

1 ОБЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).

Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 658.5:656.0

Н.Д. Малькевич, Белорусский государственный университет транспорта,
И.Н. Тихомиров, ООО «Марс», г. Москва,
Н.Ф. Зеньчук, Белорусский государственный университет транспорта

ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТА В СНИЖЕНИИ ПОТЕРЬ ОТ ЦИКЛИЧЕСКИХ СПАДОВ ПРОИЗВОДСТВА

Рассмотрены причины возникновения циклических колебаний в экономическом росте и возможности транспорта в снижении потерь от спадов производства.

Известно, что экономика никогда не находилась в состоянии покоя. Процветание сменяется спадом производства, безработицей и паникой. В конце концов, достигается какая-то нижняя точка спада и начинается оживление. Причём восстановление экономики может происходить медленно или быстро. Новая полоса процветания может означать продолжительный устойчивый уровень оживлённого спроса на труд, рост цен и повышение жизненного уровня населения или кратковременное инфляционное повышение цен, за которым опять последует новый тяжёлый кризис.

Решение вопроса об устранении или смягчении действия любых негативных явлений, в том числе и циклических спадов производства, может быть более успешным, если известны причины, их порождающие.

Существует множество макроэкономических теорий, по-разному, зачастую в абсолютно противоположных направлениях объясняющих колебания в экономическом росте.

Первоначально (а в теории трудовой стоимости вплоть до начала 1990-х годов) преобладала версия, объясняющая причины зарождения кризиса перепроизводства тем, что в ходе расширенного воспроизводства доходы трудящихся растут медленнее, чем размеры производства. Тем самым обостряется конфликт между производством и потреблением, что непосредственно сказывается на процессах реализации товаров, так как неизбежно обнаруживается относительно узкая база платёжеспособного спроса основной массы

населения [1]. Однако невозможно себе представить, как это может происходить, если размеры производства в денежном выражении определяются доходами населения (то есть национальным доходом). Иначе нельзя понимать расширенное воспроизводство.

Сторонники теории предельной полезности, обнаружив несостоятельность объяснения причин возникновения кризисов перепроизводства отставанием роста платёжеспособного спроса населения от роста производства, но и не находя другого объяснения одновременному сосуществованию «кризиса» и «перепроизводства», постепенно отошли от понятия «перепроизводство», а сами кризисы как явления стали называть более мягко — циклические колебания. Сторонники этой теории видят причину спадов производства в несоответствии инвестиций сбережениям [1], перенакоплении капитала и замедлении процесса обмена капитала на капитал [3–8]. А вот вопрос, почему происходит это перенакопление капитала или в результате чего возникает несоответствие инвестиций сбережениям, остаётся открытым. Видимо, эти и другие подобные им факторы скорее являются следствием спадов производства, чем их причиной.

В чём же заключается причина циклических кризисов перепроизводства? Как объяснить тот факт, что во время процветания экономики, в условиях относительно достаточного и всё ещё возрастающего платёжеспособного спроса населения, сфера потребления перестаёт покупать блага, потреблявшиеся ранее, т. е. не расходует сполна свой увеличившийся доход?

Процветание экономики не следует понимать как всеобщее изобилие, достигнутое во всём и для всех. Дело в том, что для небольшой части наиболее зажиточных слоёв населения в этот момент действительно может быть изобилие, и для дальнейшего расширения их спроса уже не хватает разнообразия в потребительских благах. У этой части людей возникают при этом вынужденные дополнительные сбережения, так как с их точки зрения дальше уже нечего покупать, то есть не на что тратить деньги.

Из-за складывающейся годами психологии к рациональному образу жизни среди основной массы населения с относительно скромными ранее доходами большая её часть оказывается в период бума неготовой к излишней растрате (транжирство с их точки зрения) своего даже несколько возрастающего дохода на предметы роскоши, ранее считавшиеся для неё недоступными. Поэтому значительная часть возрастающего дохода в период бума превращается у этой категории населения тоже в дополнительные сбережения.

Увеличение реального потребления населения, т. е. экономический рост, происходит под воздействием НТП. Научно-технические инновации могут проявляться как в совершенствовании производственных процессов, обеспечивающих резкое увеличение выпуска традиционных потребительских благ, так и в совершенствовании самих потребительских благ, заключающемся в расширении их ассортимента и улучшении качества. Увеличение выпуска

потребительских благ только тогда способно адекватно расширять потребительский спрос, если оно происходит в основном за счёт расширения разнообразия этих благ, необходимых и доступных для широкого круга потребителей. В противном случае неизбежным окажется их перепроизводство.

Люди не замечают отставания инноваций в области расширения разнообразия и совершенствования потребительских благ. Более того, в этот непродолжительный период их радует возможность интенсивнее сберегать ради будущего.

После того как обнаруживается снижение сбыта потребительских благ, производящие их предприятия сокращают закупки ресурсов. По цепочке сокращаются объёмы выпуска на всех предприятиях производственной сферы, включая производителей капитальных благ.

Возникший кризис быстро распространяется, сопровождаясь массовым увольнением работников и сокращением доходов населения, что ведёт к снижению платёжеспособного спроса. Таким образом, снижение платёжеспособного спроса населения возникает не в период процветания экономики, поэтому не может быть причиной кризиса. Оно является лишь следствием кризиса.

Аналогичный вывод можно сделать и в отношении замедления обмена капитала на капитал в результате его перенакопления, а также по поводу несоответствия инвестиций сбережениям, так как эти факторы тоже проявляются только с началом кризиса и усугубляют его, но никак не могут быть причиной, вызывающей его.

Поскольку причиной кризисов перепроизводства является отставание инноваций в области расширения и совершенствования ассортимента потребительских благ относительно инноваций в производственных процессах, обеспечивающих в основном только рост производительности труда и производства традиционных потребительских и инвестиционных благ, то основным средством продлить процветание экономики будет являться переориентация в области развития научно-технического прогресса с преобладания инноваций процессов на преобладание инноваций потребительских благ. Эти тенденции непосредственно не подвластны дискреционным волевым решениям, однако постоянное целенаправленное воздействие на переориентацию инноваций может привести к желаемым результатам.

Распространено мнение, что транспортные услуги традиционны и слабо подвергаются нововведениям. Однако это только на первый взгляд. К инновациям в пассажирских перевозках прежде всего относятся: повышение скоростей передвижения пассажиров, обеспечение комфортности поездки, слаженное взаимодействие всех видов транспорта, удобство времени начала пути и его окончания для основной массы пассажиров, комплекс сопутствующих поездке услуг (приобретение проездных документов, качественная информация, организация посадки в транспортное средство и высадки из него, удобст-

во перевозки багажа и ручной клади, питание в пути следования, телевидение, телефонная связь с «внешним миром» во время передвижения) и т. п.

Так, например, консультационная фирма «Транспорт, информатика и логистика» (Франкфурт-на-Майне) совместно с Германскими железными дорогами уже разрабатывает «адресную справку». Суть её состоит в том, что пассажир может получить полную информацию об оптимальном сочетании всех элементов своего маршрута: поездка к месту посадки в поезд или самолёт, маршрут между местом посадки и высадки, поездка от места высадки к месту назначения. Эта справка будет содержать все виды транспорта, которыми пассажир может воспользоваться при движении от своего дома до места назначения: автомобиль, велосипед, пешеходные маршруты, автобус, трамвай, метро, городские, местные, дальние поезда и т. д.

Кроме совершенствования непосредственно транспортных и связанных с ними сопутствующих услуг можно также привлекать население к поездкам путём организации туризма. Естественно, потребность в туризме определяется общим благосостоянием населения.

Уровень жизни населения, как правило, повышается в периоды оживления экономики. Поэтому совершенствование транспортных и туристических услуг, а также развитие курортных зон и баз отдыха при хорошей рекламе может в некоторой степени продлить периоды подъёма в экономике и снизить потери от спадов производства, если таковые всё же будут иметь место.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Политическая экономия: Учеб. для вузов / Медведев В.А., Абалкин Л.И., Ожельев О.И. и др. – М.: Политиздат, 1988. – 736 с.
- 2 Политическая экономия современного капитализма: Учеб. пособие / Под. ред. В.С. Таркановского. – СПб.: Изд-во СПб. УЭФ, 1993. – 544 с.
- 3 Кейнс Дж. М. Избранные произведения: Пер. с англ. – М.: Экономика, 1993. – 543 с.
- 4 Макконнел К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Пер. с англ. 11-го изд. – К.: Хагар-Демос, 1993. – 786 с.
- 5 Менкью Н.Г. Макроэкономика: Пер. с англ. – М.: Изд-во МГУ, 1994. – 736 с.
- 6 Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика: Пер. с англ. – М.: Бином, 1997. – 800 с.
- 7 Сакс Дж.Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход: Пер. с англ. – М.: Дело, 1996. – 848 с.
- 8 Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика: Пер. с англ. со 2-го изд. – М.: Дело ЛТД, 1993. – 864 с.

Получено 05.03.2001