

УДК 336 DOI: 10.14451/1.234.388

Эволюция подходов к анализу экономических особенностей развития транспортного комплекса

© 2024 Северилов Андрей Владимирович

Аспирант. Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: shmarev@mail.ru

Ключевые слова: транспорт, отрасль, подход, добавленная стоимость, логистика, парадигма.

В работе отмечается, что транспортная отрасль в целом и подотрасль международных мультимодальных грузоперевозок в частности, являются одним из центральных, принципиально значимых инфраструктурных элементов мирового хозяйства. Выделены основные направления эволюции подходов к исследованию экономики транспорта в рамках неоклассической, институциональной, неоинституциональной и постнеоклассической парадигм экономической теории. Показаны особенности влияния общих и специальных (отраслевых) социально-экономических институтов на обеспечение эффективности деятельности транспортных компаний в современных условиях хозяйствования. Рассмотрено содержание общих функций управления транспортными компаниями. Показано, что от степени содержательной конгруэнтности такого рода функций управления непосредственно зависит эффективность функционирования среднестатистической компании транспортного комплекса. При этом порядка 80,0% компаний мировой транспортной системы характеризуются наличием выражено бюрократического, линейно-функционального, в значительной степени авторитарного типа менеджмента. В условиях же динамично изменяющихся отраслевых рынков транспортных услуг как внутригосударственных, так и международных, потенциально более предпочтительным представляется формирование гибких, проектных, в значительной мере дебюрократизированных систем и организационных структур управления транспортными компаниями.

Транспорт является одной из наиболее социально значимых, динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства. Транспортная отрасль реализует такие основные функции, как содействие обеспечению территориальной мобильности населения, формирование и развитие дополнительных стимулов для прогрессивного развития индустрии туризма и гостеприимства, содействие реализации коммерческих задач

предприятий различных видов экономической деятельности в части продаж производимых товаров в других регионах и государствах.

О высоком уровне динамизма развития транспортной отрасли в мировой экономике в целом свидетельствуют статистические данные, представленные на рисунке 1.

Как показано на рисунке 1, в целом за 2012–2023 гг. доля добавленной стоимости

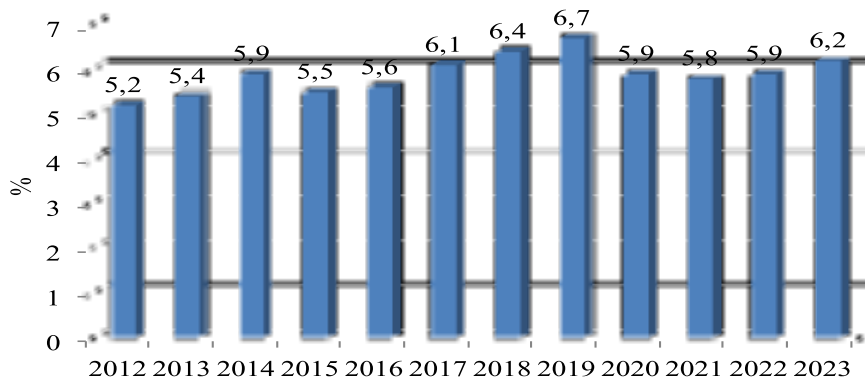


Рис. 1. Динамика доли добавленной стоимости транспортного комплекса в структуре мирового валового продукта [16].

транспортной отрасли в структуре мирового валового продукта возросла с 5,2% до 6,2%; причем, такого рода динамика была достаточно неустойчивой, волатильной, существенным образом зависимой от «больших циклов» развития финансово-экономической конъюнктуры мирового хозяйства.

Так, в 2012–2014 гг. имел место достаточно интенсивный рост доли добавленной стоимости транспортной отрасли в структуре мирового валового продукта (на 0,7% процентных пункта, что, с учетом определенной инерционности динамики структуры мировой экономики, относительно существенно для среднесрочного периода) – это явилось следствием восстановления интенсивности движения грузов и пассажиров как во внутригосударственном, так и в межстрановом разрезах после депрессивной ситуации, обусловленной влиянием глобального финансово-экономического кризиса 2007–2010 гг.

В 2015–2016 гг. имело место некоторое падение рассматриваемого показателя ввиду негативного влияния на темпы развития мировой транспортной индустрии, так называемой второй волны мирового финансово-экономического кризиса, собственно, и имевшей место в данный период. В 2016–2019 гг. наблюдалась наиболее интенсивная за рассматриваемый период стадия роста доли добавленной стоимости транспортного комплекса в структуре мирового ВВП, что, на наш взгляд, было обусловлено комплексом следующих основных причин:

- интенсивный рост в рассматриваемый период средних денежных доходов населения большинства развитых и развивающихся стран мировой экономики (по мировому хозяйству в целом такого рода рост составил за 2016–2019 гг. в реальном исчислении 112,4% [17]), что, помимо прочего, вызвало рост спроса на различные виды туристического обслуживания населения, на покупку товаров импортного производства – последние же, в свою очередь, обусловили дополнительные стимулы для развития различных вариантов транспортного обслуживания;
- развитие и совершенствование межконтинентальных транспортных маршрутов, формирование и модернизация международных транспортных коридоров (МТК) в период достаточно благоприятного, характеризующегося отсутствием глобальных или сравнительно масштабных внутригосударственных конфликтов этапа функционирования мировой социально-политической системы;
- активное проникновение на рынки транспортного обслуживания цифровых транспортных агрегаторов (CityMobile, DiDi, Yandex-такси (РФ) и др.), эффективное управление которыми позволяет автоматизировать процессы транспортного обслуживания населения и, соответственно, увеличить объем добавленной стоимости транспортного комплекса в целом;
- активное использование многими компаниями транспортного сектора экономики, в том числе занимающимися организацией меж-

дународных транспортных перевозок, таких достаточно действенных механизмов повышения эффективности их деятельности, как бюджетирование, бережливое производство транспортных услуг (leanproduction) и др., что, в конечном итоге, обеспечивает рост чистого денежного потока, чистой прибыли и добавленной стоимости такого рода транспортных компаний (на значимость данного фактора, обуславливавшего увеличение доли транспортного комплекса в структуре мирового ВВП конца 2010 г., указывает М. Пашкевич [14]).

Для периода 2020–2022 гг. было характерно достаточно резкое снижение доли транспортного комплекса в структуре мирового валового продукта (до 5,8–5,9%), что явилось следствием глобальной пандемии COVID-19, локдауна и закрытия на некоторый срок границ для въезда и выезда граждан в ряде государств, временным запретом даже на межмуниципальные перевозки в некоторых государствах в период наиболее острой фазы пандемии коронавируса (середина 2020 г.), например, в КНР, Южной Корее, Бразилии [12, с. 54] и ряде других.

Наконец, в 2022–2023 гг. имел место инерционный рост доли транспорта в мировом валовом продукте, обусловленный снижением негативного влияния COVID-19 на социально-экономические процессы в целом, отменой или резким снижением интенсивности санитарно-эпидемиологических ограничений в большинстве государств. Вместе с тем, с февраля 2022 г. был сформирован новый фактор ограничения роста активности развития международного транспортного комплекса – новая, крайне интенсивная волна санкционного давления между РФ и странами, официально признанными недружественными в отношении отечественной политико-экономической системы, в первую очередь США и государства ЕС.

Одним из наиболее общих показателей эффективности развития любой отрасли народного хозяйства является рентабельность продукции, работ, услуг. Сравнительная динамика средней

рентабельности услуг транспорта в мировой экономике (по валовой прибыли) и среднего уровня рентабельности организаций мирового хозяйства в целом приведена на рисунке 2.

Как показано на рисунке 2, в 2012–2023 гг. уровень средней рентабельности услуг транспортного комплекса превышал средний уровень данного показателя по мировой экономике в целом, за исключением краткосрочного тренда 2015–2016 гг. Это свидетельствует о сравнительно высоком уровне финансово-экономической эффективности большинства транспортных компаний, в том числе задействованных в сфере международных перевозок, и, как следствие, о более высоком уровне их потенциальной инвестиционной привлекательности по сравнению с субъектами хозяйствования ряда других отраслей мирового хозяйства.

Вместе с тем, как показано на рисунке 2, динамика средней рентабельности транспортных организаций являлась в 2012–2023 гг. существенно менее устойчивой, более волатильной по сравнению с трендом изменения рентабельности компаний в мировой экономике в целом. Это свидетельствует о том, что на любые деструктивные тренды развития мирового хозяйства (например, вторую волну глобального кризиса 2015–2016 гг. или глобальный пандемийный кризис 2020–2022 гг.) среднестатистические транспортные компании реагируют достаточно эластично, в том числе в части сокращения уровня выручки, прибыли и рентабельности продаж транспортных услуг.

Фактически такого рода волатильная динамика подтверждает вывод такого известного американского специалиста в области управления транспортными компаниями, как Р. Абрамс, согласно мнению которого транспортная отрасль – достаточно рискованный вид экономической деятельности, представляющий (за исключением государственного транспорта и трубопроводных сетей) стратегический интерес преимущественно для агрессивных инвесторов [13, с. 137].

Следует отметить, что современная теория и ме-

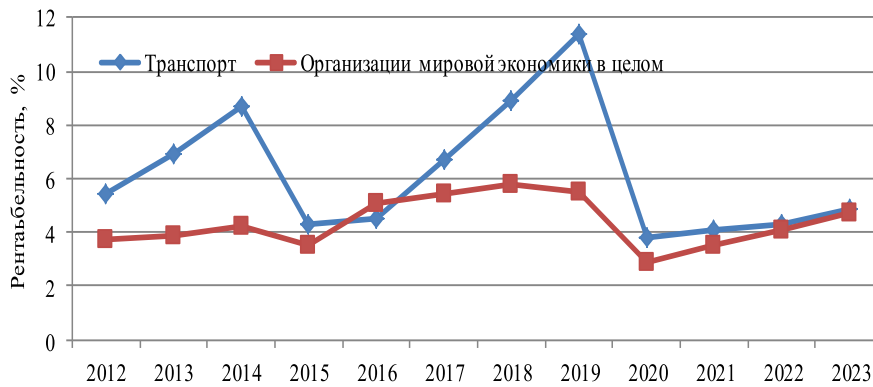


Рис. 2. Сравнительная динамика рентабельности в транспортном комплексе и по кругу организаций мировой экономической системы в целом, % [3, с. 157].

тодология организации компаний транспортно-го комплекса сформировалась в результате совместного влияния нескольких базовых парадигм экономической науки (рис. 3).

Необходимо отметить, что представители классической парадигмы и раннего периода развития неоклассической парадигмы (начало XX в.) экономической науки вопросами отраслевой специфики транспортного комплекса, особенностями управления компаниями данного вида экономической деятельности практически не занимались. По сути, транспорт рассматривался в качестве одной из типичных отраслей сферы услуг, основным условием обеспечения эффективности развития которой является высокий уровень конкуренции при минимальном государственном вмешательстве [8, с. 231].

Дж. М. Кейнс, напротив, считал, что государство должно достаточно активно вмешиваться в функционирование экономического механизма рынка, в особенности в условиях длительного макроэкономического кризиса. При этом дорожное хозяйство, общественное благоустройство и транспортное обслуживание, согласно методологии классического кейнсианства, являются одними из основных отраслей экономики, в которые государство должно инвестировать средства в период длительной кризисной ситуации с целью, во-первых, дополнительного стимулирования занятости и поддержания на данной основе сравнительно высокого уровня совокупного платежеспособного спроса и, во-вторых,

содействия за счет обеспечения сравнительно нормального состояния дорог и транспорта, снижения накладных расходов производственных и торговых компаний, которые в рамках долгосрочной кризисной ситуации и без того, как правило, испытывают значительный дефицит финансовых ресурсов [4, с. 181].

Существенный вклад в исследование особенностей и проблем развития транспортного комплекса внесли представители институционального направления экономической науки. Основное отличие методологии институционального анализа от методологии доминировавшей ранее неоклассической парадигмы экономической теории состоит в том, что в соответствии с позицией представителей институционализма по развитию экономических субъектов различных отраслей экономики, в том числе транспортного комплекса, оказывают значимое, а иногда и определяющее влияние не только, а зачастую и не столько объективные экономические законы (спроса и предложения, маржинальной эффективности, минимизации предельных издержек и др.), сколько нормы, правила экономического поведения, стандарты и, собственно, социально-экономические институты, представляющие собой комплексы взаимосвязанных норм и правил [5, с. 54].

Один из ведущих представителей позднего периода развития институциональной парадигмы экономической науки Дж. К. Гэлбрейт, затрагивая вопросы обеспечения эффективного разви-

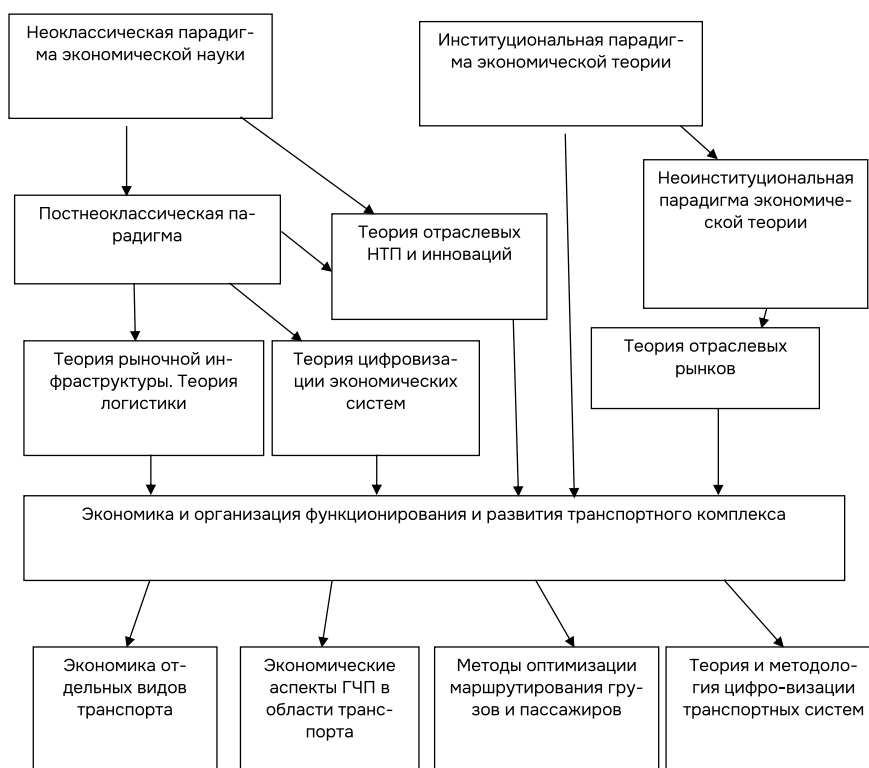


Рис. 3. Базовые теоретические основания исследования основ экономики и организации транспортного хозяйства.

тия транспортных компаний, отмечал, что деятельность последних в долгосрочной перспективе может быть достаточно результативной в случае обеспечения комплексного соответствия организационных структур такого рода компаний требованиям системы формальных институтов [2, с. 129]. Правда, конкретный организационно-экономический механизм обеспечения такого рода соответствия Гэлбрейт не приводит.

Другой представитель институциональной экономической теории Ф. Ландберг на обширном круге нормативно-правовых и статистических материалов рассматривает деятельность крупнейших кланов и корпораций США в части лоббирования своих интересов в органах законодательной и исполнительной власти как федерального, так и регионального уровня (на уровне отдельных штатов) в 1950–1970 гг. [7]. При этом, согласно исследованию Ландберга, наиболее активными лоббистами указанного периода являлись организации военно-промышленного ком-

плекса США, структуры нефтяной и нефтеперерабатывающей индустрии, фирмы дорожного хозяйства и транспортного комплекса.

Следует отметить, что на развитие транспортных компаний оказывают влияние как общеэкономические институты, так и специальные, отраслевые социально-экономические институты. Основными институтами общего плана, оказывающими принципиальное влияние на функционирование и обеспечение эффективности компаний транспортного комплекса экономики, соответственно, являются:

- институт собственности на средства и результаты операционной деятельности транспортных компаний – от устойчивости и прозрачности данного института в значительной степени обеспечиваемых эффективной государственной защитой прав собственности субъектов хозяйствования в целом, непосредственно зависят возможности формирования организациями транспортного комплекса долгосрочной стратегии развития, привлечение

- инвестиций на цели модернизации деятельности и т. п.;
- институт корпоративного управления, отражающий возможности со стороны мажоритарных и миноритарных собственников транспортных компаний влиять на стратегию и тактику их развития, в том числе в части освоения внешних рынков сбыта транспортных услуг;
 - институты судебной системы, обеспечивающие возможности оперативного и, в идеале, объективного рассмотрения хозяйственных споров между различными группами экономических субъектов, в том числе являющихся организациями транспортного комплекса;
 - институт кредитования юридических лиц, влияющий на возможности повышения эффективности развития транспортных компаний за счет потенциального использования эффекта финансового левириджа;
 - институт профессиональных союзов работников, который обычно включает в себя общегосударственные, региональные и отраслевые профессиональные союзы, ориентированные на обеспечение системной защиты персонала компаний от возможного произвола со стороны работодателей (в частности, по оценке Дж. Кардозо и Х. Фромма, профессиональный союз работников транспортной отрасли в 2000–2010 гг. являлся одним из трех наиболее активных и результативных профсоюзов экономической системы США, реально добившимся ускоренного роста ставок заработной платы персонала транспортных компаний и улучшения условий трудовой деятельности [1, с. 219]).

Библиографический список

1. *Cardoso J., Fromm H. Fundamentals of service systems.* – Washington, 2015.
2. *Гэлбрейт Дж. К. Новое индустриальное общество.* – М. : Аст, 2020.
3. *ежегодник Р. и страны мира: статистический.* – М. : Издательство Федеральной службы государственной статистики, 2023.
4. *Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег.* – М. : Гелиос, 2024.
5. *Коуз Р. Фирма, рынок и право : пер. с англ.* – М. : Новое издательство, 2007.
6. Краткосрочные показатели социально-экономического развития Российской Федерации. – Бюллетень Федеральной службы государственной статистики, 2024. – 186 с.
7. *Ландберг Ф. Богачи и сверхбогачи.* – М. : Прогресс, 1975.
8. *Маршал А. Основы экономической науки / пер. с англ. В. И. Бомкина, В. Т. Рысина, Р. И. Столпера.* – М. : Эксмо, 2008.
9. *Фахрутдинова Е. В. Вопросы теории управления проектами // Экономические науки.* – 2009. – № 52. – С. 134–138.
10. *Фахрутдинова Е. В., Мокичев С. Д. Сетевая организация структуры собственности в модернизируемой экономике // Экономические науки.* – 2011. – № 77. – С. 123–129.
11. *Фахрутдинова Е. В., Роднянский Д. В. Анализ энергетических кластеров и их влияния на социально-экономическое развитие регионов России // Экономические науки.* – 2016. – № 142. – С. 26–29.
12. *Яцков И. Б. Экономика отрасли: морской транспорт.* – М. : Лань, 2022.
13. *Abrams R. Entrepreneurship: A Real-World Approach.* – Redwood City : PlanningShop, 2015.
14. *Pashkevich M. The Perfect Transport.* – Washington : Cricetos, 2023.
15. The development of the business environment in conditions of economic instability / E. V. Fakhrutdinova [et al.] // . – P. 413–420.
16. *World Annual Report.* – New York, 2023.
17. *World Economic Forum Review.* – Washington, 2023.