

Маяк после Коуза: альтернативные способы предоставления благ и функции государства

The lighthouse after Coase: Alternative ways to provide goods and functions of state

Аннотация / Abstract

Настоящая статья представляет собой попытку найти ответ на вопрос чем определяется выбор способа предоставления того или иного блага. Почему одно благо предоставляется как частное, другое – как клубное, третье – как практически чистое общественное, четвертое – как микс из разных форм. Фактически, этот вопрос включает в себя вопрос о том, чем должно (и чем не должно) заниматься государство. Основная часть статьи посвящена обзору дискуссии, касающейся блага, сыгравшего особую роль в экономической теории – маякам. Хотя классики политической экономии XIX – начала XX вв. рассматривали их, в качестве ярких примеров чистых общественных благ, в знаменитой статье Р. Коуза [Coase, 1974] делается вывод о том, что услуги маяков в Англии и Уэльсе не финансировались из общих налогов, то есть не предоставлялись как общественные блага до второй трети XIX в. Дальнейшее развитие этой дискуссии, по-прежнему неоконченной и актуальной, приводит к пониманию того, что услуги маяков предоставляются в разных странах и/ или в разные времена как блага различных типов. То же самое относится и почти к любым другим благам. Вывод, к которому мы приходим: никаких частных, общественных и т.д. благ самих по себе не существует, а общественно эффективный способ предоставления благ зависит от имеющихся в соответствующем обществе технологий и институтов.

This article is an attempt to find the answer to the question of what determines the choice of the method of providing different goods. Why is one good given as private good, the other as a club good, the third as a practically pure public good, the fourth as a mix of different forms. In fact, this question includes the question of what the state should (and should not) do. The main part of the article is devoted to a review of the discussion concerning the good, which played a special role in economic theory - the lighthouses. Although the classics of political economy XIX - early XX centuries. considered them as striking examples of pure public goods, the famous article by R. Coase [Coase, 1974] concludes that the services of lighthouses in England and Wales were not funded from general taxes, that is, they were not provided as public goods until the second third XIX century. Further development of this discussion, which is still incomplete and actual, leads to the understanding that lighthouse services are provided in different countries and / or at different times as goods of various types. The same applies to almost any other goods. The concrete

way of providing this good depends not only on the country and time, but also on how to counter what specific offenses it provides. We conclude that there are no private, public, etc. the benefits themselves do not exist, and a socially effective way of delivering benefits depends on the technologies and institutions available in the society.

JEL: B41, D61, H41, H42

Ключевые слова: общественное благо; маяк; провалы рынка; Коуз; Стиглиц

Key words: public good; lighthouse; market failures; Coase; Stiglitz

1. Введение: классификация благ

Вопрос о том, чем должно, и чем не должно заниматься государство остается одним из актуальных вопросов современной экономической науки. Это вопрос, который в разных своих проявлениях по-прежнему вызывает весьма острые дискуссии, причем не только в среде профессиональных экономистов. Вообще говоря, нашумевшее не так давно высказывание екатеринбургской чиновницы Ольги Глацких («Государство вам в принципе ничего не должно!») отражает понимание, точнее, непонимание, функций государства значительной частью российского населения (не только чиновников). Более того, именно отсутствие какого-либо общественного (да и исследовательского) консенсуса по вопросу «Зачем обществу (людям) нужно государство?», да и даже более широко: отсутствие консенсуса легитимности самого этого вопроса именно в такой постановке приводит, вместе со стимулами чиновников, к не оправданному экономическими соображениями росту числа чиновников и их функций.

Традиционный ответ, который на этот вопрос дают экономисты опирается концепцию общественных благ (точнее, чистых общественных благ), неисключаемых и неконкурентных: все доступные индивидам блага разделяются по двум критериям – издержкам исключения из доступа к благу и предельным издержкам предоставления блага потребителям, которые отвечают за конкуренцию при потреблении блага¹ – см. таб. 1. К этому ответу, однако, есть целый ряд вопросов, самый очевидный из которых – вопрос обоснования дискретности издержек в этой классификации: в реальности, в подавляющем большинстве случаев, издержки непрерывны, что делает данную классификацию благ неоперациональной.

Сфера ответственности государства, в соответствии с традиционным для экономистов пониманием проблемы – это либо только чистые общественные блага, неисключаемые и неконкурентные, либо к ним добавляются ресурсы общего доступа: бизнес не в состоянии

¹ См., например: [McNutt, 2000. p. 930].

создать адекватных стимулов для производства неисключаемых благ, как конкурентных в потреблении, так и неконкурентных, поэтому такие блага оказываются в сфере ответственности государства. Таким образом, в соответствии с таким подходом, способ предоставления блага определяется характеристиками этого блага и не зависит от институциональной среды или технологии производства блага.

Таблица 1. Типология благ

		Издержки исключения из доступа к благу	
		Высокие	Низкие
Предельные издержки предоставления блага	Высокие	Ресурсы общего доступа (социально-значимые блага, предоставляемые государством частные блага и т.д.) ²	Чистые частные блага
	Низкие	Чистые общественные блага	Локальные общественные (клубные) блага

Более перспективным нам представляется подход к классификации благ, предложенный Джозефом Стиглицем в его учебнике «Экономика общественного сектора» [Stiglitz, 1999, р. 133]. На рис. 1 по вертикальной оси отложены предельные издержки предоставления блага (они возрастают снизу вверх, как обычно), а по горизонтальной – издержки исключения из доступа к благу (а вот они увеличиваются с права на лево, а не наоборот, как более привычно). В углах этого прямоугольника располагаются так называемые чистые формы: в правом верхнем углу – чистые частные блага, в правом нижнем – локальные общественные, или клубные блага, в левом нижнем – чистые общественные блага, наконец в левом верхнем – ресурсы общего доступа.³

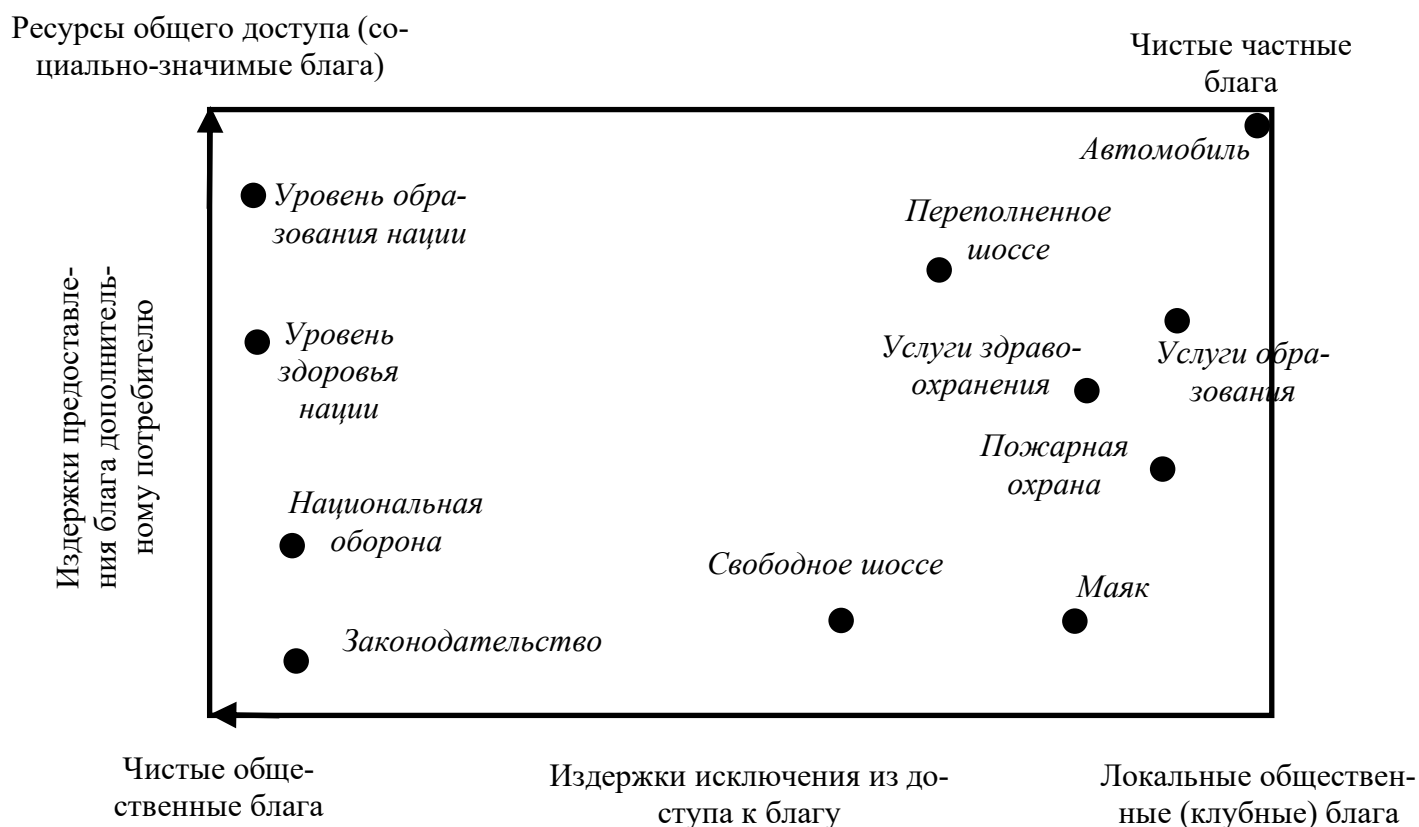
Подавляющее большинство реальных благ находятся внутри прямоугольника, то есть, не совпадают на 100% ни с одной из чистых форм, а характеризуются некоторым промежуточным уровнем издержек исключения из доступа к благу и предоставления блага дополнительному потребителю.

² В отличие от других благ из приведенной здесь типологии какой-либо научный консенсус в наименовании благ неисключаемых из доступа и конкурентных при потреблении отсутствует.

³ Альтернативный рассматриваемому здесь подход к классификации благ см. в: [Reiter and Weichenrieder, 1999].

Здесь необходимо сделать несколько важных оговорок, касающихся этой классификации. Прежде всего, еще раз обратим внимание на то, что под характеристиками блага (исключаемость и конкурентность) понимаются именно его характеристики при потреблении: характер производства блага лишь оказывает влияние на то, кто, каким образом и в каком объеме будет его потреблять, но не определяет положения блага в данной классификации.

Рисунок 1. Классификация благ по Дж. Стиглицу



Во-вторых, здесь мы не рассматриваем вопрос о том, насколько увеличивается (или даже сокращается) полезность каждого из потребителей рассматриваемых нами благ. Иными словами, здесь мы не принимаем во внимание то обстоятельство, что все люди разные, и то, что представляется безусловным благом для одного является столь же безусловным антиблагом для другого. В качестве примеров можно привести оружие, являющееся, с одной стороны, частью блага «национальная оборона» для большинства индивидов и безусловным антиблагом для пацифистов, или высаживаемые в общественном парке декоративные растения, опять же, являющиеся благом для большинства и антиблагом для людей, у которых на эти растения аллергия.

Также, в-третьих, мы не касаемся здесь вопроса о влиянии контекста потребления и производства блага на его знак. Иными словами, мы не учитываем тот факт, что рок-концерт в парке вечером и точно такой же концерт глубокой ночью – это два разных концерта, по-разному влияющие на полезность одних и тех же слушателей.

В-четвертых, некоторые из благ на рис. 1 (в первую очередь это касается неисключаемых благ, таких как национальная оборона или уровень здоровья нации) представляют собой весьма сложные наборы более простых благ, что затрудняет их классификацию и выбор оптимального способа их предоставления. В частности, благо «национальная оборона» состоит из индивидов и самых разных технических средств (в первую очередь, оружия), которые, в совокупности, призваны защитить свою страну от внешней агрессии. В этом смысле, индивидуальное автоматическое оружие, например, без сомнения является частью чистого общественного (или близкого к таковому) блага «национальная оборона», однако, рассматривать сам по себе автомат АКМ как общественное благо некорректно. Отнесение его к частным благам из нашей классификации также вызывает вопросы, хотя и вполне корректно с точки зрения определения чистого частного блага.⁴

В-пятых, необходимо сказать несколько слов об издержках исключения из доступа к благу. Под этими издержками здесь понимаются не то, сколько инсайдеры, то есть индивиды, обладающие какими-либо правомочиями на данное благо, должны заплатить за исключение аутсайдеров – тех, кто такими правомочиями не обладает. Величина издержек исключения – это, скорее, величина, обратная издержкам доступа к благу для аутсайдера. Иными словами, лесной массив, в котором каждый год вырастает множество белых грибов, расположенный в глухой красноярской тайге рядом с единственной в окрестностях деревней можно рассматривать как клубное благо для жителей этой деревни. Хотя сами жители не несут каких-либо целенаправленных издержек для того, чтобы исключить из доступа к своему лесу аутсайдеров, издержки доступа для последних настолько высоки, что фактически мы имеем дело с исключаемым и, если грибов действительно много, неконкурентным, то есть клубным благом.

Наконец, в-шестых (и этот пункт для нас самый важный): предоставление того или иного блага тем или иным конкретным способом с соответствующей комбинацией издержек исключения из доступа к нему и издержек предоставления блага дополнительному потребителю не является единственно возможным способом предоставления этого блага даже при существующих технологиях и в актуальной институциональной среде. Иными словами,

⁴ Отнесение танка к клубным благам также вполне корректно, с точки зрения определения этих благ, но неизменно вызывает смех в аудитории.

хотя на сегодняшний день оптимальным способом предоставления такого блага как личная безопасность является предоставление его в качестве общественного (или близкого к общественному) блага, если по каким-то причинам таким образом это благо не предоставляется совсем или предоставляется в недостаточном количестве, люди могут найти альтернативные способы обеспечить себя этим благом, как благом частным или клубным, наняв для себя и своих близких охрану, приобретя индивидуальные средства защиты (включая, например, собак бойцовских пород), или освоив приемы самообороны.

Таким образом, мы полагаем, что частный, общественный, клубный или иной характер предоставления практически любого блага не является заданным *a priori* и неизменным: то, какой из возможных способов предоставления блага является на данный момент наилучшим определяется развитием технологий и институтов и поэтому, оптимальные способы предоставления того или иного блага могут существенным образом варьироваться во времени и в пространстве. Этот тезис наилучшим, на наш взгляд, образом иллюстрирует дискуссия экономистов о том является ли маяк чистым общественным благом (и вообще, о том, каким благом из рассмотренной выше классификации он является), инициированная знаменитой статьей Рональда Коуза [Coase, 1974]. Обзору этой дискуссии посвящен следующий раздел настоящей работы. Заключение содержит выводы и возможные направления дальнейших исследований.

2. Маяк в экономической теории до и после Коуза

Маяк – это особенное благо для экономической науки. Уже почти пять десятилетий маяк является предметом незатихающей теоретической дискуссии, хотя до этого, на протяжении более чем ста лет, начиная с классического труда Джеймса Стюарта Милля «Принципы политической экономии» маяк для экономистов служил самым ярким примером чистого общественного блага – неисключаемого и неконкурентного.

Частные владельцы маяков, если бы таковые могли существовать, по господствующему среди экономистов убеждению, столкнулись бы с проблемами при попытке взимания платы за свои услуги: можно, конечно, вслед за К. Эрроу гипотетически представить, что смотритель маяка при приближении судна-безбилетника, не оплатившего заранее услуги маяка, выключает свой фонарь для того, чтобы договориться с капитаном о цене этой услуги [Arrow, 1969]. Этот механизм сбора оплаты за маячные услуги довольно сильно напоминает практику, принятую в XVIII в. Североамериканских колониях Британии (см. ниже). В подавляющем же большинстве случаев, однако, сбор платы с проходящих мимо судов представляется для владельцев маяков практически безнадежным делом. Если владелец судна не захочет платить за маяк, то, без дополнительных стимулов он и не будет этого

делать. Механизмов, заставляющих его платить у владельца маяка по умолчанию нет. Именно этот аргумент – возникающая здесь проблема безбилетника и, как следствие, недопроизводство блага и, в конечном итоге, необходимость предоставления услуг маяка государством, как общественного блага – приводят знаменитые экономисты XIX – начала XX веков Милль, Сиджвик и Пигу [Mill, 1965]; [Sidgwick, 1901]; [Pigou, 1932].

Пол Самуэльсон добавляет к этому еще один аргумент: маяк, по сути, является естественной монополией, то есть его предельные издержки стремятся к нулю и установление цен за услуги маяка на уровне предельных издержек невозможно. Поэтому «бесплатный доступ [и, соответственно, предоставление данной услуги государством – Г.К.] к этому общественному благу может оказаться оптимальным решением» [Samuelson, 1964, p. 151].

Анализ исторических данных, проведенный Рональдом Коузом в его знаменитой статье, однако, приводит его к выводу: «Система, явно предпочитаемая Самуэльсоном, при которой правительство финансировало бы маяки из общих налогов, никогда не существовала в Британии. Такая финансируемая государством система вовсе не обязательно исключает участие частных предприятий в строительстве маяков или в управлении ими, но она, видимо, будет устранять частную собственность на маяки, кроме как в самой ослабленной форме, и определенно она будет весьма непохожа на систему, исчезнувшую в Британии в 1830-х годах» [Coase, 1974; русский перевод – Коуз, 2007, с. 201]. Иными словами, Коуз показал, что маяки Англии и Уэльса (а все-таки не всей Британии) строились и обслуживались частными владельцами, а не государством, что плохо, с точки зрения господствующий на момент публикации статьи Коуза экономической науки, соответствует характеристикам предоставляемого блага.

Этот вывод Коуза вызывал к жизни весьма бурную дискуссию в экономической литературе, продолжающуюся до сих пор (см., в частности: [Barnett and Block, 2007]; [Bertrand, 2006]; [Block and Barnett, 2009]; [Candela and Geloso, 2019; 2020]; [Carnis, 2013; 2014]; [Foldvary, 2003]; [Lai, et al 2008a; 2008b]; [Lindberg 2013; 2015]; [Pöder, 2010]; [Saito, 2019]; [Taylor, 2001]; [Van Zandt, 1993]. И эта дискуссия, во-первых, выявила тот факт, что ни одна из ее сторон не обладает монополией на истину, а во-вторых, и это видится нам самым важным, продемонстрировала весьма наглядно возможность одновременного существования, хотя и в несколько отличающихся институциональных условиях, различных, с точки зрения организационных форм и распределения прав собственности, способов предоставления услуг маяка: то есть, эти услуги могли предоставляться (и в действительности предоставлялись) как блага разных типов.

Об этом говорит и Дэвид Ван Зандт, исследователь, актуализировавший дискуссию о маяках в начале 1990-х гг. «Вместо дихотомии между частным и государственным предоставлением [услуг маяка – Г.К.] мы могли бы представить континуум между полюсами чистого частного предоставления без государственной поддержки и полностью государственного предоставления из общих доходов. В случае с маяками он может включать следующие пункты: (1) частное предоставление без государственного принуждения к реализации имущественных или контрактных прав; (2) частное предоставление только с государственным принуждением к реализации имущественных и контрактных прав; (3) частное предоставление с государственными фиксированными ставками, предоставлением монополий и ифортсментом установленных для пользователей; (4) государственное предоставление за счет установленных сборов с пользователей; и (5) государственное предоставление за счет общих доходов. На самом деле, маяки, которые реально существовали, попадают в категории 3, 4 или 5.» [Van Zandt, 1993, p. 56].

Здесь мы попытаемся восстановить последовательность событий и разобраться, что случилось с английским рынком услуг маяков, и каким образом эта история поможет нам найти ответы на вопросы, поставленные во введении настоящей работы.

Британские маяки на протяжении более пяти столетий были тесно связаны с корпорацией Тринити Хаус, появившейся во второй половине XV века в качестве, как сейчас бы это назвали, организации саморегулирования моряков. Ее интересы включали в себя предоставление услуг лоцманской проводки судов, услуг балластажа, навигационных знаков (к числу которых, наряду с буйами и бакенами относятся маяки), а также пенсионным обеспечением моряков и их вдов.

Триумф Тринити Хаус начался 20 мая 1514 года, когда эта организация получила от короля Генриха VIII грамоты на регулирование лоцманской проводки вдоль Темзы (вообще, регулирование лоцманской проводки и предоставление соответствующих патентов лоцманам долгое время было основным направлением деятельности Тринити Хаус). В 1566 г. специальный парламентский акт дает Тринити Хаус полномочия на установление морских знаков, а в 1594 г. Тринити Хаус получает письменный патент на монопольную привилегию предоставления услуг балластажа [Candela and Geloso, 2019, p. 7].

Проблема с маяками для Тринити Хаус, однако, заключалась в том, что услуги маяков, как правило рассматривались ей в качестве субститутов услуг лоцманской проводки (на самом деле, эти услуги могли и дополнять друг друга, но часто действительно были альтернативными способами решения одной и той же проблемы) – самой первой и считавшейся корпорацией самой важной сферой регулирования Тринити Хаус. Соответственно,

корпорация сама не строила маяки, а также крайне неохотно выдавала разрешения на их строительство частным лицам: «К 1609 году только четыре маяка были построены Тринити Хаус..., и ни одного между 1610 и 1675 годами... Все остальные маяки были построены частными акторами, которые не могли полагаться на связывание лоцманских, балластажных и маячных услуг.» [Candela and Geloso, 2019, p. 7].

Для того, чтобы обойти недоброжелательное регулирование со стороны Тринити Хаус частные предприниматели обращались за патентами непосредственно к короне, что позволяло им, в большинстве случаев, не только строить маяки, но и собирать с судовладельцев плату за свои услуги в портах. Корона, в свою очередь, получала долю от этих сборов (см. [Betrand, 2006, p. 395]; [Taylor, 2001, p. 752]; [Candela and Geloso, 2020, p. 16]).

Чтобы получить патент предприниматели собирали с судовладельцев и моряков подписи под петицией о необходимости маяка в данном месте. В этой петиции судовладельцы и моряки, помимо прочего, обязывались оплачивать услуги маяков (см.: [Коуз, 2007, сс. 186-187]. Последнее, как нам представляется свидетельствует в пользу того, что услуги маяка в данных обстоятельствах – это скорее клубное благо: число судовладельцев, а также штурманов, чьи суда часто проходят мимо конкретного опасного места ограничено, соответственно, их заинтересованность в данном благе высокая. Что же касается исключения безбилетников – ее достаточно просто можно было реализовать в ближайших портах, куда заходят после маяка суда, с помощью специальных сборщиков, работающих за процент от собранных сборов и нанятых владельцами маяков, получившими, в свою очередь, патент от короны.

Начиная с 1820-х гг. политика изменилась – Парламент Великобритании решил, что услуги маяков – это благо, необходимое для развития и процветания международной торговли, которая, по какой-то причине, фактически признавалась общественным благом (то есть благом неисключаемым и неконкурентным, создающим положительный внешний эффект для всех подданных короны [Taylor, 2001]. Цены на услуги частных маяков действительно в несколько раз превышали цены на услуги маяков Тринити Хаус, а также на услуги фактически находящихся в государственной собственности (они контролировались государственными структурами) маяков Шотландии и Ирландии [Taylor, 2001. P. 760, table 2]. В 1836 г. Парламент принял закон, разрешающий национализацию маяков и их подчинение Тринити-Хаус как единственной власти над маяками в Англии и Уэльсе [Candela and Geloso, 2019, p. 7]. Вскоре после этого частных маяков в Британии не осталось.

Что касается других стран, то, как показывают исследования, параллельно существовали и даже сосуществовали различные институциональные и организационные

альтернативы, связанные с различиями в правах собственности на маяки и, соответственно, с типом предоставляемого ими блага из рассмотренной выше классификации. В североамериканских колониях Британии XVIII в. услуги маяков и лоцманов рассматривались, в отличие от представлений Тринити Хаус, как комплементарные блага, а не как субституты. Услуги маяков при таком подходе вполне можно было предоставлять как чистое частное, либо близкое к нему благо: лоцман мог дать смотрителю маяка сигнал, что на корабле отказываются платить за его услуги (и, соответственно, за услуги маяка), и смотритель мог отключить маяк. Эта практика закончилась уже после войны за независимость США – и маяки, и лоцманская служба были фактически национализированы [Candela and Geloso, 2019].

Также, как общественное благо услуги маяков предоставлялись в то же самое время во Франции: «Организация освещения французского побережья была направлена на распространение бесплатной услуги (для пользователя) через оплачиваемых государством смотрителей маяков.» [Carnis, 2013, p. 54]. Иными словами, эта услуга во Франции предоставлялась государством из стратегических соображений как чистое общественное благо.

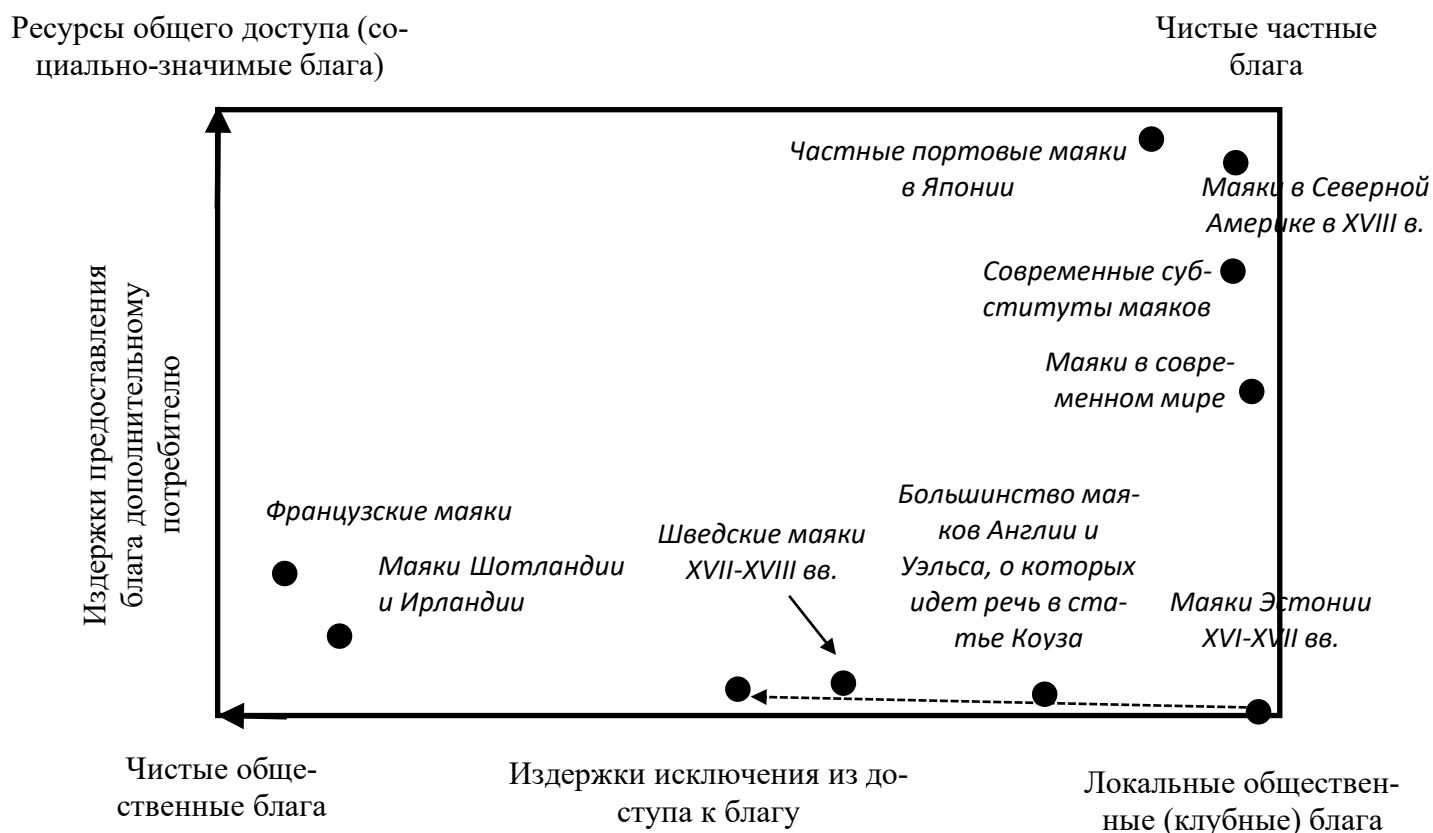
В Японии периода Эдо и раннего периода Мэйдзи (XVII-XIX вв.) частные маяки существовали с государственными, они составляли приблизительно 70% всех маяков, и, как правило, строились в портах, тогда как на пустом побережье маяков было очень мало [Saito, 2019].

Схожая с английской система существовала до XIX века в Швеции [Lindberg, 2009; 2015]. Ее возникновение связано с практикой платы за проход через пролив, разделяющий Данию и Швецию, возникшей в рамках мирного соглашения, подписанного в XVII веке и явившегося окончанием очередной войны между двумя странами. Понятно, что в таких обстоятельствах взимание платы с проплывающих судов не является большой проблемой. Шведское государство, кроме выдачи патентов на строительство маяков и сбора денег с судовладельцев и моряков за их использование также жестко контролировало не только цену маячных услуг, но и их качество. Поэтому на рис. 2 мы расположили услуги шведских маяков левее, чем услуги английских, то есть ближе к чистым общественным благам.

Основанные Ганзейским союзом маяки Эстонии в XVI-XVII вв., как правило, финансировались городами из маячных сборов, поэтому мы, наоборот, располагаем их на рис. 2 правее английских маяков, то есть ближе к клубным (локальным общественным) благам [Pöder, 2010]. В некоторых случаях, однако, маяки в Эстонии в указанный период финансировались городами из общих налогов, что говорит о ненулевых издержках исключения из доступа к благу (иначе трудно объяснить перенос платы за услуги маяков на людей,

которые не являются непосредственными потребителями этого блага) и, соответственно, смещению услуг эстонских маяков на рис. 2 в сторону чистых общественных благ.

Рисунок 2. Маяки в классификации благ



Таким образом, услуги маяка оказываются благом, которое предоставлялось в одно и то же время в разных странах альтернативными способами: как в основном клубное благо в Англии и Уэльсе, а также Швеции и Эстонии, как частное в портах Северной Америки и Японии, как общественное во Франции, Шотландии и Ирландии. Это довольно необычно, так как, как правило, форма предоставления блага, его место в классификации Стиглица определяется технологией его производства и соответствующими этой технологии организационными формами. Иными словами, например, легковой автомобиль – это благо практически частное, с высокой конкуренцией при потреблении и высокими издержками исключения. Любые попытки предоставления этого блага как кого-то другого, хоть немного отличного от этого эффективного образца неизменно приводили к неэффективности и неконкурентоспособности (здесь можно вспомнить, например, довольно грустную историю советского автопрома). С другой стороны, такие социально-значимые блага, как здравоохранение и образование хотя и могут быть предоставлены как частные блага, однако эффективнее, как показывает, в первую очередь, европейский опыт другие формы их

предоставления, так или иначе предполагающие участие государства и субсидирование предоставления этих услуг по крайней мере для некоторых индивидов.

В случае же с маяками, нам представляется, что возможность существования такого разброса форм предоставления услуг маяков обусловлена, во-первых, тем, что любой маяк – это естественная монополия. Лишь в редких случаях капитан корабля может без больших издержек изменить свой курс для того, чтобы избежать встречи с маяком, услуги которого для него слишком дороги. Этим, также объясняется столь большой разброс цен на услуги британских маяков, о котором мы упоминали выше [Taylor, 2001, p. 760, table 2]. Маяки не конкурируют друг с другом, по крайней мере, не непосредственно.

В заключении этой истории о маяках мы попробуем дать ответ на три напрашивающихся, на наш взгляд, вопроса:

1. Почему в первой половине XIX века едва ли не все, по крайней мере, европейские маяки были национализированы?
2. Какое благо сейчас заменяет для моряков услуги маяков и как оно предоставляется – как общественное, частное, клубное, etc.?
3. Что представляют собой маяки сейчас? Предоставляют ли они какие-то услуги и если да, то какие и каким образом они предоставляются?

Хотя для полноценного ответа на первый из этих вопросов необходимо специальное исследование, однако, мы можем и без него весьма обоснованно предположить, что массовый переход маяков в государственную собственность связан с резким увеличением с начала XIX в. объемов международной торговли и, соответственно, морских грузоперевозок между странами, в первую очередь, европейскими. Вот, например, динамика числа действующих в Швеции маяков и судов, заходивших в шведские порты [Lindberg, 2015, p. 466, fig. 1].

В связи с этим реакция парламента Великобритании на в среднем более чем пятикратную разницу в цене услуг частных и государственных маяков представляется вполне адекватной: свет маяков фактически перестал быть отдельной услугой, потребителями которой были моряки и судовладельцы, а стал частью сложного общественного блага (не менее сложного, чем, например, благо «национальная оборона»), которое можно назвать «выгоды общества от международной торговли».

Рисунок 3. Количество действующих в Швеции маяков и судов, посещавших шведские порты



В судоходстве начала XXI века маяки оказались больше не нужны: «Современный технический прогресс, например глобальная спутниковая электронная навигационная сигнализация (Глобальная система позиционирования или GPS) в сочетании с шифрованием, делает услуги электромагнитной сигнализации более исключаемыми, а следовательно, более доступными для частного предоставления и финансирования. В то время как такие услуги продолжали предоставляться государственными учреждениями, теоретически аргумент неисключаемости в пользу общественных благ отступил, если не исчез, и предоставление [этого блага - Г.К.] государством обусловлено инерцией или политическими частными интересами. Зашифрованный сигнал, требующий платы за расшифровку, создает исключаемость вдали от порта. Сигналы фогхорна все еще кажутся неисключаемыми после их предоставления, но поскольку электронных сигналов и сигналов эхолота достаточно, чтобы предупредить о любых опасностях, в принципе услуга по защите кораблей от опасности рифов и отмелей может быть предоставлена полностью частным порядком.» [Foldvary, 2003, p. 56]. Поэтому мы расположили на рис. 2 блага, выполняющие функции маяков в современном судоходстве между частными и клубными благами (все же экипаж корабля – это, как правило, не один человек), ближе к первым.

Наконец, по поводу современного использования маяков Ван Зандт говорит следующее: «Сегодня многие маяки сохраняются скорее, как исторические памятники, чем как помощники для навигации. В этой новой роли проблема исключаемости может быть менее серьезной. Как известно большинству туристов, довольно легко исключить тех, кто не

желает платить входную плату за то, чтобы подняться на вершину маяка. В то время как безбилетники все еще могут видеть маяк издалека, только те, кто заплатил, могут испытать, каково это – смотреть на море с точки зрения одинокого зрителя маяка. Кроме того, в то время как маяки – это очень весело, туристы готовы тратить на него свои отпускные доллары на конкурентном рынке. Как ни странно, в этой новой функции маяк больше не нуждается в государственной помощи для того, чтобы стать жизнеспособным предприятием.» [Van Zandt, 1993, pp. 71-72].

Как нам кажется, некоторая ирония судьбы заключается в том, что в этом своем новом качестве расположение маяков в пространстве «исключаемость – конкурентность» оказываются весьма близким к расположению в этом пространстве тех современных навигационных устройств, которые сегодня выполняют функции маяков.

3. Заключение

Благо, рассмотренное в предыдущем разделе отнюдь не является уникальным: в различных обществах в разные времена одни и те же, по сути, блага предоставлялись и предоставляются разными способами. Еще одним ярким примером этого является правоприменение по уголовным делам. Хотя, современному жителю Европы или Америки кажется естественным тот факт, что услуги полиции, следствия и прокуратуры предоставляются как общественные блага, в большинстве стран, которые сегодня принято относить к цивилизованным совсем недавно (по историческим меркам) эти услуги предоставлялись как частное благо:

«В Англии XVIII века система профессиональных полицейских и прокуроров, оплачиваемых и назначаемых правительством, рассматривалась как потенциально тираническая и, что еще хуже, французская.

По английскому законодательству любой англичанин может преследовать в судебном порядке любое преступление. На практике прокурором обычно была жертва. Он должен был предоставить свои обвинения в местный магистрат, представить доказательства большому жюри и, если большое жюри находило их истинными, предоставить доказательства для судебного разбирательства.» [Friedman, 1995, p. 476].

При этом еще в конце XX века среди исследователей существовала точка зрения, что предоставление этого блага как общественного даже теперь не является наилучшим из возможных способов его предоставления. В частности, например, Брюс Бенсон оценивает эффективность работы железнодорожной полиции (услуги которой предоставляются, скорее

как клубное, а не как частное или общественное благо) почти в три раза выше эффективности государственной полиции [Benson, 1998, p. 347].

И, хотя, говоря о частном правоприменении, исследователи, по вполне понятным причинам, как правило, в первую очередь вспоминают средневековую Англию,⁵⁶ такая практика была общепринятой в разные исторические эпохи, едва ли не во всех человеческих обществах и странах мира⁷.

Граждане стран бывшего СССР имеют собственный опыт частного правоприменения, относящийся, по большей части к первой половине 1990-х гг. Тогда правоохранительные органы в этих странах практически перестали выполнять свои функции и, например, для того, чтобы найти и вернуть угнанный автомобиль в России стоило обращаться скорее к представителям организованной преступности, а не в милицию. Именно из того времени ведут свое происхождение многочисленные (даже, на сегодняшний день уже избыточно многочисленные) частные охранные структуры: их функция заключалась и заключается в предоставлении того блага (или его заменителя), которое перестало (или стало в явно недостаточном количестве) предоставлять государство. Речь идет о благе, которое можно определить как «защита от случайных (неорганизованных, незапланированных) преступлений», хотя, как нам представляется, на сегодняшний день эти охранники выполняют, скорее, ритуальные функции.

Кроме того, даже в тех странах, в которых правоприменение по уголовным делам как правило производится как общественное благо, противодействие отдельным видам уголовных правонарушений может предоставляться другими способами. В частности, Бенсон в качестве одного из примеров приводит рынок залоговых обязательств, «где качество продукции частного рынка можно даже более непосредственно сравнить с аналогом государственного сектора. Многие предполагаемые преступники должны быть освобождены до суда, конечно, из-за задержки в суде, ограниченного места в тюрьме и конституционных гарантий освобождения под залог. Существуют два основных механизма инициирования освобождения и обеспечения явки в суд. Во-первых, исторически, обвиняемые по большинству преступлений размещали денежные обязательства. Однако большинству не хватает денег для размещения облигаций, поэтому коммерческий залогодержатель размещает всю облигацию в обмен на плату. Поручители теряют свои облигации, если обвиняемые не

⁵ Помимо упомянутой выше статьи [Friedman, 1995], см. также обзор работ, посвященных практике частного правоприменения в [Currott and Stringham, 2010].

⁶ Теоретические обоснования сравнительной эффективности частного и общественного правоприменения см. в [Becker and Stigler, 1974]; [Landes and Posner, 1975]; [Polinsky, 1980]; [Garoupa, 1997]; [Garoupa and Klerman, 2010].

⁷ Например, о практике частного правоприменения в Османской империи см. в [Coşgel et al., 2013].

появляются в суде, поэтому они тратят много времени, усилий и денег, чтобы гарантировать явку. Если обвиняемый бежит, об этом уведомляется национальная сеть частных «охотников за головами». Стимулы охотников за головами находить беглецов сильны, потому что им не платят, если беглецы не возвращаются в суд.» [Benson, 1998, pp. 347-348]. Здесь также можно вспомнить, частные компании, специализирующиеся на расследовании корпоративных преступлений (преступлений, совершенных менеджерами компаний против их акционеров); специализированные подразделения в корпорациях, занимающиеся борьбой с правонарушениями работников против компании, включающими в себя прямое воровство, торговлю инсайдерской информацией, коррупцию, завышение расходов и т.д. Наконец, шумная еще несколько лет назад история сомалийских пиратов, захватывающих суда и моряков в Аденском заливе, закончилась благодаря, во-первых, частным охранным компаниям, которые стали продавать услуги вооруженной охраны кораблям, проходящим через залив, а во-вторых, благодаря арабским шейхам и нанятому ими Эрику Принсу, бывшему офицеру военно-морского спецназа и создателю ведущей частной военной компании мира Blackwater/Xe Services/Academi. Интересно, что попытки решения этой проблемы с помощью военных операций с участием десятков кораблей стран НАТО (и, отдельно, Евросоюза и ряда других стран), то есть, предоставления услуги защиты как общественного блага закончились неудачей.

Нам представляется, что пример такого блага, как маяк, подробно рассмотренный в настоящей работе, а также многочисленные примеры других благ, представляющихся, на первый взгляд, общественными (либо квази-общественными), таких как услуги образования и здравоохранения, защиты от покушений на личность и собственность и т.д. наглядно демонстрирует, что не существует общественных, частных клубных или иных благ вне зависимости от технологических и институциональных ограничений, свойственных конкретному обществу в конкретную эпоху. Этот факт, в свою очередь, делает всегда актуальным вопрос о том, чем должно и чем не должно заниматься государство, вопрос, с которого началась данная работа. Для того, чтобы решить, каким образом общество может максимально эффективно обеспечить себя тем или иным благом, необходимо рассматривать это благо в контексте адекватных ему институтов и технологий. Или, иными словами, никаких «общественных благ» самих по себе не существует в природе.

ЛИТЕРАТУРА

Arrow K. J. The organization of economic activity: issues pertinent to the choice of market versus nonmarket allocation // Joint Economic Committee. – 1969. - 91st Congress of the United

States. - 1st session.. Reprinted in Arrow K. J. Collected Papers of Kenneth J. Arrow. – 1983. - Vol.2: General Equilibrium. – P.133–155. – Oxford: Basil Blackwel.

Barnett W. II, Block W. Coase and Van Zandt on lighthouses // Public Finance Review. – 2007. – Vol.35. – №6. – P.710–733.

Becker G. S., Stigler G. J. Law enforcement, malfeasance, and compensation of enforcers // Journal of Legal Studies. – 1974. – Vol.3. - №1. – P.1-18.

Benson B. L. Crime control through private enterprise // Independent Review. – 1998. – Vol.2. – №3. – P.341-371.

Bertrand E. The Coasean analysis of lighthouse financing: Myths and realities // Cambridge Journal of Economics. – 2006. – Vol.30. – №3. – P.389-402.

Bertrand E. Empirical investigations and their normative interpretations: A reply to Barnett and Block // Public Choice. – 2009. – Vol.140. – №1-2. – P.15–20.

Block W., Barnett W. II. Coase and Bertrand on lighthouses // Public Choice. – 2009. – Vol.140. – №1-2. – P.1–13.

Candela R. A., Geloso V. Why consider the lighthouse a public good? // International Review of Law and Economics. – 2019. – Vol.60. – №1. – P.1-13.

Candela R. A., Geloso V. The lighthouse debate and the dynamics of interventionism // Review of Austrian Economics. – 2020. – Vol.33. – №3. – P.289-314.

Carnis L. The provision of lighthouses services: A political economy perspective // Public Choice. – 2013. – Vol.157. – №1-2. – P.51-56.

Carnis L. The political economy of lighthouses: Some further considerations // Journal des Économistes et des Études Humaines. – 2014. – Vol.20. – №2. – P.143–165.

Coase R. H. The lighthouse in economics // Journal of Law and Economics. – 1974. – Vol.17. – №2. – P.357–376. Reprinted in Coase R. H. The Firm, the Market and the Law. – 1988. – P.187-213. – Chicago: The University of Chicago Press [Коуз Р. Фирма, рынок и право. – 2007. – С.177-201. – М.: Новое издательство].

Curott N. A., Stringham E. P. The historical development of public policing, prosecution and punishment // Benson B. L. and Zimmerman P. R. (eds.). Handbook on the Economics of Crime. – 2010. - Chapter 5. – P.109-126. – Edward Elgar Publishing.

Coşgel M. M., Ergene B., Etkeş H., Miceli T. J. Crime and punishment in Ottoman times: Corruption and fines // Journal of Interdisciplinary History. – 2013. – Vol.43. – №3. – P.353-376.

Foldvary F. The lighthouse as a private-sector collective good // Foldvary F. and Klein D. (eds.). *The Half-Life of Policy Rationales: How New Technology Affects Old Policy Issues*. – 2003. – P. 38-59. – Washington, DC: Cato Institute.

Friedman D. Making sense of English law enforcement in the eighteenth century // *The University of Chicago Law School Roundtable*. – 1995. – Vol.2. – №2. – P.474-505.

Garoupa N. A note on private enforcement and type-I error // *International Review of Law and Economics*. – 1997. – Vol.17. – №3. – P.423-429.

Garoupa N., Klerman D. Corruption and private law enforcement: Theory and history // *Review of Law and Economics*. – 2010. – Vol.6. – №1. – P.75-96.

Lai L. W. C., Davies S. N. G., Lorne F. T. The political economy of Coase's lighthouse in history (part I), a review of the theories and models of the provision of a public good // *Town Planning Review*. – 2008a. – Vol.79. – №4. – P.395–425.

Lai L. W. C., Davies S. N. G., Lorne F. T. The political economy of Coase's lighthouse in history (part II), lighthouse development along the coast of China // *Town Planning Review*. – 2008b. – Vol.79. – №5. – P.555–579.

Landes W. M., Posner R. A. The private enforcement of law // *Journal of Legal Studies*. – 1975. – Vol.4. – №1. – P.1-46.

Lindberg E. From private to public provision of public goods: English lighthouses between the seventeenth and nineteenth centuries // *Journal of Policy History*. – 2013. – Vol.25. – №4. – P.538–556.

Lindberg E. The Swedish lighthouse system 1650–1890: Private versus public provision of public goods // *European Review of Economic History*. – 2015. – Vol.19. – №4. – P.454–468.

McNutt P. Public goods and club goods // Bouckaert B. and De Geest G. (eds.) *Encyclopedia of Law and Economics, Volume I. The History and Methodology of Law and Economics*. – 2000. – P.927-951. – Cheltenham: Edward Elgar.

Mill J. S. *Principles of Political Economy* 7th ed. – 1871. – London: Longmans, Green [Милль Дж. С. *Основы политической экономии*. – 1981. – М.: Прогресс].

Pigou A. C. *The Economics of Welfare* 4th ed. – 1932. – New York: Macmillan & Co. [Пигу А. *Экономическая теория благосостояния*. – 1985. – М.: Прогресс].

Polinsky A. M. Private versus public enforcement of fines // *Journal of Legal Studies*. – 1980. – Vol.9. – №1. – P.105-127.

Pöder K. The lighthouse in Estonia: The provision mechanism of «public goods» // Discussions on Estonia Economic Policy – 2010. – XVIII. – P.323-346. – Berlin – Tallin.

Reiter. M., Weichenrieder A. J. Public goods, club goods, and the measurement of crowding // Journal of Urban Economics. – 1999. – Vol.46. – №. 1. – P.69-79.

Saito K. Lighthouse provision in premodern Japan // Economic Inquiry. – 2019. – Vol.57. – №3. – P.1582–1596.

Samuelson P. A. Economics: An Introductory Analysis 6th ed. – 1964. – NY: McGraw-Hill [Самуэльсон П. А. Экономика: вводный курс. – 1964. – М.: Прогресс].

Sidgwick H. The Principles of Political Economy 3rd ed. – 1901. – London: Macmillan & Co.

Stiglitz J. E. Economics of the Public Sector 3rd ed. – 1999. – NY – London: W.W. Norton & Company.

Taylor J. Private property, public interest, and the role of the state in nineteenth-century Britain: The case of the lighthouses // Historical Journal. – 2001. – Vol.44. – №3. – P.749-771.

Van Zandt D. E. The lessons of the lighthouse: “Government” or “private” provision of goods // Journal of Legal Studies. – 1993. – Vol.22. – №1. – P.47-72.