

Затем выбирается оптимальный вариант по критерию минимума затрат для клиента в соответствии с родом перевозимого груза, требованиями к сроку доставки, условиями обеспечения сохранности груза, стоимости перевозки и т.д.

Список литературы

1 Григорюк, В. Ф. Оптимизация взаимодействия пунктов погрузки и выгрузки вагонов / В. Ф. Григорюк. – М. : Транспорт, 1986. – 79 с.

2 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с. – (Сер. «Мировая экономика»).

УДК 339.9

ПОЛИВАРИАНТНОСТЬ СЕТЕВЫХ СТРУКТУР И РЫНКОВ КАК ФАКТОР УСЛОЖНЕНИЯ МИРОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Г. В. РУБЛЕВ, А. Г. РУБЛЕВ

*Красноярский институт железнодорожного транспорта,
Сибирский федеральный университет, Российская Федерация*

В последние годы создаются и активно функционируют структуры, быстро проникающие в различные сферы мирового сообщества на горизонтальном и вертикальном уровне. По определению М. А. Хрусталева [1], эти типы объединений, с одной стороны, являются «паутиной всемирной политической сети», связывающей между собой государственных и негосударственных акторов, а с другой – представляют собой сетевую и рыночную организацию. В то же время современные политические сети имеют определенные характеристики, отличающие их от стандартных общественных. В определенной степени формы современного мироустройства можно также отнести к «сетевым» структурам. Например, активно обсуждаемые в последнее время концепции мирового хаоса (или анархии) на самом деле являются «сетевыми» моделями. Другой пример – выстраиваемая «демократическая» организация мирового сообщества. По мнению М. М. Лебедевой [2], данная структура является определенным типом сложной «сети» со своей специализацией и вместе с тем с интеграцией регионов, корпораций, разного рода центров, которая имеет свои правила взаимодействия и процедуры согласования интересов на разных уровнях.

В современных условиях динамично развивающимся социальным институтом с новой социальной конфигурацией является Интернет, который является составной частью техносферы и обладает уже сложившимися функциональными элементами в виде:

- информационно-коммуникационной среды для установления политических, экономических, культурных, общественных и личных отношений (преодолеваются государственные границы);
- виртуальной среды, в которую помещается сознание человека и где реализуются его частные интересы;
- бизнес-среды, в которой осуществляется финансовая и электронная торговля;
- системы накопления, хранения и распространения информации (библиотечных фондов, средств массовой информации, передачи знаний и человеческого опыта);
- средства трансформации традиционных форм социальных отношений (например, этнических условностей, социальных барьеров, религиозных убеждений и т. п.);
- средства трансформации социальных качеств «пользователей» – сообщества людей.

Необходимо отметить, что глобальная сеть не имеет фиксированной иерархической структуры, но в то же время Интернет обладает признаками распределенной и самоорганизующейся системы. О появлении подобного социального виртуального пространства в виде ноосферы (сферы разума) писал в начале XX века В. И. Вернадский. Со временем воздействие создаваемых информационных технологий в глобальной сети может трансформировать организационные структуры.

Что касается другого объекта анализа – рынка, то типичным его образцом является современный мировой рынок, сформировавшийся в результате экспансии промышленно развитых госу-

дарств. Сегодня рынок охватывает не только экономическое пространство всего мирового сообщества, но и все национальные государства. Сложилась такая ситуация, когда стираются границы между мировым и национальными рынками. Они развиваются одновременно, подталкивая друг друга, взаимодействуя и интегрируясь. Вместе с тем мировой рынок обладает олигопольной структурой, в которой доминируют несколько транснациональных альянсов, сотрудничающих и конкурирующих между собой на мировом и национальных рынках. Его основой являются ТНК (транснациональные корпорации), для которых границы национальных рынков стали тесными. Они перенесли значительную часть производств за пределы своих стран, создав многочисленные филиалы, интегрированные в единую сеть производств. К настоящему времени ТНК имеют разветвленную сетевую структуру с базами транснационального капитала и узлами управления в крупных городах.

В шестидесятые годы XX века были созданы евторынки, деятельность которых не регулировалась национальными законодательствами. К 1973 г. евторынки стали неотъемлемой частью мирового рынка капиталов, возникли новые международные финансовые центры – в Люксембурге, в Сингапуре, в Гонконге, в Панаме, на Багамских островах и др. Они освобождались от валютного контроля и на них распространялись налоговые льготы. В двадцатом веке евторынок стал состоять из несколько сотен крупных банков, расположенных в основных центрах Западной Европы и в тех странах, где не ограничиваются права банков по проведению операций в иностранных валютах с нерезидентами. Таким образом, сформировались транснациональные банки (ТНБ) с широкой сетью зарубежных филиалов.

Для повышения своей конкурентоспособности европейские центры провели либерализацию своих финансовых рынков. Одновременно стали создаваться новые международные финансовые рынки: фьючерсов валют (Чикаго, начало 70-х гг. XX в.), фьючерсов для процентных ставок (Чикаго, Нью-Йорк, 1978), валютных опционов (Филадельфия, 1982) [3].

Другим примером экономического рынка стал мировой рынок капитала, который превратился в один из факторов развития интернационализации мирового хозяйства и стал источником ресурсов для всех стран мирового сообщества. В конце XX века на мировом рынке капиталов наметился ряд стратегических направлений, таких как: возрастание роли международного финансового рынка; рост прямых инвестиций и изменение структуры инвестиций, направляемых в индустриально развитые и развивающиеся страны; глобализация мирового фондового рынка; рост вывоза прямых инвестиций из развивающихся стран.

Сегодняшний этап развития – это объединение всех рынков в функционирующую по своим законам сеть. Так, функционирует мировая финансовая сеть, которая состоит из нескольких сотен международных и транснациональных финансово-промышленных групп, включая транснациональные банки и страховые компании, рынки ценных бумаг, электронные системы банковских расчетов в реальном времени (системы пластиковых карт и глобальная сеть электронной торговли). В процессе расширения данной сети бумажные сделки будут вытесняться электронными.

Рыночная структура проникла в область политической общественной жизни, появились такие международные акторы, как политические рынки, внутри которых осуществляется деятельность национальных правительств и различных международных организаций. В этих условиях национальное государство действует, во-первых, по пути регламентации деятельности финансово-промышленных групп, а во-вторых – лоббирования через недипломатические центры влияния, которые формируются вне государств.

Необходимо выделить еще две современные тенденции развития международных политических рынков. Это расширение рынков за счет «потеснения» международных экономических организаций различными вновь созданными неправительственными организациями, усиливающими свое влияние в общественных процессах, а также активное развитие нового международного актора – «неформального сектора».

Таким образом, в результате возникновения различных сетевых структур и рынков на смену фрагментации, обусловленной географическим разделением и разрушением традиционных форм социальных контактов, приходит новая глобальная фрагментация, которая не только объединяет рынки и связывает разобщенные сетевые ячейки, но и выявляет в мировом сообществе небольшие группы людей с общими интересами, восстанавливает и создает (с помощью ИКТ), политические, экономические и социальные контакты между ними.

Список литературы

- 1 Хрусталеv, М. А. Эволюция системы международных отношений и особенности ее современного этапа / М. А. Хрусталеv // Космополис. – 1999. – С. 48–51.
- 2 Лебедева, М. М. Мировая политика: проблемы и тенденции развития / М. М. Лебедева // Мировая политика и международные отношения на пороге нового тысячелетия : сб. науч. статей; под ред. М. М. Лебедевой. – Московский общественный научный фонд. – 2000. – № 104. – С. 4–32. – (Сер. «Научные доклады»).
- 3 Мировая экономика. Экономика зарубежных стран / под ред. В. П. Колесова, М. Н. Осьмовой. – М. : Флинта, 2000. – 480 с.

УДК 656.13

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПОТОКОМ

М. Л. ТРЕТЬЯКОВА

Белорусский государственный университет, г. Минск

Актуальной сегодня является разработка вопросов эффективного функционирования и развития транспортной системы Республики Беларусь, в связи с чем необходимо исследовать новые методы управления транспортным потенциалом; изучить понятие и сущность интеллектуальных транспортных систем; определить их влияние на повышение эффективности транспортной отрасли страны.

Современный мир диктует жесткие условия: качественное увеличение интенсивности и оборота транспортных потоков, повышенные требования к транспортному обеспечению, повышение своевременности перевозочного процесса, его комфортности и безопасности. Это, в свою очередь, сопровождается увеличением количества транспортных средств, изменением масштабов компьютеризации систем управления и мониторинга самых разнообразных экономических и пространственных изменений, – все эти процессы требуют экономической, финансовой, интеллектуальной и экологической поддержки управления, в том числе обеспечивающих безопасность транспортного процесса. Последнее представляет собой состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Увеличение потока пассажиров и грузов обуславливает повышение загруженности транспортных путей и скопления транспорта (пассажиров и грузов), снижение скорости перевозок в местах погрузочно-разгрузочных работ, местах пересадок/перегрузок, возникновению «пробок» и т. д. Всё это в конечном итоге отрицательно сказывается не только на безопасности транспортного процесса, но и на экономической и экологической ситуациях. Поэтому сегодня так остро стоит вопрос о предотвращении этих последствий.

Можно выделить несколько путей решения таких проблем. Например, повышение пропускной способности транспорта за счет капитальных вложений в строительство инфраструктуры: магистралей, трасс, портов, тоннелей, мостов и др. Однако это требует немалых денежных затрат. Но возможно подойти к решению «транспортных» вопросов с другой стороны. Это оптимизация транспортных потоков и управление ими благодаря применению новых технологий, например, технологий интеллектуальной транспортной системы.

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) представляют собой некую совокупность информационных, коммуникационных систем или средств и систем автоматизации в совокупности с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, обеспечивающую эффективность перевозочного процесса, повышение его безопасности и качества. Другими словами, интеллектуальные транспортные системы – интеграция информационно-коммуникационных технологий применительно к ключевым составляющим транспортных процессов: человек – транспортные средства – транспортная инфраструктура. Также ИТС – это система, использующая инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании транспортных потоков, предоставляющая конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами.

Мировым сообществом было выработано решение, которое по своему содержанию ориентировано на создание не просто систем управления транспортом, а систем, в которых средства управле-