

УДК 338.51(516.22;24;46);338.58

Т.М. Гайноченко

ЦИКЛИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА ТРАНСПОРТЕ¹

Аннотация. В статье проведен анализ основных подходов к периодизации тарифной политики на транспорте. Представлена периодизация тарифной политики на транспорте России с учетом динамических свойств мир-системных экономических процессов и направления ее развития на перспективу.

Ключевые слова: транспорт, формы стоимости, тарифная политика, циклическая динамика.

Tatiana Gainochenko

CYCLICAL DYNAMICS OF TRANSPORT PRICING POLICY

Annotation. The article presents a periodization of the transport pricing policy in Russia, taking into account the dynamic properties of the world-system economic processes. The analysis of the main approaches to the periodization of the transport pricing policy is undertaken, main directions of its development are given.

Keywords: transport, forms of value, pricing policy, cyclical dynamics.

Проблеме цикличности в экономике посвящено много работ экономистов. Выделяют циклы экономической конъюнктуры, повторяющиеся через 7–11 лет, и длинные волны экономического роста или циклы Кондратьева продолжительностью в среднем 40–60 лет. Помимо этого экономисты рассматривают краткосрочные циклы Китчина (3–4 года) и циклы Кузнеца, или строительные циклы (15–30 лет). Несмотря на то, что причины и механизмы циклов являются предметом длительных дискуссий, экономической наукой накоплен обширный фактический материал и сделан ряд теоретических обобщений об источниках и способах адаптации экономики и общества к неравномерностям развития. Причем, если первые модели рыночной экономики исходили из естественности равновесного состояния спроса и предложения, инвестиций и сбережений, то в настоящее время состояние равновесия в экономике принято считать частным случаем развития мир-системы. В зависимости от того, на какой повышательной или понижающей фазе большого кондратьевского цикла (БКЦ) разворачиваются краткосрочные и среднесрочные циклы деловой активности, их острота усиливается или смягчается, потребность в реформировании экономики возрастает или ослабевает [2].

Транспорт представляет собой неотъемлемую часть развития человеческой цивилизации. Однако экономика транспорта как наука начала складываться с появлением и распространением железнодорожного транспорта. Ее развитие неразрывно связано со всеми отраслями экономики и структурой расселения. Осмысливая богатый научно-практический опыт многих поколений, эволюцию тарифной политики на транспорте России было бы неверным изучать не только вне рамок российской экономики, но и вне мир-системного экономического поля. Следовательно, одна из главных задач настоящей статьи – анализ основных подходов к периодизации тарифной политики на транспорте и выявление ее привязанности к «поворотным», от повышательных фаз к понижающим и наоборот, кризисам единой мир-системы. Такой подход, по нашему мнению, является важным ключом к пониманию тенденций развития и выбору концептуальной модели транспортной и тарифной политики для транспортного комплекса России.

Факт существования больших кондратьевских волн признается далеко не всеми экономистами. В то же время концепция существования длинных волн экономического роста согласуется с ха-

рактором основных производственных фондов транспорта, которые функционируют десятки лет, требуя значительных затрат времени и ресурсов на их производство. Инвестирование в транспортную инфраструктуру радикально изменяет условия производства, повышая уровень экономической отдачи территории. Это приводит к наступлению периода нового строительства, находят применение новые технологии и создаются новые производительные силы, которые требуют обновления производственных отношений, расширения рынков сырья и сбыта. Многие ученые подчеркивали значимость влияния длинных волн экономического роста на политические, культурные, социальные изменения в обществе. Однако вследствие повышения уровня организации мир-системного экономического пространства параметры порядка, выводящие его на новый виток развития, изменяются. Так, во времена Н. Д. Кондратьева это были ценовые показатели, затем они сменились на показатели экономического роста и в данный момент происходит постепенный переход на показатели экономического развития.

Следует подчеркнуть наше согласие с позицией авторов [2] относительно понятия «цикл» – это не простое повторение определенных этапов, а повторение некоторых общих элементов развития на качественно новом уровне, требующем структурных изменений и повышения уровня организации рассматриваемой системы.

Опыт развития и регулирования транспортных тарифов в отечественной экономической литературе обычно принято рассматривать в контексте исторического развития транспортного комплекса России. Так, если до экономических реформ 1990-х гг. исторический горизонт охватывал период, начиная с 1917 г., то в пореформенное время возник интерес к позитивному изучению опыта построения транспортных тарифов в дореволюционный период. Причем, если в советскую эпоху в качестве критерия деления исторического времени выступал уровень приближения транспортных тарифов к общественно необходимым затратам, то в последнее время таким критерием стал выступать уровень централизации тарифного регулирования.

Так, в одном из солидных учебных пособий по транспортным тарифам, изданном в 1988 г., авторы выделяли четыре крупных этапа в развитии системы железнодорожных тарифов в СССР [5]: 1-й этап – тарифы в период военного коммунизма и восстановления народного хозяйства; 2-й этап – тарифы в период коллективизации сельского хозяйства и индустриализации страны; 3-й этап – тарифы в годы Великой Отечественной войны и в первые послевоенные годы; 4-й этап – тарифы в период коренного перевооружения отраслей народного хозяйства и транспорта. В 2004 г. один из авторов вышеупомянутого учебного пособия, д.э.н. Крейнин А. В., объединил все перечисленные ранее четыре этапа в один – регулирование тарифов в условиях плановой экономики (1917–1991 гг.) [3]. Дополнительно автором были изучены вопросы построения тарифов в дореволюционный период и выделены два этапа, различающиеся уровнем централизации тарифного дела. В результате сложилась следующая периодизация тарифного дела на железнодорожном транспорте: 1-й этап – регулирование тарифов на первом этапе развития железных дорог России (1837 – 1888 гг.); 2-й этап – централизация тарифного регулирования (1889–1917 гг.); 3-й этап – регулирование тарифов в плановой экономике (1917–1991 гг.); 4-й этап – регулирование тарифов в период перехода к рыночной экономике (1991–2004 гг.).

Следует отметить, что большое внимание автор [3], как ведущий специалист в области железнодорожных тарифов, посвятил реформе 2003 г., которая отразила основные организационно-управленческие, технико-технологические и институциональные изменения, имевшие место на железнодорожном транспорте в постперестроечный период. Оба подхода рассматривают тарифную политику на транспорте на уровне отдельной страны, а не на мир-системном уровне, что было отчасти оправдано общеэкономической политикой того времени. Однако, в настоящее время такой подход значительно ограничивает понимание социально-экономических процессов, протекающих на транспорте, в экономике и в обществе.

В рамках настоящей статьи представляет научно-практический интерес обращение авторов работы [4] к макроскопическому изучению проблем развития железнодорожного транспорта, в которой эволюция экономики железнодорожного транспорта разбита на три основных фазы: 1 фаза – «тезис», этап экстенсивного развития; 2 фаза – «антитезис», этап интенсивного развития в рамках централизованной плановой экономики; 3 фаза – «синтез», этап инновационного развития. Несмотря на то, что в данной работе вопросы построения тарифов не являются основным объектом рассмотрения, авторами сформулирована концепция о равновесном рыночном тарифе, обеспечивающем необходимые средства для развития. В качестве основной причины отклоняющей рыночный тариф от равновесного уровня, т.е. уровня обеспечивающего равновесие спроса и предложения на рынке железнодорожных перевозок, признается государственное регулирование и установление предельного уровня тарифов на железнодорожные грузовые перевозки на уровне ниже равновесного. Авторы, справедливо утверждают, что этот уровень позволяет железнодорожному транспорту возмещать только текущие издержки и не содержит инвестиционной составляющей, а следовательно, является препятствием для расширенного воспроизводства на железнодорожном транспорте. Следует согласиться с тем, что в настоящее время развитие железнодорожного транспорта сдерживается недостатком инвестиционных ресурсов в отрасли. Однако, нельзя согласиться с тем, что причина этого явления кроется исключительно в неэффективности государственного регулирования в целом и регулирования инфраструктурной составляющей железнодорожного тарифа в частности.

Транспортные тарифы – это система коэффициентов преобразования макроэкономической конфигурации, позволяющая в рамках достигнутого технологического стиля обеспечивать необходимый уровень самодостаточности социальной системы, в рамках которой той или иной производственно-транспортной системы. Из этого определения следует, что транспортный тариф является одним из элементов в структуре общей цены на ту или иную продукцию – это во-первых. Во-вторых, транспортный тариф формируется в условиях той формы стоимости, которая является доминирующей на конкретном этапе развития рыночных отношений. В-третьих, уровень транспортных тарифов зависит от цикла деловой активности и фазы длинной волны экономического роста. В-четвертых, существует целый ряд тарифообразующих факторов, отклоняющих транспортные тарифы от стоимости и государственная политика является одним из них. Эффективность государственного вмешательства в экономические процессы носит также колебательный характер.

Рост количества конкурирующих направлений, существенные изменения в размещении производства в масштабах мир-системного экономического пространства, снижение ресурсо- и энергоёмкости экономики, в том числе и транспортного производства, за счет внедрения новых материалов и источников энергии, рост мобильности факторов производства приводят к дисбалансам как национальных, так и мировой транспортной системы, построенных на формах стоимости, не отвечающих уровню развития мир-системного экономического пространства. В такие периоды наиболее важным становится вопрос о том, кто и насколько эффективно контролирует потоки мировой торговли, а также решает критический вопрос о том, кому и что можно или нельзя купить. Как следствие, вопрос экономической эффективности уступает политической целесообразности, а в случае тщетности дипломатических путей урегулирования приводит к открытым формам конфронтации. Поэтому автору представляется целесообразным проследить развитие тарифной политики и тарифного дела на транспорте в контексте эволюции форм стоимости с учетом динамики длинных волн экономического роста и оценить адекватность принципов построения транспортных тарифов их модификациям. Первым шагом в этом направлении является предпринятая в данной статье попытка составить периодизацию этого процесса. С учетом сказанного, в развитии тарифного дела и тарифной политики на транспорте в России может быть выделено четыре основных эпохи, которые связаны прямыми и обратными свя-

зьями с повышательными и понижательными тенденциями длинных волн экономического роста (см. табл. 1).

Проведенный анализ позволяет сделать ряд следующих предварительных выводов.

1. Транспорт как одна из отраслей реального сектора экономики отражает тенденции присущие мир-системному экономическому пространству. В его развитии одновременно присутствуют повышательная и понижательная тенденции длинных волн экономического роста. Они проявляются в распределении транспортной работы между видами транспорта, причем внутриотраслевые дисбалансы могут возникать из-за действий как государства, так и бизнес-сообщества.

2. Развитие транспорта является одним из факторов, определяющих смену тенденций в мир-системном пространстве. Например, масштабные инвестиции английского капитала в железнодорожное строительство в США, Австралии, Индии и других странах вызвали стагнацию в самой Англии, инвестиции французского капитала в железнодорожное строительство в Российской империи способствовали началу освоения новых технологий транспортных коммуникаций в стране и помогли Франции выплатить Германии огромные репарации после поражения в Франко-Прусской войне 1870–1871 гг. Россия, которая не могла соперничать с Британией по уровню технологий и экономической развитости, долгое время компенсировала свое технологическое отставание за счет высокого уровня ее интеллектуального и культурного развития, грамотности политиков, добившись от Наср-эд-дин шаха полного отказа от строительства железных дорог и в 1888 г. монопольного права на торговлю табаком и став в конце XIX в. доминантом в Персии [1]. Развитие морского и железнодорожного транспорта привело к экспорту зерна из России, США, Канады, Индии, что в 1870–1890-х гг., с одной стороны, привело к аграрному кризису в Западной Европе, а, с другой стороны, помогло ряду стран выйти из мальтузианской ловушки [2].

3. Транспортная сеть как часть структуры расселения обладает инертностью и не может быстро реагировать на изменения внешних факторов, что приводит к поочередной смене характера социально-экономических процессов в пространстве в диапазоне ортогональных и секторально-кольцевых дисторсий основных узлов хозяйственной деятельности. Таким образом, транспортная сеть обладает ресурсным потенциалом и может изменять длительность и глубину понижательных и повышательных тенденций в мир-системном экономическом пространстве.

4. Субъекты социально-экономической деятельности могут влиять на характер обратной связи между тенденциями. Например, восходящая фаза (А-фаза) третьей длинной волны была прервана в России в 1914–1924 гг., что продлило ее развитие в основных развитых странах мир-системного экономического пространства. В то же время на нисходящей фазе (В-фазе) этой волны в России наблюдалась повышательная тенденция за счет сочетания централизации и децентрализации экономической политики, в том числе и тарифной политики на транспорте. Противоположный эффект наблюдался во время восходящей фазы пятой волны в 1990/3–2001/2 гг. в мир-системном пространстве и понижательной тенденции в России в результате реверсивной экономической и транспортной политики.

5. Уровень развития формы стоимости может способствовать сокращению или удлинению продолжительности повышательной или понижательной тенденций и зависит от быстроты реакции общества. Наибольшей адаптационной способностью к изменениям обладает рыночная экономика и либерально-демократическое политическое устройство по сравнению с традиционными системами. Например, гибкость тарифной политики на транспорте и бюджетно-денежная форма стоимости в СССР в 1920–1960-е гг. позволила накопить достаточно средств для расширенного воспроизводства на всех видах транспорта [5], выиграть Вторую мировую войну и продемонстрировать миру механизмы сокращения продолжительности нисходящих фаз. В то же время отечественный опыт укрепил

позиции экономистов, склонных придавать первостепенное значение психологической теории при объяснение причин смены тенденций длинных волн экономического роста.

Таблица 1

**Соотношение между длинными волнами экономического роста,
циклами деловой активности и развитием тарифного дела на транспорте в России [2]**

Порядковый номер длинной волны	Фазы длинных волн и их даты	Порядковые номера и даты циклов деловой активности	Порядковый номер этапа	Продолжительность этапа	Форма стоимости	Особенности периода
I	В (нисходящая): 1817–1847 гг.	J1: 1817–1825	I	Конец XVIII в. – 1830-е гг.	Случайная и всеобщая	Простое товарное производство, основа обмена – величина труда, заключенного в товаре
		J2: 1825–1836/7				
		J3: 1836/7–1847	II	1840–1880-е гг.	Становление денежной формы стоимости	Модификация формы стоимости – цена производства
II	А (восходящая): 1847–1873 гг.	J4: 1847–1857				
		J5: 1857–1866				
		J6: 1866–1873				
В (нисходящая): 1873–1890/3 гг.	J7: 1873–1882					
	J8: 1882–1890/3	1890–1910-е гг.		Становление бюджетно-денежной формы стоимости с элементами валютно-денежной формы стоимости	Централизация тарифного дела и развитие территории	
III	А (восходящая): 1890–1929/33 гг.					J9: 1890/3–1900/3
						J10: 1900/3–1907
						J11: 1907–1920
J12: 1920–1929/33	III		1920–1970-е гг.			Развитие бюджетно-денежной формы стоимости
В (нисходящая): 1929/33–1948/9 гг.		J13: 1929/33–1937/8				
		J14: 1937/8–1948/9				
		IV		А (восходящая): 1948/9–1966/7	J15: 1948/9–1957/8	
J16: 1957/8–1966/7						
В (нисходящая):	J17: 1966/7–1974/5		Модификация формы стоимости с учетом производительности труда и основных			

Порядковый номер длинной волны	Фазы длинных волн и их даты	Порядковые номера и даты циклов деловой активности	Порядковый номер этапа	Продолжительность этапа	Форма стоимости	Особенности периода
	1966/7–1979/82 гг.	J18: 1974/5–1979/82				производственных фондов, параметр порядка – факторная эффективность
V	А (восходящая): 1979/82–2008/10 гг.	J19: 1979/82–1990/3 J20: 1990/3–2001/2 J21: 2001/2–2008/10		1980–2000-е гг.	Развитие валютно-денежной формы стоимости	Регресс формы стоимости – цена производства, параметр порядка – валютный курс
			IV	2008/10 – н.в.	Становление финансово-денежной формы стоимости	Формирование территориальных инвестиционных кластеров местного, регионального, глобального масштаба, модификация формы стоимости в рамках кластера, параметр порядка – социально-экономическая эффективность

6. Изменение параметров порядка при переходе от одной волны к другой отражает результат изменений мир-системного экономического пространства, которое становится многослойным и многомерным. На транспорте это проявляется через разделение национального транспортного рынка на внутренний и внешний сегменты. Роль последнего состоит в формировании каркаса мировой транспортной системы с помощью развития международных транспортных коридоров (МТК). Доходы от функционирования МТК составляют часть совокупного мирового дохода стратегических субъектов макроэкономики, а объекты транспортной инфраструктуры формируют совокупный финансовый капитал. Внутренние субъекты и объекты национальных транспортных систем образуют институты текущих рынков и источники национального дохода.

7. Развитие национальных транспортных систем в ближайшей перспективе возможно на базе территориальных инвестиционных кластеров соответственно местного и регионального рынков, связывающих как разные по эффективности виды транспорта, так и разные по эффективности товарные рынки. Система территориальных инвестиционных кластеров соединяет фондовые рынки с рынками основного капитала, способствуя кооперации малого и среднего бизнеса, и формирует механизмы

регулирования инфляционного потенциала фондовых рынков и повышения социальной активности общества при активной поддержке государства. Это создает условия постепенного вхождения национальных транспортных систем и экономик отдельных стран (экономической группировке стран) в мировую транспортную систему и мир-системное экономическое пространство, используя в качестве управляющих параметров порядка показатели экономического развития.

Библиографический список

1. Гайноченко, Т. М. Значение XVIII–XIX вв. в формировании транзитного потенциала России / Т. М. Гайноченко // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2013. – № 14. – С. 259–264.
2. Гринин, Л. Е. Циклы развития современной Мир-Системы / Л. Е. Гринин, А. В. Коротаев, С. В. Цирель ; отв. ред. С. Ю. Малков. – М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2011. – 248 с.
3. Крейнин, А. В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004 гг.) / А. В. Крейнин. – М., 2004. – 225 с.
4. Лapidус, Б. М. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет. – М. : КРАСАНД, 2014. – 234 с.
5. Транспортные тарифы : учеб. пособ. для вузов ж.-д. транспорта / А. П. Абрамов, В. А. Дмитриев, А. В. Крейнин [и др.] ; под ред. В. А. Дмитриева. – М. : Транспорт, 1988. – 232 с.