

ДИНАМИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ КАК МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНДИКАТОР

Дмитрий МАЧЕРЕТ

доктор экономических наук, профессор,
Московский государственный университет
путей сообщения (МИИТ)
(127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9).
E-mail: macheretda@rambler.ru

Аннотация

В статье обоснована возможность использования динамики грузовых перевозок в качестве макроэкономического индикатора. Показана особая значимость в условиях нашей страны темпов прироста среднесуточной погрузки грузов на железнодорожном транспорте как характеристики экономической динамики. На основе анализа их изменения на сети железных дорог в 1960–2014 годы выявлено семь фаз экономической динамики. Показано, что темпы прироста погрузки грузов на железнодорожном транспорте не только адекватно, но зачастую более оперативно и точно, чем традиционные макроэкономические показатели, отражают изменения экономической ситуации в стране. Кроме того, использование в качестве макроэкономического индикатора темпов прироста железнодорожной погрузки позволяет сопоставить экономическую динамику в условиях рыночной и централизованной плановой экономики. Показано позитивное влияние структурных реформ, в том числе реформы железнодорожного транспорта, на экономическую динамику, подчеркнута значимость развития транспортной инфраструктуры для стимулирования экономического роста.

Ключевые слова: централизованная плановая экономика, рыночная экономика, экономическая динамика, динамика железнодорожных грузовых перевозок.

JEL: F15, E32, P29.

Ойковочиа • Полтика

OIKONOMIA • POLITIKA

Макроэкономические измерения начали осуществляться еще в XVII столетии, но только в середине XX века, когда макроэкономика сформировалась в виде одного из ключевых разделов экономической науки и практики, они превратились в системный стандартизированный инструмент оценки состояния экономики страны, основанный на системе национальных счетов [Мэддисон, 2012]. Несмотря на достигнутый с тех пор прогресс в совершенствовании системы национальных счетов, в измерении макроэкономических показателей сохраняются «многочисленные сложности и неясности» [Беккерман, 2004], а основной макроэкономический индикатор — валовой внутренний продукт (ВВП), его компоненты, а также связанные с ним и производные от него показатели (такие как ВВП на душу населения) нередко являются объектами серьезной критики со стороны как ученых, так и практиков. Этим показателям предлагаются различные дополнения и альтернативы, такие, например, как уже вошедший в практику макроизмерений индекс развития человеческого потенциала, в котором помимо среднедушевого ВВП учитываются иные показатели, и даже «уровень счастья» [Лэйард, 2012].

Не отрицая ключевого значения ВВП, его компонентов и производных показателей для оценки макроэкономических результатов и динамики экономического развития, следует согласиться с тем, что палитра макроэкономических индикаторов нуждается в обогащении.

Это особенно актуально в нашей стране, где имеющаяся статистическая база не соответствовала современным стандартам вплоть до начала 1990-х годов, что обусловило необходимость проведения альтернативных оценок [Смирнов, 2013а].

Адекватную характеристику общеэкономической ситуации позволяет получить исследование транспортной деятельности, которая отражает взаимосвязи хозяйствующих субъектов.

В работе [Мачерет, 2006] обосновано, что транспортная динамика является достоверным индикатором макроэкономической динамики, а наиболее общие выводы о транспортной динамике могут быть сделаны на основе темпов изменения объемов грузовых перевозок.

В качестве значимого индикатора макроэкономической конъюнктуры в России можно рассматривать прежде всего перевозки грузов на железнодорожном транспорте [Мачерет и др., 2009].

Значимость объемов грузовых железнодорожных перевозок как макроэкономического индикатора определяется тем, что они характеризуют уровень объемов производства и сбыта в натуральном измерении как в целом в экономике страны, так и по отдельным товарам, отраслям и регионам, причем ежесуточно. Можно без преувеличения сказать, что другого такого оперативного индикатора экономической конъюнктуры не существует, ведь статистические данные об объемах промышленного производства становятся известны лишь к середине месяца, следующего за отчетным. (Уровень потребления электроэнергии тоже может претендовать на эту роль, но он не дает столь детальных оценок, например по видам товаров.)

При этом, конечно, необходимо учитывать и серьезные различия между структурой производства и структурой грузовых железнодорожных перевозок, вследствие чего темпы изменения общих объемов производства и железнодорожных перевозок различаются, иногда существенно. Однако как оперативные показатели тенденции изменения экономической ситуации (выражающейся такими понятиями, как «рост», «спад», «стабилизация», «оживление» или «ускорение роста», «замедление роста», «углубление спада», «замедление спада» и т. п.) объем и динамика грузовых железнодорожных перевозок в российской экономике, где железнодорожный транспорт выполняет свыше 40% всего грузооборота (а без учета трубопроводов — свыше 85%), по-видимому, не имеют аналогов.

Динамика грузовых железнодорожных перевозок достоверно характеризует не только текущие конъюнктурные колебания, но и долгосрочные макроэкономические тенденции.

Важным аргументом в пользу возможности использования в качестве макроэкономического индикатора погрузки грузов на железнодо-

рожном транспорте является ее высокая корреляция с показателями промышленного производства [Рышков, 2008. С. 66].

С учетом вышеизложенного представляется весьма продуктивным проведение долгосрочного анализа динамики железнодорожной погрузки в нашей стране, охватывающего периоды существования как централизованной плановой, так и рыночной экономики, включая этапы экономического роста, стагнации и спада. Этим условиям вполне удовлетворяет более чем полувековой период с 1960 по 2014 год.

Анализ годовых темпов прироста среднесуточной погрузки за этот период (рис. 1) позволяет выделить следующие фазы экономической динамики.

Первая (I) фаза — устойчивый рост в рамках централизованной плановой экономики (1960—1974 годы). В этот период среднегодовой темп прироста среднесуточной погрузки составлял +4,2%, а по годам колебался от +1,7 до +7,2%. При этом, как правило (в 11 из 15 лет), среднегодовые приросты превышали 3%.

Высокая экономическая динамика в рассматриваемый период обеспечивалась за счет вовлечения в хозяйственное использование новых месторождений полезных ископаемых, новых сельскохозяйственных угодий, ввода новых мощностей в обрабатывающей промышленности, продолжения урбанизации. Некоторую поддержку экономическому росту, по-видимому, оказало и проведение в середине 1960-х годов хозяйственной реформы, ставившей целью повышение самостоятельности предприятий и роли экономических стимулов. Однако эта реформа носила очень ограниченный характер, и вскоре новации в системе хозяйственного управления сошли на нет. Централизованное управление экономикой на основе командно-административных методов осталось неизменным, и оно все в большей степени не соответствовало новым вызовам, связанным с развитием наукоемких

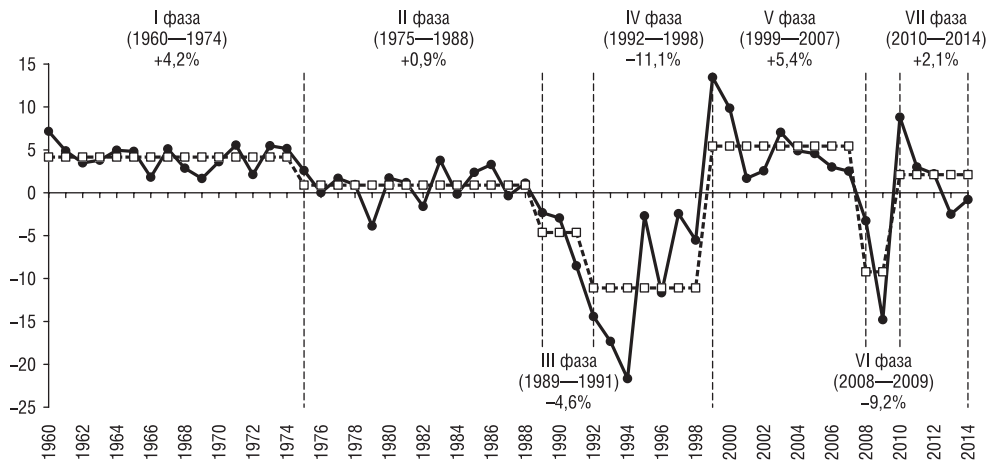


Рис. 1. Динамика темпов прироста среднесуточной погрузки на сети железных дорог Российской Федерации (%)

технологий и переходом глобального социально-экономического развития в постиндустриальную фазу. В этих условиях резкое замедление динамики советской экономики становилось неизбежным.

Вторая (II) фаза — стагнация централизованной плановой экономики (1975—1988 годы). Темпы прироста погрузки в этот период резко снижаются и составляют в среднем +0,9%, то есть почти в пять раз меньше, чем в первой фазе. При этом в отдельные годы темпы прироста среднесуточной погрузки колеблются от +3,8% до -3,9%.

По сравнению с предыдущей фазой, помимо резкого снижения темпов роста (нормальный для предыдущей фазы годовой прирост погрузки свыше 3% становится редким исключением), исчезает его устойчивость:

- четыре года из 14 характеризуются снижением погрузки, а один — нулевым приростом, причем темп наибольшего снижения погрузки по абсолютной величине даже несколько превосходит темп максимального прироста;
- увеличивается разница между максимальным и минимальным показателями динамики (если в фазе устойчивого роста она составляла 5,5 п.п., то в фазе стагнации — уже 7,7 п.п.); при этом год существенного спада погрузки (1982) сменяется годом ее значительного роста (1983), за которым опять же следует спад (1984) — то есть налицо экономическая «аритмия».

Очевидно, что хотя экономика и реагировала на политические импульсы отдельными «рывками» (1983, 1985—1986 годы), общая ситуация постепенно ухудшалась. В этом контексте «знаменитый» 1988 год, традиционно рассматриваемый как год максимальных объемов производства и перевозок в советский период, на деле оказался последним годом в период стагнации, когда советской экономической системе еще удалось продемонстрировать положительную динамику.

На примере данного периода хорошо видны преимущества использования погрузки в качестве индикатора развития централизованной плановой экономики перед традиционно применяемыми показателями, такими как промышленное производство.

По официальной советской статистике в течение всего периода 1975—1988 годов сохранялись высокие темпы промышленного роста, хотя и несколько снизившиеся по сравнению с 1960-ми — началом 1970-х годов, но не опускавшиеся ниже 2,8% в год. При этом рост был зафиксирован даже в 1989 году [Смирнов, 2013а. С. 78]. И по консенсус-оценкам, сформированным на основе альтернативных официальной статистике данных, в период 1975—1988 годов промышленное производство в РСФСР росло, пусть и не очень высокими темпами, все годы, кроме 1979-го [Смирнов, 2013а. С. 79]. В указанном году зафиксировано небольшое снижение промышленного производства — на 0,4% (для сравнения — спад погрузки был на порядок больше). То есть даже альтернативные оценки динамики промышленного производства не позволяли столь определенно диагностировать серьезное

ухудшение состояния советской экономики, как об этом свидетельствовала официальная статистика железнодорожной погрузки.

После длительной стагнации наступила *третья (III) фаза — ускоряющегося спада централизованной плановой экономики (1989—1991 годы)*, что проявилось в нарастающем падении погрузки на железнодорожном транспорте с $-2,3\%$ в 1989 до $-8,5\%$ в 1991 году. В среднем за этот период темп спада составил $4,6\%$, что по абсолютной величине даже больше, чем средний темп прироста в период устойчивого развития ($+4,2\%$).

В результате спада абсолютный уровень среднесуточной погрузки в 1991 году стал ниже, чем в последнем предстагнационном 1974 году. Таким образом, *три года явного кризиса централизованной экономики перечеркнули все положительные результаты, которые хотя и медленно, неустойчиво, но все же формировались в период стагнации, и количественно отбросили экономику почти на два десятилетия назад.*

С учетом того, что третья фаза является логическим продолжением и завершением второй, есть смысл рассмотреть их результаты в целом. И эти результаты — отрицательные. За период 1975—1991 годов среднесуточная погрузка на железнодорожном транспорте снижалась в среднем за год примерно на $0,1\%$.

Из проведенного анализа следуют важные выводы.

Экономический спад был не следствием «перестройки» и дальнейшего «развала» советской системы (как некоторые полагают), а предшествовал ему. Три последних советских года — время значительного и усиливающегося спада. Но предпосылки к нему сформировались в предыдущей фазе стагнации, а следовательно, *кризис советской экономики в действительности начался еще в середине 1970-х годов.* Он протекал в «застойной» форме и выражался в резком замедлении средних темпов прироста и в появлении годов с отрицательной динамикой. В силу внутренней негибкости социалистической экономики и ее высокой инерционности этот период продолжался почти полтора десятилетия, до того как перешел в явный спад, имевший необратимые последствия.

Поэтому, соглашаясь с обоснованным мнением С. В. Смирнова [Смирнов, 2013b. С. 148] о том, что трансформационный спад «начался не с распадом СССР, а зародился в недрах плановой экономики», следует сделать важное уточнение — это зарождение произошло не «за два года до ее краха», а примерно за 15 лет до этого, в середине 1970-х годов.

При этом к 1991 году распад хозяйственных связей, о котором свидетельствует и динамика углубления спада погрузки, достиг такой степени, что спасти экономику страны от полного краха могли только незамедлительные и радикальные реформы. Никакие «меры по стабилизации» уже не работали. Стабилизировать, по большому счету, было нечего. Необходимо было на руинах развалившейся системы централизованного хозяйства выстраивать современную рыночную экономику.

Четвертая (IV) фаза (1992—1998 годы) — трансформационный кризис экономики, в ходе которого в стране сформировались рыночные отношения. По сравнению с предыдущей фазой темп спада среднесуточной погрузки значительно возрос и составил в среднем за год —11,1%, а в отдельные годы — от —2,4 до —21,7%. Столь значительное ускорение спада можно объяснить как набранной еще в третьей фазе инерцией нисходящего тренда, превращающегося в «обвал», так и повышением скорости реагирования хозяйствующих субъектов на экономическую ситуацию в условиях формирования, благодаря экономическим реформам, рыночных механизмов обратной связи. Продукция при отсутствии спроса уже не производилась, нерентабельные производства сворачивались. При этом в экономике происходили структурные изменения, ресурсы перемещались в те сферы, которые удовлетворяли рыночный спрос.

В силу того, что экономика многие десятилетия до этого развивалась практически без учета фактора спроса, ее адаптация к рыночным условиям потребовала столь длительного времени и глубокого спада.

Формирование основных рыночных институтов к концу 1990-х годов стало необходимым, а повышение ценовой конкурентоспособности российских товаров после падения курса рубля во второй половине 1998 года оказалось достаточным условием для перехода экономики в *пятую фазу — рыночного роста (1999—2007 годы)*.

Переход от четвертой к пятой фазе экономической динамики в очередной раз показал, что железнодорожные грузовые перевозки являются очень чутким индикатором происходящих в экономике изменений.

В сентябре 1998 года, в следующем месяце после дефолта по ГКО и падения курса рубля, уровень погрузки на железнодорожном транспорте России снизился до минимального значения за весь период продолжавшегося уже десять лет спада. Он был в 2,75 раза ниже показателя сентября «максимального» 1988 года, а к уровню сентября предшествующего 1997 года, то есть всего за год, погрузка снизилась более чем на 12%.

Но уже через три месяца — хотя общественные настроения и ожидания были далеко не оптимистичны — железнодорожный «барометр» стал показывать улучшение ситуации. Уровень погрузки в декабре к сентябрю возрос на 6%. Глубина падения по сравнению с соответствующим периодом 1988 года уменьшилась до 2,4 раза, по сравнению с 1997 годом — до менее чем 2%.

Российская экономика после многолетнего то ускорявшегося, то замедлявшегося падения входила в период долгожданного роста. И хотя спад ВВП в IV квартале 1998 года был даже глубже, чем в III квартале [Гайдар, Чубайс, 2011. С. 116], железнодорожные перевозки оперативно и достоверно фиксировали тенденцию начинающегося экономического подъема. На следующий год перелом негативного экономического тренда стал явным.

К сентябрю 1999 года, в течение года после прохождения низшей точки спада, уровень погрузки возрос почти на 23%. В целом по году прирост был, конечно, меньше, но тоже весьма впечатляющим — свыше 13%, тем самым за год с лихвой было наверстано падение трех предшествующих лет.

При характеристике пятой фазы как периода роста следует оговориться, что поскольку уровень среднесуточной погрузки в 2007 году по абсолютной величине достиг лишь значения 1993 года, то есть оставался существенно ниже докризисного уровня, этот рост является восстановительным, а не чистым.

В то же время советская плановая экономика и новая российская экономика, в принципе рыночная, хотя и не совершенная, различаются качественно, а потому несопоставимы количественно. По этой причине сравнение абсолютных объемов грузовых перевозок в постсоветской экономике и экономике советской имеет смысл прежде всего производственный (для оценки выполняемой транспортной работы, интенсивности использования технических средств и т. д.), а не экономический. *В централизованной плановой экономике перевозились грузы, а не товары*, продукция, произведенная в соответствии с нарядами плановых органов, а не в соответствии со спросом. И потому объем производства и перевозок этой продукции очень слабо характеризовал уровень удовлетворения общественных потребностей. Ведь реальные потребности невозможно рассматривать в отрыве от полезности экономических благ, а значит — от цен, которые готовы платить за них потребители. В условиях тотального государственного регулирования цен и отсутствия рыночных механизмов потребности достоверно не выявляются, и производство не может быть сориентировано на их удовлетворение.

Поэтому при сравнении фаз, относящихся к периодам рыночной и нерыночной экономики, корректно сопоставлять не абсолютные уровни производства и перевозок, а темпы их прироста, ибо последние рассчитываются путем соотнесения показателей внутри одной фазы, то есть показателей качественно практически однородных и количественно соизмеримых.

Здесь необходимо еще раз отметить преимущество использования показателей объемов перевозок, например погрузки на важнейшем в России виде транспорта — железнодорожном — для такого сопоставления. Совокупные объемы промышленного производства и ВВП оцениваются в стоимостной форме, а при тотальном государственном регулировании цен подобная оценка (даже если абстрагироваться от недостатков методологии советского народнохозяйственного учета и многочисленных «приписок») в принципе не может быть достоверной. Более предпочтительным является использование такого натурального обобщающего показателя, как погрузка на железнодорожном транспорте.

В пятой (V) фазе была достигнута наивысшая за рассматриваемый более чем полувековой период динамика погрузки: в среднем за год

+5,4%, а максимально (в 1999 году) +13,4%, что значительно превосходит соответствующие результаты периода устойчивого развития в рамках централизованной плановой экономики (+4,2 и +7,2% соответственно).

Безусловно, в пятой фазе проявился и эффект «низкой базы». Ввод в действие ранее не загруженных, но наконец адаптированных к работе на рынок производственных мощностей, вовлечение свободных трудовых ресурсов позволили совершить «скачок». Но если бы дело было только в этом, то темпы роста производства и погрузки на протяжении всей фазы имели бы тенденцию к убыванию. А это не так. После двух «рекордных» лет (1999 и 2000), когда в большей мере, по-видимому, проявился эффект «низкой базы», динамика погрузки резко снизилась, но затем в 2003 году существенно возросла, и в 2004—2005 годы также находилась на весьма высоком уровне, превосходящем средние темпы устойчивой фазы советского периода. Это «второе дыхание» связано как с благоприятной конъюнктурой мирового рынка, так и с продолжением в первые годы нынешнего столетия структурных экономических реформ, начатых в 1990-е годы. Как отмечал Е. Т. Гайдар, «последовательно претворять в жизнь эти реформы начали в 2000—2001 гг. По ряду важных направлений за эти годы было сделано много полезного» [Гайдар, 2013. С. 63].

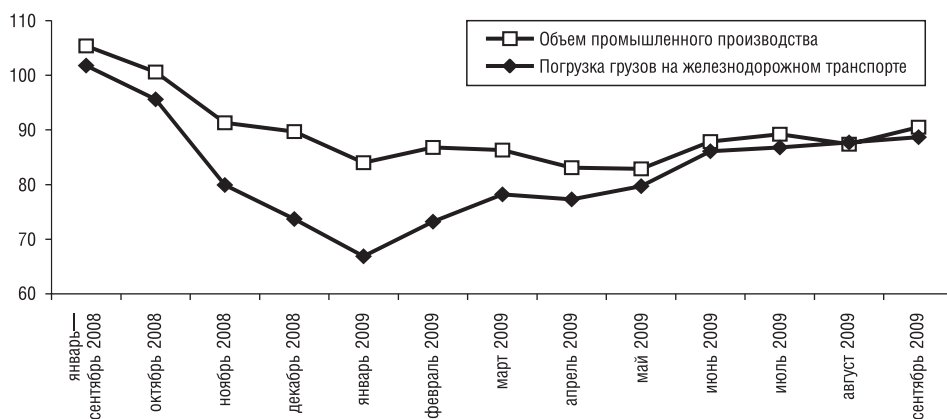
Одной из ключевых стала структурная реформа железнодорожного транспорта, программа которой была определена постановлением Правительства России № 384 от 21 мая 2001 года [Программа структурной реформы..., 2001].

В рамках первого этапа реформы на железнодорожном транспорте в 2003 году были разделены государственное управление и хозяйственная деятельность и создано ОАО «РЖД», что имело принципиально важное значение для развития в отрасли рыночных отношений и повышения эффективности транспортного обслуживания экономики страны [Лапидус, Мачерет, 2014]. В том же году, еще до создания ОАО «РЖД», был введен в действие новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», сыгравший важную роль в развитии конкурентной среды в отрасли [Хусаинов, 2015a]. Новый прейскурант дал мощный импульс развитию рынка оперирования грузовыми вагонами, что способствовало ликвидации их хронического дефицита и обеспечило наращивание вагонного парка в период 2003—2008 годов в соответствии с динамичным ростом спроса на перевозки [Хусаинов, 2015b].

Шестая (VI) фаза (2008—2009 годы) — период рыночного спада, связанного с глобальным экономическим кризисом. (Фактически эта фаза началась только в октябре 2008 года. Но поскольку в IV квартале 2008 года кризисные явления уже настолько серьезно отразились на российской экономике, что привели к значительному снижению общегодовых объемов погрузки, весь 2008 год отнесен к фазе рыночного спада.)

Среднегодовое падение железнодорожной погрузки в этот период составило 9,2%. При этом внутри данной фазы динамика была крайне неравномерной. Начиная с октября 2008 года в течение нескольких месяцев, до февраля 2009 года, экономическая ситуация быстро ухудшалась. В феврале-марте наметились едва заметные симптомы стабилизации, а к сентябрю появилась уверенность в скором завершении кризиса. Поэтому имеет смысл сфокусировать внимание именно на двенадцатимесячном периоде с октября 2008 по сентябрь 2009 года, как это сделано в исследовании [Мачерет и др., 2010].

Как видно из рис. 2, железнодорожные грузовые перевозки среагировали на кризис быстрее, чем промышленное производство. На первый взгляд, это может показаться не логичным: ведь производство предшествует перевозкам.



Источник: [Мачерет и др., 2010].

Рис. 2. Динамика общих объемов промышленного производства и погрузки грузов на железнодорожном транспорте, январь—сентябрь 2008 года, октябрь 2008 года — сентябрь 2009 года (% к соответствующему периоду предыдущего года)

Но в рыночной экономике предложением управляет спрос, а производством — потребление. И «сигналы» от потребления к производству идут через сферу обмена, в том числе через транспорт, показатели работы которого поэтому являются очень чутким «барометром» экономической конъюнктуры.

В октябре 2008 года рост производства промышленной продукции еще продолжался (хотя и снизился до минимального уровня), а вот сбыт и, соответственно, погрузка грузов «ушли в минус» — у товаропроизводителей росли запасы невывезенной готовой продукции. Это сигнализировало о необходимости существенного снижения объемов производства, что и произошло в ноябре. При этом погрузка снизилась в еще большей степени. «Спираль» спада начала раскручиваться...

В этих условиях прирост инвестиций сначала резко замедлился (+5,3% в годовом исчислении в октябре 2008 года против +14,3%

в сентябре), а затем, в ноябре, стал отрицательным. Углубление спада инвестиций продолжалось до мая 2009 года, когда он достиг 24,5%, после чего динамика инвестиций начала постепенно улучшаться, при этом долго оставаясь отрицательной.

Все это характеризует, если пользоваться терминологией Ф. А. фон Хайека [Хайек, 2008], переход от «более капиталистических» к «менее капиталистическим» (то есть менее капиталоемким) методам производства, который на практике выражается в замораживании инвестиционных проектов, в ускоренном спаде производства оборудования, строительных материалов и металлургической продукции при относительно лучшей динамике производства потребительских товаров.

В качестве иллюстрации можно привести следующие примеры:

- производство машин и оборудования к апрелю 2009 года упало более чем вдвое, и даже в сентябре его отставание от уровня предыдущего года превышало 20%;
- производство транспортных средств и оборудования в августе 2009 года достигло более чем двукратного падения и в сентябре также оставалось почти вдвое ниже соответствующего периода 2008 года;
- производство строительных материалов уже в январе 2009 года сократилось более чем на треть к уровню 2008 года и в сентябре оставалось ниже уровня 2008 года почти на четверть;
- производство проката черных металлов уже в ноябре 2008 года сократилось почти на 45%, добыча железной руды и производство кокса — немногим меньше. Правда, к сентябрю 2009 года ситуация в чернометаллургическом комплексе существенно улучшилась, но в основном — за счет оживления экспорта.

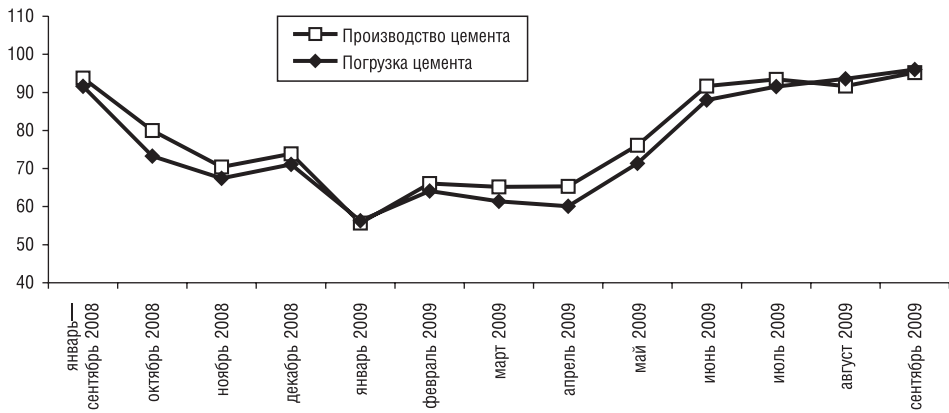
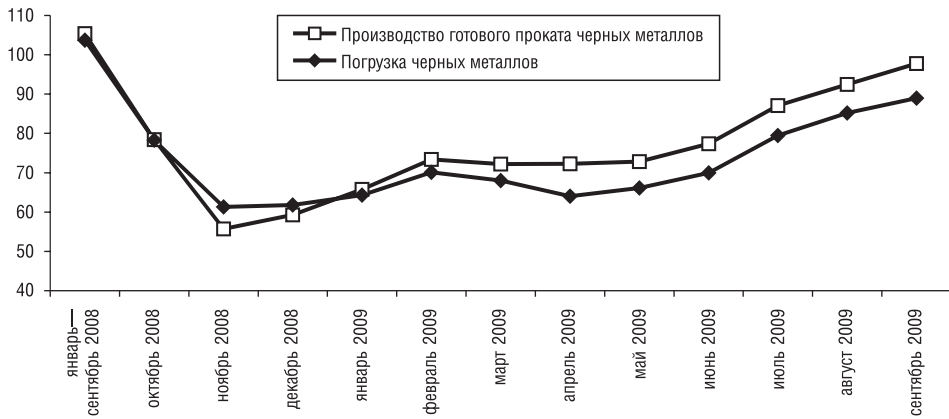
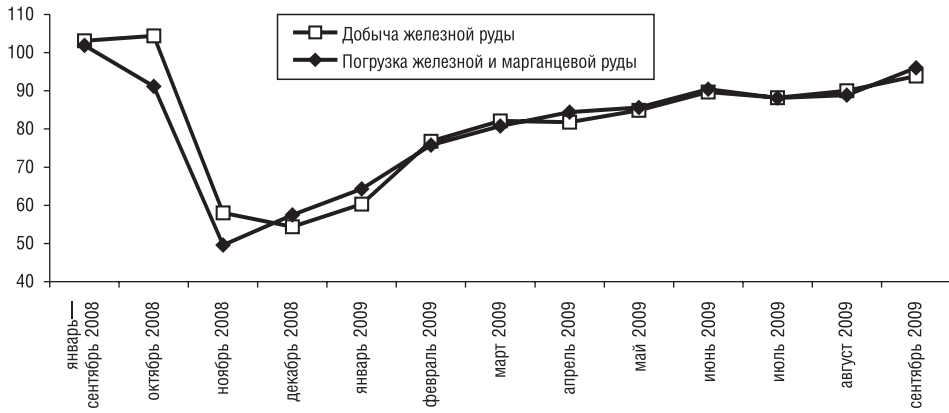
На этом фоне производство товаров повседневного потребления, таких как пищевые продукты и табак, сократилось лишь на несколько процентов.

Ускоренное падение в транспортноёмких строительном и металлургическом комплексах привело к тому, что погрузка на железнодорожном транспорте в целом сократилась в большей степени, чем промышленное производство (рис. 2). При этом по отдельным родам грузов, в частности по металлургическому сырью и готовой продукции, по строительным грузам, динамика погрузки на железнодорожном транспорте была очень близка к динамике производства (рис. 3).

На основе вышеизложенного можно сделать следующие *выводы, имеющие принципиальный характер*.

С одной стороны, кризис, являющийся элементом рыночного цикла, даже очень глубокий и продолжительный (шестая фаза), все же не достигает такой глубины и продолжительности, как трансформационный кризис (четвертая фаза).

С другой стороны, кризис рыночной экономики развивается гораздо быстрее, чем в условиях централизованного планового хозяйства, и при этом даже более глубокий спад (а в 2009 году спад погрузки



Источник: [Мачерет и др., 2010].

Рис. 3. Динамика объемов промышленного производства и погрузки на железнодорожном транспорте по отдельным родам грузов, январь-сентябрь 2008 года, октябрь 2008 года — сентябрь 2009 года (% к соответствующему периоду предыдущего года)

был значительно больше, чем за 1989—1991 годы, вместе взятые) не приводит к необратимым последствиям — за спадом неминуемо последует рост в рамках адаптации, внутренних изменений рыночной экономики, а не еще один спад в рамках трансформации в какую-то иную экономическую систему.

Таким образом, рыночный экономический «организм» за счет механизмов обратной связи реагирует на диспропорции, возникающие в ходе экономического развития, и достаточно оперативно, хотя и болезненно, через кризис, устраняет эти диспропорции, создавая условия для возобновления роста с новым качеством.

Скорость и характер протекания кризисных явлений и их преодоления, безусловно, зависят от действий экономических субъектов, в том числе и государства. Но эти действия могут быть эффективны только в рамках использования рыночных инструментов.

Рыночные механизмы эффективной обратной связи, позволяющие экономике адаптироваться к любой сложной ситуации и сами совершенствующиеся при этом, являются, вероятно, главным достижением эволюции экономической жизни человечества.

Результаты наличия или отсутствия таких механизмов можно проследить на основе анализа разных показателей экономической деятельности, в том числе — динамики погрузки грузов на железнодорожном транспорте.

После завершения рыночного спада 2008—2009 годов в условиях улучшения конъюнктуры мировых товарных рынков в 2010 году произошел «скачок» погрузки на 8,8%. Однако в следующие два года прирост погрузки резко снизился — ниже среднего уровня предшествующей спаду пятой фазы, а в 2013—2014 годах динамика погрузки ушла в область отрицательных величин, хотя еще даже не был восстановлен докризисный (2007 год) абсолютный уровень погрузки.

Другими словами, незавершенный восстановительный рост погрузки сменился очередным спадом. Возникает вопрос: как классифицировать период после спада 2008—2009 годов?

С одной стороны, можно было бы разделить его на две фазы: незавершенного восстановительного роста 2010—2012 годов и начала очередного спада 2013—2014 годов. Доводом в пользу такого решения является и аргументированное мнение В. А. Мау о том, что «в 2013 г. Россия вступила в новую фазу социально-экономического развития» [Мау, 2014. С. 4].

Тем не менее в настоящее время представляется целесообразным рассматривать период 2010—2014 годов в качестве единой, седьмой (VII) фазы межкризисного перехода — от рыночного спада, связанного с глобальным экономическим кризисом, к кризису, обусловленному сочетанием институциональных проблем с ухудшением ценовой конъюнктуры мировых рынков сырьевых товаров, прежде всего — нефти. Главным аргументом в пользу такого подхода является общая тенденция ухудшения динамики погрузки в рассматриваемый пери-

од (некоторую корректировку в 2014 году нельзя рассматривать как «поворотную точку» из-за резкого осложнения макроэкономической ситуации в конце 2014 — начале 2015 года).

Какие аналогии можно обнаружить для периода 2010—2014 годов, рассматриваемого в качестве одной фазы экономической динамики?

С одной стороны, имеется сходство с началом пятой фазы — рыночного роста, последовавшего после трансформационного спада. Точно так же резкий «скачок» прироста погрузки в первый после-кризисный год сменяется гораздо более низкими темпами, а затем происходит их корректировка в сторону повышения. Чисто формально сходство весьма значительное: за первые четыре года седьмой фазы темпы прироста погрузки снизились на 11,3 п.п., а за первые три года пятой фазы — на 11,7 п.п. Затем в седьмой фазе произошел повышающий «отскок» темпа прироста на 1,7 п.п. (2014 год), в то время как в пятой фазе он составлял 0,9 п.п. (2002 год). Числа достаточно близки.

Но значимы и формальные различия. В седьмой фазе темп прироста погрузки в первый год был в полтора раза ниже, чем в пятой, а уже в четвертом году рост погрузки перешел в спад, в то время как в пятой фазе динамика погрузки сохранялась в области положительных значений.

Однако гораздо более значимы различия сущностные. В пятой фазе повышательная корректировка темпов погрузки в 2002 году перешла в их значительное улучшение в последующие три года — благодаря сочетанию растущей конъюнктуры мировых товарных рынков и позитивного эффекта экономических реформ 1990-х — начала 2000-х годов. В седьмой фазе фактор экономических реформ отсутствовал, в то время как конъюнктурные факторы исчерпали себя уже к 2013 году, а в 2014 году стали негативными.

Другая аналогия, которую можно найти для периода 2010—2014 годов, — это третья и начало четвертой фазы экономической динамики. Здесь тоже количественно много общего. Так, если за период с 2010 по 2014 год ухудшение динамики погрузки составило, как уже было сказано, 11,3 п.п., то за период 1989—1992 годов — 12,1 п.п. Сходство несомненное. Правда, точки отсчета весьма различаются: если в 2010 году это весьма высокий прирост, то в 1989 году еще умеренный, но уже спад. Однако количественное сходство тенденций не может не насторожить. Тем более что оно подкрепляется и качественным сходством: низкой конъюнктурой мировых сырьевых рынков и необходимостью в 1992 году быстрого создания, а сейчас — энергичного укрепления и развития рыночных институтов, прежде всего института частной собственности.

Таким образом, нынешняя, седьмая фаза экономической динамики и количественно (формально) и качественно (сущностно) сочетает в себе характеристики третьей фазы ускоряющегося экономического спада и начала пятой фазы рыночного роста. Главная проблема заключается в том, что в настоящее время характеристики пятой фазы уходят

в прошлое, а характеристики третьей фазы начинают преобладать. Что будет дальше — длительное углубление спада или относительно быстрый возврат к траектории роста — зависит, конечно, и от мировой конъюнктуры, но прежде всего от темпов и масштабов развития рыночных институтов. Как отмечено выше, рыночные механизмы позволяют преодолеть кризис и обеспечить восстановление экономического роста. Но их действие должно опираться на адекватную институциональную основу и не сдерживаться избыточным регулированием.

Интересно сопоставить различные фазы экономической динамики по уровню неравномерности погрузки, который отражает степень внутригодовой изменчивости объемов производства и транспортировки товаров. Неравномерность погрузки порождает одну из фундаментальных производственно-экономических проблем транспорта — проблему временной неравномерности использования ресурсов [Мачерет, 2002].

Неравномерность погрузки для каждого года можно оценивать различными способами (как отношение среднесуточной погрузки в месяц максимальных объемов к среднесуточной погрузке в целом за год, как отношение среднесуточной погрузки в месяц максимальных объемов к уровню «минимального» месяца, как отношение максимального суточного объема погрузки в данном году к среднесуточному за год и минимальному суточному объему и т. д.).

Основным способом оценки является первый, который характеризует соотношение месячного «пикового» объема погрузки со средним ее уровнем за год и, соответственно, необходимые резервы производственных ресурсов транспорта для реализации максимального объема.

В советское время не подлежала сомнению точка зрения, что «при плановой системе хозяйствования имеются большие возможности в смягчении неравномерности грузовых перевозок» [Экономика железнодорожного транспорта, 1989. С. 73].

Один из крупнейших советских ученых-экономистов, занимавшихся проблемами железнодорожного транспорта, Т. С. Хачатуров писал, что в условиях «рыночной стихии» «неравномерность перевозок внутри года весьма велика», а «в условиях планового социалистического хозяйства имеются все возможности для сглаживания неравномерности путем устранения ряда вызывающих ее причин» [Хачатуров, 1946. С. 311].

И действительно, рассуждая чисто логически, от системы планового хозяйства можно было бы ожидать значительно большей равномерности перевозок, чем от рыночной системы, гибко реагирующей на изменения спроса, формируемого многочисленными экономическими субъектами. Но анализ показывает, что в действительности существенных различий в уровне неравномерности погрузки между плановой и рыночной экономикой нет.

В табл. показаны средние (по фазам) значения коэффициента годовой неравномерности погрузки, определяемые в каждом году как отношение среднесуточной погрузки в месяц, когда ее уровень максимален, к среднесуточной погрузке в целом по году. (Кстати, в ли-

**Коэффициенты неравномерности погрузки
в различных фазах экономической динамики**

Годы	Средний коэффициент неравномерности
1960—1974 (I фаза)	1,04
1975—1988 (II фаза)	1,05
1989—1991 (III фаза)	1,04
1992—1998 (IV фаза)	1,07
1999—2007 (V фаза)	1,05
2008—2009 (VI фаза)	1,08
2010—2014 (VII фаза)	1,04

тературе рекомендуется не сопоставлять среднесуточные значения, а относить общий объем «в максимальный месяц» «к среднемесячному» (см., в частности: [Экономика железнодорожного транспорта, 1989. С. 72]), что менее точно, поскольку возникает погрешность из-за разного числа дней в месяцах.)

Расчеты показывают, что в фазе рыночного роста (V фаза) средний уровень неравномерности погрузки примерно такой же, как и в условиях централизованной плановой экономики (I—III фазы).

В фазе трансформационного кризиса (IV фаза) неравномерность была существенно выше, что вполне закономерно с учетом сильнейшей экономической нестабильности в тот период.

Вхождение экономики в фазу рыночного спада (VI фаза) также вполне естественно отозвалось существенным ростом коэффициента неравномерности погрузки — до 1,08. В силу своей непродолжительности шестая фаза не вполне сопоставима с иными, более длительными. Скорее, ее можно сопоставлять с отдельными годами. А в отдельные годы в других фазах неравномерность бывала весьма высока. Близкий уровень неравномерности (1,07) наблюдался, например, в достаточно стабильном 1969 году. А в первые годы трансформационного кризиса неравномерность погрузки была значительно выше (1992 год — 1,13; 1993 год — 1,10).

В последней, седьмой, фазе неравномерность погрузки вернулась к минимальному уровню.

Общие выводы из анализа неравномерности погрузки таковы:

- *неравномерность погрузки имеет тенденцию к росту в кризисные периоды* (низкий уровень неравномерности в третьей фазе можно считать спецификой кризиса централизованной плановой экономики, связанной все с той же высокой ее инерционностью);
- *в период рыночного роста уровень неравномерности существенно не отличается от показателей централизованной плановой экономики*, что развенчивает миф о преимуществах последней даже в этом аспекте.

Но самое главное — то, что рыночные механизмы обеспечивают сопоставимую с системой централизованного планирования ритмич-

ность производства и перевозок, — повторяюсь еще раз, не просто продукции, а *товаров*, реально востребованных обществом.

Именно благодаря рыночным механизмам взаимосвязанная деятельность многих тысяч предприятий и миллионов людей, преследующих собственные интересы, делает современную экономику в полном смысле народным хозяйством, наилучшим образом удовлетворяющим потребности действующих субъектов, а тем самым и общественные потребности.

Для эффективного функционирования рынка требуется активная экономическая политика государства по формированию и развитию рыночных институтов, обеспечению равных условий деятельности и неприкосновенности собственности экономических субъектов, защите их от недобросовестных действий со стороны контрагентов. И, безусловно, одна из важнейших функций государства по стимулированию экономического роста — развитие транспортной инфраструктуры, которая является неперенным условием и экономических, и социальных взаимосвязей, условием любой хозяйственной деятельности и, по существу, одним из несущих стержней современной рыночной экономики.

Именно благодаря ключевой роли транспорта в современной экономике грузовые перевозки не просто «служат одним из индикаторов экономической динамики» [Стародубровский, 2014. С. 129], но зачастую более оперативно и точно отражают ее изменения, чем общепринятые макроэкономические показатели.

Литература

1. Беккерман У. Национальный доход // Экономическая теория / Под ред. Дж. Итуэлла, М. Милгейта, П. Ньюмена. М.: ИНФРА-М, 2004. С. 594—600.
2. Гайдар Е. Т. Экономический рост и человеческий фактор // Собрание сочинений: в 15-и томах. Т. 7. М.: Дело, 2013. С. 58—96.
3. Гайдар Е. Т., Чубайс А. Б. Развилки новейшей истории России. М.: ОГИ, 2011.
4. Ланидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014.
5. Лэйард Р. Счастье: уроки новой науки. М.: Изд-во Института Гайдара, 2012.
6. Мау В. А. В ожидании новой модели роста: социально-экономическое развитие России в 2013 году // Вопросы экономики. 2014. № 2. С. 4—32.
7. Мачерет Д. А. Фундаментальные производственно-экономические проблемы и их особенности на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 2002. № 5. С. 59—61.
8. Мачерет Д. А. Эволюционная и конъюнктурная составляющие транспортной динамики // Мир транспорта. 2006. № 1. С. 4—11.
9. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Белоглазов А. Ю. Двенадцать месяцев кризиса: влияние на транспортную систему страны // Экономика железных дорог. 2010. № 3. С. 11—24.
10. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Белоглазов А. Ю. Работа российских железных дорог — важный индикатор и инструмент преодоления экономического кризиса в стране // Экономика железных дорог. 2009. № 4. С. 10—16.
11. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1—2030 гг. Очерки по макроэкономической истории. М.: Изд-во Института Гайдара, 2012.

12. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте с комментариями / Сост. А. С. Мишарин и др. М.: МЦФЭР, 2001.
13. Рышков А. В. Экономическая конъюнктура транспорта. М.: МИИТ, 2008.
14. Смирнов С. В. Динамика промышленного производства в СССР и России. Часть I: Опыт реконструкции, 1861—2012 годы // Вопросы экономики. 2013а. № 6. С. 56—83.
15. Смирнов С. В. Динамика промышленного производства в СССР и России. Часть II: Кризисы и циклы, 1861—2012 годы // Вопросы экономики. 2013б. № 7. С. 138—153.
16. Стародубровский В. Г. Турик. Российская экономика в 2013 году // Экономическая политика. 2014. № 2. С. 110—159.
17. Хайек Ф. Цены и производство / Пер. с англ. под ред. Гр. Сапова. Челябинск: Социум, 2008.
18. Хачатуров Т. С. Основы экономики железнодорожного транспорта. Ч. 1. М.: Трансжелдориздат. 1946.
19. Хусаинов Ф. И. Роль нового Прейскуранта № 10-01 в развитии конкурентной среды на железнодорожном транспорте // Железные дороги и рынок: Сб. ст. М.: Наука, 2015а. С. 174—186.
20. Хусаинов Ф. И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития вагоностроения // Железные дороги и рынок: Сб. ст. М.: Наука, 2015б. С. 118—127.
21. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. И. В. Белова М.: Транспорт. 1989.

Ekonomicheskaya Politika, 2015, vol. 10, no. 2, pp. 133–150

Dmitry MACHERET, Dr. Sci. (Econ.), professor. E-mail: macheretda@rambler.ru.

Moscow State University of Railway Engineering (MIIT) (9 bldg. 9, Obraztsova ul., Moscow, 127994, Russian Federation).

Dynamics of Railway Cargo Transportation as a Macroeconomic Indicator

Abstract

The article substantiates the possibility of using dynamics of freight traffic as a macroeconomic indicator. There is shown a special importance in the conditions of Russian growth rates of daily average loading of goods by rail transport for the characterization of economic dynamics. There is identified seven phases of economic dynamics based on the analysis of their changes over the years 1960-2014. It is shown that the growth rate of loading goods by rail is not only adequate, but often more operatively and precisely than the traditional macroeconomic indices, reflect to changes in the economic situation. The last phase of the economic dynamics (2010-2014 yr.) was characterized as mid-crisis transition from a market downturn of 2008-2009, which was associated with the global economic crisis, to crisis, which was caused by a combination of institutional problems with the deterioration of price conjuncture of the world markets. For the improvement of economic dynamics it is necessary, first of all, strengthening and development of market institutions. A comparison of different phases of economic dynamics, related as to the period of market and centralized planned economy, allowed to dispel the myth of significant advantages the last, in smoothing intra-annual unevenness of production and transportation. This article shown the positive influence of the structural reform of railway transport on economic dynamics, emphasized the importance of developing transport infrastructure to stimulate economic growth.

Key words: centralized planned economy, market economy, economic dynamics, dynamics and unevenness of railway transportation.

JEL: F15. E32, P29.

References

1. Bekkerman U. The national income. In: Eatwell J., Molgate M., Newman P. (eds.) *Economic theory*. Moscow: INFRA-M, 2004, pp. 594-600.
2. Gaidar E. T. The economic growth and human factor. In: Collected works. In 15 vols. Vol. 7. Moscow: Delo, 2013, pp. 58-96.
3. Gaidar E. T., Chubais A. B. *Branching in the modern history of Russia*. Moscow: OGI, 2011.
4. Lapidus B. M., Macheret D. A. *The macroeconomic role of rail transport: Theoretical Foundations, historical trends and the view into the future*. Moscow: KRASAND, 2014.
5. Leiard R. Happiness: lessons from a new science. Moscow: Gaidar Institute Publ., 2012.
6. Mau V. A. In anticipation of a new growth model: the socio-economic development of Russia in 2013. *Voprosy Ekonomiki*, 2014, no. 2, pp. 4-32.
7. Macheret D. A. Fundamental production and economic problems and their features on railway transport. *Zheleznodorozhnyi Transport*, 2002, no. 5, pp. 59-61.
8. Macheret D. A. Evolutional and conjunctural components of transport dynamics. *Mir Transporta*, 2006, no. 1, pp. 4-11.
9. Macheret D. A., Ryshkov A. V., Beloglazov A. Yu. Twelve months of the crisis: the impact on the country's transport system. *Ekonomika Zheleznih Dorog*. 2010, no. 3, pp. 11-24.
10. Macheret D. A., Ryshkov A. V., Beloglazov A. Ju. The work of Russian railways — an important indicator and instrument for overcoming the economic crisis in the country. *Ekonomika zheleznih dorog*, 2009, no. 4, pp. 10-16.
11. Meddison E. *The contours of the world economy in the 1-2030 years. Essays on macroeconomic history*. Moscow: Gaidar Institute Publ., 2012.
12. Misharin A. S. etc. (eds.). *The program of structural reform of the railroads with comments*. Moscow: MCFJeR, 2001.
13. Ryshkov A. V. *Economic conjuncture of transport*. Moscow: MIIT, 2008.
14. Smirnov S. V. Industrial output in the USSR and Russia, 1861-2012. Part I. Reconstruction of Basic Time-series. *Voprosy Ekonomiki*, 2013a, no. 6, pp. 59-83.
15. Smirnov S. V. Industrial output in the USSR and Russia, 1861-2012. Part II. Crises and cycles. *Voprosy ekonomiki*. 2013b, no. 7, pp. 138-153.
16. Starodubrovskii V. G. Deadlock. The Russian economy in 2013. *Ekonomicheskaya Politika*, 2014, no. 2, pp. 110-159.
17. Hayek F. Prices and production. Chelyabinsk: Socium, 2008.
18. Hachaturov T. S. *Fundamentals of economy of rail transport*. Ch. 1. Moscow: Transzheldorizdat. 1946.
19. Husainov F. I. The role of the new price-current, № 10-01 in the development of a competitive environment on railway transport. In: The railways and the market: Festschrift. Moscow: Nauka, 2015a, pp. 174-186.
20. Husainov F. I. Private ownership of the railway rolling stock as a factor in the development of car building. In: The railways and the market: Festschrift. Moscow: Nauka, 2015b, pp. 118-127.
21. Belov I. V. (ed.). *The economy of railway transport*. Moscow: Transport, 1989.