

ИЗМЕНЕНИЕ РОЛИ ТРАНСПОРТА В ФОРМИРОВАНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ

Стоимость транспортных услуг при неразвитой мировой инфраструктуре еще 100 лет назад была одним из главных барьеров естественного происхождения, сдерживающих развитие международной торговли и глобализации. По мере развития и совершенствования транспортной инфраструктуры и средств связи происходит своеобразный процесс сжатия географического пространства и уменьшается роль транспортных расходов в торговле. До третьей промышленной революции и распространения интернета транспорт был единственным проводником глобализации во всех сферах общественно-хозяйственной жизни: от простого перемещения субъектов хозяйствования до формирования возможности для мобильности экономических ресурсов. Даже сегодня ограничения в сфере транспортных услуг и закрытие государственных границ может полностью «обесточить» международную торговлю.

Колебания темпов роста мирового экспорта транспортных услуг, которые в 2018 г. составили 1017 млрд дол. США, имеют большую амплитуду изменений, чем колебания темпов роста мирового ВВП и мирового экспорта всех товаров и услуг (рисунок 1) [1]. Если ранее развитие транспорта подталкивало глобализацию, то сейчас транспортная система генерирует четверть мировых прямых выбросов CO₂ от сжигания топлива, то есть активно участвует в формировании глобальных экологических проблем человечества. С учетом современных докризисных тенденций активность грузовых и пассажирских перевозок возрастет до 2050 г. более чем в 2 раза, и этот факт демонстрирует активную потребность в регулировании выбросов CO₂ [2].

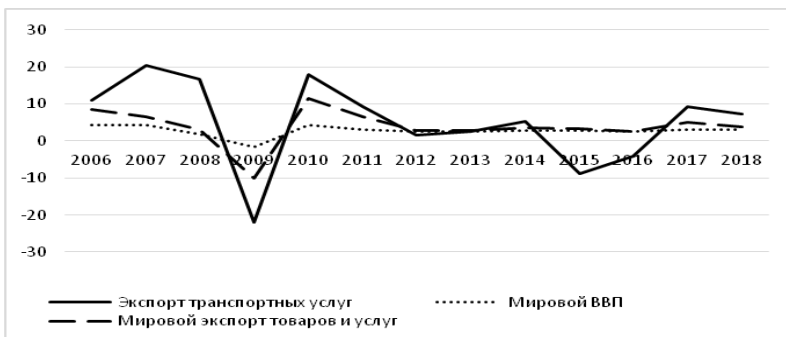


Рисунок 1 – Темпы роста мирового ВВП, мирового экспорта товаров и услуг, экспорта транспортных услуг за 2006–2018 гг., % [1]

Наибольшее количество выбросов CO₂ генерирует автомобильный транспорт, водный и авиатранспорт занимают среднюю позицию, а наиболее чистым является железнодорожный транспорт. Таким образом, развитие высокоскоростных железнодорожных перевозок может служить альтернативой авиaperезовкам на короткие расстояния, а обычные и грузовые железнодорожные перевозки могут дополнять другие виды транспорта для обеспечения эффективной мобильности и частичного замещения автомобильных перемещений.

По расчетам Международного энергетического агентства поддержание и развитие транспортной системы, при которой загрязнения окружающей среды будут соответствовать Парижскому соглашению, обойдется миру примерно в 500 трлн дол. США [2]. При этом создание устойчивой «зеленой» транспортной системы обойдется примерно на 20 трлн дол. США дешевле за счет снижения операционных расходов на топливо и направления инвестиционных затрат на создание инфраструктуры для использования эффективных транспортных средств. Роль национальных правительств и международных организаций должна состоять при этом в поддержании долгосрочной стратегии инвестирования в развитие устойчивой транспортной системы.

Развивающиеся страны, которые имеют относительно несформированную транспортную систему и активно развивающуюся экономику, выступают на мировой арене как основные потребители данных инвестиционных стратегий. Кроме того, новый мировой экономический кризис заставляет уже сегодня правительства развивающихся стран думать об использовании развития инфраструктуры в качестве эффективной долгосрочной стратегии государственных инвестиций, которые помогут государствам пережить период снижения экономической активности в частном секторе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 База данных ЮНКТАД [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>. – Дата доступа : 07.01.2020.
- 2 Международное энергетическое агентство [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 2020. – Режим доступа : <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2019#>. – Дата доступа : 07.01.2020.

N. KRASNIKOVA
Oles Honchar Dnipro National University

CHANGING THE ROLE OF TRANSPORT IN FORMING GLOBAL PROBLEMS