыт показывает, что без включения в глобальные цепи поставок невозможно добиться серьезного успеха. <...> Наличие внутреннего рынка... не спасет, ибо удержать внутренний рынок, не выходя за его пределы, становится все более проблематичным» [4].

Таким образом, тенденция роста средней дальности перевозок имеет не просто долговременный, а фундаментальный характер в силу своей связи с межрегиональным разделением труда, специализацией и кооперированием производства, парадигмой экономической глобализации в целом.

Экономическая оценка средней дальности грузовых перевозок. В отечественной транспортной

экономической науке оценки влияния роста дальности перевозок на экономику принципиально изменялись с течением времени.

В рыночной экономической теории рост дальности перевозок рассматривается как позитивный фактор. Видный теоретик экономики транспорта профессор К. Я. Загорский в книге, вышедшей уже в советский период, но основанной на рыночных подходах, отмечал, что перемещение товаров на более отдаленные расстояния способствует специализации «отдельных областей на тех родах производства, для которых у них имеются наиболее благоприятные естественные и экономические условия, <...> приводит к общему увеличению производства в стране» [5].

В советской экономической науке господствовал тезис об эффективности, наоборот, снижения дальности перевозок грузов. Как подчеркивал один из виднейших советских транспортных экономистов, академик Т. С. Хачатуров, «борьба за снижение дальности перевозок имеет громадное значение и для транспорта, и для всего народного хозяйства», так как «сокращает, во-первых, эксплуатационные расходы, зависящие от размеров движения, во-вторых, рабочий парк вагонов и, в-третьих, стоимость грузовой массы» [6].

Аналогичная позиция, зачастую почти дословно, высказывалась и в других работах советского периода [7, 8].

В период возрождения рыночных отношений в нашей стране тезис об однозначной эффективности снижения дальности перевозок уже не выдвигался [9, 10].

При этом стали развиваться и вполне рыночные воззрения на роль роста дальности перевозок, при котором углубляется эффективная региональная специализация, расширяются зоны распространения наиболее конкурентоспособной продукции, а местным производителям приходится приводить стоимость и качество выпускаемых товаров в соответствие с мировым уровнем [11, 12].

Но нет ли противоречия между тезисом о благоприятных, как правило, экономических последствиях роста средней дальности грузовых перевозок и очевидным ростом транспортных затрат на перевезенную тонну с увеличением расстояния?

Конечно, рост дальности перевозок при прочих равных условиях ведет к росту транспортной составляющей в цене товаров. Но его тоже надо воспринимать без отрицательной коннотации. Как показано в работе [13], долгосрочной тенденцией в эпоху современного экономического роста является повышение доли коммуникационных затрат (частью которой является транспортная составляющая), и эти затраты, частично замещая в общей структуре затрат другие элементы, стимулируют экономический рост и способствуют повышению общественного благосостояния.

Покажем на условном примере, как рост дальности перевозки товаров и транспортной составляющей в их цене может способствовать повышению эффективности экономики. Допустим, в конкретном регионе производится определенный товар со средней стоимостью 9500 руб. за тонну и обеспечивается его доставка на небольшие расстояния местным потребителям в среднем за 500 руб. за тонну, т. е. при 5% транспортной составляющей.

Затем открывается возможность доставлять такой же по качеству товар из другого региона, где он стоит 6000 руб. за тонну, а доставка потребителям в рассматриваемом регионе обойдется в 2000 руб. за тонну при увеличении средней дальности перевозки на порядок по сравнению с местной доставкой. Транспортная составляющая в этом случае возрастет до 25%. Но потребители в рассматриваемом регионе получают этот товар на 20% дешевле, чем при его местном производстве, а местные производители не будут тратить усилия и ресурсы на выпуск неконкурентоспособного товара, а сосредоточатся на тех товарах, в производстве которых регион имеет сравнительные преимущества.

Факторы, влияющие на развитие длинных цепей поставок, международных торгово-экономических связей, рассмотрены в работе [14]. Для адекватной оценки дальности перемещения товаров в современных экономических условиях в рамках глобальных транспортно-логистических систем предлагается **новый показатель** — «средняя дальность общего перемещения товаров», который, в отличие от дальности перевозок конкретным видом транспорта, будет характеризовать

перемещение товара от производителя к конечному потребителю в рамках глобального обмена, сквозной логистики товародвижения.

Расчет средней дальности общего перемещения товаров (L) должен производиться путем агрегирования данных по пунктам конечного потребления товаров — у конечных заказчиков или в организациях розничной торговли по формуле

$$\bar{L} = \frac{\sum P_i L_i}{\sum P_i},$$

где P_i — вес доставленного заказа; L_i — расстояние от пункта производства товара до пункта конечного потребления.

(Если заказ включает товары из разных пунктов производства, то расчет должен производиться по каждому из них.)

Имеющаяся статистическая информация вряд ли позволит корректно определять данный показатель. Первоначально нужно организовать проведение специальных обследований, а затем — статистический учет (или регулярный мониторинг) данного показателя.

Рассматривая макро- и мегаэкономический аспекты роста дальности грузовых перевозок (и общего перемещения товаров), нельзя обойти вниманием и отраслевой аспект. С позиций экономических интересов железнодорожной отрасли и железнодорожного перевозчика грузов рост дальности перевозок также нередко оценивается отрицательно исходя из того, что он приводит к снижению доходности грузовых перевозок в расчете на 1 т·км. С таким подходом в общем случае нельзя согласиться, так как это снижение доходности основано на снижении себестоимости перевозок при росте их дальности [15]. Так что, за исключением случаев дополнительного понижения тарифов на дальние и сверхдальние перевозки, например с использованием специальных тарифных ставок, снижение доходности перевозок при росте их дальности не приводит к уменьшению их эффективности для перевозчика — ведь себестоимость перевозок также снижается за счет роста дальности. Более того, при увеличении дальности перевозок, как правило, повышается скорость движения поездов и доставки грузов, что также способствует снижению себестоимости перевозок. Именно при перевозках на дальние расстояния наиболее полно раскрываются технико-экономические преимущества железнодорожного транспорта и обеспечивается высокая конкурентоспособность железных дорог на транспортном рынке.

Выводы. Таким образом, рост средней дальности грузовых перевозок носит долгосрочный характер, что видно на примере как отечественных, так и североамериканских железных дорог, и обусловлен

фундаментальными факторами социально-экономического развития. Именно благодаря доставке товаров на дальние расстояния обеспечиваются эффективное межрегиональное разделение труда, специализация и кооперирование производства, подрываются локальные монополии и в итоге повышается эффективность экономики и благосостояние людей. При этом именно в условиях значительной дальности перевозок раскрываются технико-экономические преимущества и обеспечивается высокая конкурентоспособность железных дорог.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. AAR. Railroad Facts. Washington, DC: Policy and Economics Department Association of American Railroads, 2015. 86 p.
2. Мизес Л. фон. Социализм. Экономический и социологический анализ / пер. с англ. М.: Catallaxy, 1994. 416 с.
3. Мокир Дж. Рычаг богатства. Технологическая креативность и экономический прогресс / пер. с англ. М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. 504 с.
4. Радаев В. В. Можно ли спасти российскую легкую промышленность? // Вопросы экономики. 2014. № 4. С. 17 – 36.
5. Загорский К. Я. Экономика транспорта. М.; Л.: Госиздат, 1930. 368 с.
6. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1959. 588 с.
7. Экономика транспорта / под ред. С. К. Данилова. М.: Трансжелдориздат, 1958. 712 с.
8. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Е. Д. Ханукова. М.: Транспорт, 1969. 424 с.

9. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Липидуса, М. Ф. Трихункова. М.: УМК МПС России, 2001. 600 с.

10. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Липидуса. М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. 676 с.

11. Мачерет Д. А. Влияние транспорта на социально-экономическое развитие // Экономика железных дорог. 2003. № 10. С. 16 – 29.

12. Мачерет Д. А., Чернигина И. А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок. М.: МЦФЭР, 2004. 240 с.

13. Мачерет Д. А. Транспортные затраты: нагрузка на экономику или стимулятор роста? // Экономика железных дорог. 2013. № 8. С. 24 – 33.

14. Бубнова Г. В. Мезологистика как инструмент формирования международных производственных систем // Экономика железных дорог. 2015. № 4. С. 13 – 20.

15. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок / Н. Г. Смехова [и др.]; под ред. Н. Г. Смеховой, Ю. Н. Кожевникова. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. 472 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

МАЧЕРЕТ Дмитрий Александрович,
д-р экон. наук, профессор, заведующий кафедрой
«Экономика строительного бизнеса и управление
собственностью», МГУПС (МИИТ)

Статья поступила в редакцию 1.03.2016 г., принята к публикации 7.05.2016 г.

Increase in distance of freight traffic as the long-term economic trend

D. A. MACHERET

Federal State Educational Institution of Higher Education Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, 127994, Russia

Abstract. The analysis of average distance of freight transportation of the largest railway systems of the world made in article — domestic and North American allows making the conclusion that increase of average distance of transportations has long-term character and is caused by the fundamental factors connected with regularities of economic growth. At the same time it is revealed that annual average rate of a surplus of average distance of freight transportation for both considered railway systems is very close and constitutes about 1 %. Growth of distance of transportations happened both in market conditions and in case of centralized state planned economy, during domination of a rail transport in freight transportation and in the conditions of active shift of part of freight flows to other transport modes (first of all pipeline and automobile). The new indicator is offered — “average distance of general movement of goods” which, unlike distance of transportation by a specific transport mode, will characterize movement of goods from the producer to the final consumer within a global exchange, end-to-end logistics of merchandising. The conclusion is drawn on that due to the goods delivery on a long distance effective interregional job specialization is provided, as well as specialization and cooperation of production, local monopolies are undermined and as a result efficiency of economy and welfare of people increases. At the same time in the condi-

tions of considerable range of transportations technical and economic advantages reveal and high competitiveness of the railroads is provided.

Keywords: distance of freight transport; social and economic development; specialization, globalization; competitiveness of railways

REFERENCES

1. AAR. *Policy and Economics Department Association of American Railroads*. Railroad Facts, Washington DC, 2015, 86 p.
2. Mises fon L. *Sotsializm. Ekonomicheskii i sotsiologicheskii analiz* (transl. from English) [Socialism. Economic and Sociological Analysis]. Moscow, Catallaxy Publ., 1994, 416 p.
3. Mokyr J. *Rychag bogatstva. Tekhnologicheskaya kreativnost' i ekonomicheskii progress* [The Lever of Riches: Technological Creativity and Economic Progress]. Moscow, Izdatel'stvo Institut Gaidara Publ., 2014, 504 p.
4. Radaev V. V. *Mozhno li spasti rossiyskuyu legkuyu promyshlennost'?* [Is it possible to save Russian light industry?]. *Voprosy ekonomiki* [Issues of economics], 2014, no. 4, pp. 17 – 36.
5. Zagorskiy K. Ya. *Ekonomika transporta* [Transport economics]. Moscow, Gosizdat Publ., 1930, 368 p.
6. Khachaturov T. S. *Ekonomika transporta* [Transport economics]. Moscow, Izdatel'stvo Akademii Nauk SSSR Publ., 1959, 588 p.
7. Danilov S. K. *Ekonomika transporta* [Transport economics]. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1958, 712 p.

■ E-mail: macheret.dmitry@vniizht.ru (D. A. Macheret)

8. Khanukov E. D. *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway transport economics]. Moscow, Transport Publ., 1969, 424 p.

9. Tereshina N. P., Lapidus B. M., Trikhunkov M. F. *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway transport economics]. Moscow, UMK MPS Rossii Publ., 2001, 600 p.

10. Tereshina N. P., Lapidus B. M. *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway transport economics]. Moscow, FGOU "Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte" Publ., 2011, 676 p.

11. Macheret D. A. *Vliyanie transporta na sotsial'no-ekonomicheskoe razvitiye* [Influence of transport on the socio-economic development]. *Ekonomika zheleznikh dorog* [Railways economics], 2003, no. 10, pp. 16 – 29.

12. Macheret D. A., Chernigina I. A. *Ekonomicheskie problemy gruzovykh zheleznodorozhnykh peregovozok* [Economic problems of freight railway transport]. Moscow, MTsFER Publ., 2004, 240 p.

13. Macheret D. A. *Transportnye zatraty: nagruzka na ekonomiku ili stimulyator rosta?* [Transportation costs: load on economy or growth stimulator?]. *Ekonomika zheleznikh dorog* [Railways economics], 2013, no. 8, pp. 24 – 33.

14. Bubnova G. V. *Mezologistika kak instrument formirovaniya mezhdunarodnykh proizvodstvennykh sistem* [Mid-logistics as a tool for the formation of international production systems]. *Ekonomika zheleznikh dorog* [Railways economics], 2015, no. 4, pp. 13 – 20.

15. Smekhova H. G., Kozhevnikov Yu. N. *Izderzhki i sebestoimost' zheleznodorozhnykh peregovozok* [Expenditures and production cost of railway transport]. Moscow, FGOU "Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte" Publ., 2015, 472 p.

ABOUT THE AUTHOR

MACHERET Dmitriy Aleksandrovich,

Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of faculty "Economics of construction business and property management", Moscow State University of Railway Engineers (MIIT)

Received 1.03.2016

Accepted 7.05.2016

«Вестник ВНИИЖТ» ГДЕ подписаться?

Подписку на научно-технический журнал «Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» («Вестник ВНИИЖТ») можно оформить в любом почтовом отделении связи по Объединенному каталогу «Пресса России», том 1 или агентствах по распространению печатных изданий «Урал-Пресс», АРЗИ.

Подписной индекс журнала — 70116.

Также можно оформить подписку (годовую и полугодовую) на договорных условиях в редакции. Адрес редакции журнала: 129626, Москва, 3-я Мытищинская ул., д. 10, тел.: +7 (499) 260-43-19, факс: +7 (499) 262-00-70, E-mail: journal@vniizht.ru.

Подписчики стран ближнего и дальнего зарубежья могут подписаться на журнал «Вестник ВНИИЖТ» по каталогам подписного агентства АО «МК-Периодика» (www.periodicals.ru).