

2 ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

**ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001**

УДК 656.0

Я. Перегуд

Варшавская высшая школа экономики

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ

На рубеже XXI века понятие "глобализация" включает развитие практически всех сфер деятельности человека на планете. В статье рассмотрена роль транспорта, в том числе железнодорожного, как одного из важнейших факторов этого процесса.

На всех этапах человеческой деятельности и развития общественного производства роль транспорта была одной из определяющих. Это обуславливается многими факторами: необходимостью освоения новых земель, неравномерным размещением сырьевых ресурсов и их удаленностью от мест проживания человека, различными климатическими зонами и, соответственно, разным уровнем комфортности среды обитания человека, различными условиями организации производства и др. Однако на значительно продолжительном историческом отрезке времени транспорт помогал решать лишь локальные проблемы в повседневной деятельности человека. Промышленный переворот, который в большинстве развитых стран мира завершился к концу XIX века, не обошел стороной и транспорт. С одной стороны, транспорт способствовал мировому экономическому развитию, а с другой – достижения науки и техники, развитие производства определили трансформацию транспорта, его подъем на качественно новый уровень.

Уровень развития транспорта в XX веке позволил "приблизить" источники сырьевых ресурсов к месту их переработки, места производства комплектующих к месту сборки готовой продукции, а также доставку этой продукции к потребителям независимо от места их проживания. Понятие расстояния в глобальном масштабе хозяйственной деятельности перестало быть тем сдерживающим фактором, каким оно было на протяжении тысячелетий.

На сегодняшний день общая длина путей сообщения Земли (без морских трасс) составляет более 30 млн км, что соответствует густоте сети примерно в 23 км на каждые 100 km^2 суши. Безусловно, наибольший прогресс в уходящем столетии достигнут в области воздушного транспорта, при помощи которого в течение нескольких часов можно передвигаться не только между отдельными странами, но и между континентами. Однако наиболее распространенным и широко доступным средством передвижения людей и грузов является автомобильный транспорт. Обычные автомобили в начале XXI века могут передвигаться со скоростью, превышающей 200 км/ч, что далеко не предел возможностей современных двигателей. Основными факторами, которые значительно ограничивают развитие скоростей транспортных средств являются критерии безопасности движения, а также очень высокие расходы на конструирование (изготовление), приобретение и эксплуатацию "быстрых" автомобилей, судов, самолетов или поездов. Другая сторона проблемы повышения скоростей движения – это вопросы, связанные с комфортностью движения и пределом выносливости человеческого организма.

В тоже время с каждым годом все большее и большее число регионов земного шара охватывается линиями, обслуживаемыми высокоскоростными поездами. В настоящее время в мире эксплуатируется около 4500 км специализированных высокоскоростных железнодорожных магистралей. С учетом реконструированных линий полигон обращения *high-speed trains* приближается к 16000 км. Ежесуточно по расписанию осуществляют движение более 1100 высокоскоростных поездов нового поколения. С 1964 года ими перевезено свыше 6 млрд пассажиров. Рекордная скорость, которую может развить поезд в конце XX столетия, – 552 км/ч (японский поезд серии Маглев), что почти на 400 км/ч больше, чем в начале века. Причем, продолжительность поездки поездом со скоростью 200 км/ч на расстояния до 400 км оказывается меньше, чем время движения, затрачиваемое пассажиром на этом расстоянии при использовании воздушного транспорта (рисунок 1). По мере того, как растут рекорды, повышаются и регулярные скорости движения поездов (рисунок 2). Кроме того, железнодорожный транспорт в состоянии обеспечивать более высокий уровень обслуживания и комфорт перевозок, чем воздушный или автомобильный транспорт.

Таким образом, транспортные артерии обеспечивают доступность пространства, а увеличение скоростей движения транспортных средств сокращает время перемещения пассажиров и грузов, благодаря чему расстояния как бы уменьшаются, а пространство "сжимается". В зарубежной научной литературе это явление называют "компрессией времени и пространства" (от лат. *compressio* – сжатие) или "элиминацией расстояний" (от лат. *eliminatio* – выносить за порог, удалять). Графическая интерпретация этого эффекта показана на рисунке 3.



Рисунок 1 – Продолжительность поездки различными видами транспорта

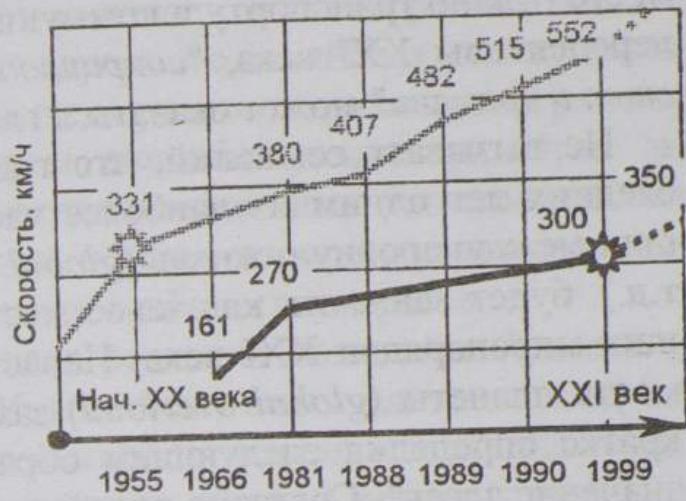


Рисунок 2 – Динамика роста скоростей движения пассажирских поездов



Рисунок 3 – Европейский континент "до" и "после" введения высокоскоростных поездов нового поколения

Источник: M.M. Fisher, P. Nijkamp: *Networks: An Integrative Perspective*. WSG-Discussion Paper 32. Vienna, November, 1993, p. 7.

На пороге ХХI века мы являемся свидетелями и участниками зарождения новой цивилизации: в последних десятилетиях уходящего столетия был совершен переход от индустриального общества, стратегическим богатством которого являлся капитал, к такому, в основе которого лежит создание и распространение информации. Современное общество достигло высочайшего уровня своего развития, а его отличительной чертой является наличие глубоких взаимосвязей в различных сферах деятельности в рамках различных стран и континентов, получившее название *глобализации* (от франц. *global* – всеобщий, от лат. *globus* – шар). Мы можем говорить о мире как о глобальной деревне, безусловно, благодаря высокоразвитому транспорту. Поэтому неслучайно, что на дискуссии Всемирного Экономического Форума (Давос, 1998 год) среди всех достижений науки и техники ХХ века первое

место отдано транспорту и коммуникациям. А следовательно, с точки зрения перспективы XXI века, "сокращение разрывов географического пространства и времени" может оказаться главным событием века уходящего.

Не вызывает сомнений, что глобализация, ставшая на протяжении последних лет одним из наиболее часто употребляемых понятий, описывающих международную жизнь (*global market, global networks, global logistics* и т.д.), будет занимать ключевое место в ряду главных явлений, определяющих миропорядок XXI века. Нарастающую международную взаимозависимость планеты (*global overload*) заместитель госсекретаря США С. Тэлбот кратко определил следующим образом: "...То, что происходит там, имеет значение здесь". Согласно одной из классификаций, в экономической сфере процессы глобализации протекают по пяти основным направлениям: финансовая глобализация, становление глобальных транснациональных корпораций, регионализация экономики, интенсификация мировой торговли и тенденция к конвергенции. Однако явление глобализации выходит за чисто экономические рамки и охватывает практически все сферы человеческой деятельности, включая образ его жизни, политику, идеологию, культуру. Например, говоря об общественном измерении глобализации, имеют в виду распространение во всем мире либо в его большей части одинаковых систем ценностей, стереотипов, стиля жизни. Профессор Т. Левитт пишет: "... мир стал общим рынком, на котором люди – несмотря на то, где они живут – жалуют таких же самых продуктов, которые облегчают их жизнь, и такого же самого стиля жизни".

Мировая экономика сегодня представляет собой взаимосвязанную систему, которая функционирует вне политических и культурных различий стран и народов. Экономическое пространство уже непосредственно не связано с территорией какого-либо государства: система "рынок – государство" уступила место системе "много государств – один рынок". "Мировая экономика – пишет Ф. Котлер, – пережила в течение последних двух десятилетий радикальную трансформацию. Большая часть товаров и услуг, которые мы покупаем в какой-либо точке земного шара, представляет собой по своей сути "гибрид" происходящих из различных стран образцов, материалов, технологических, производственных и сборочных процессов". Несоизмеримо быстрее растут обороты мировой торговли. Уже четвертое десятилетие подряд обмен товаров и услугами увеличивается быстрее, чем продукция. Вследствие этого значительно большая часть мирового валового продукта является предметом международного товарного обмена, а соответственно, расширяется круг взаимного сотрудничества с партнерами на внешних рынках, формируется сеть заграничных дистрибуторов, для успешной деятельности которых необходимо наличие единой и четко взаимодействующей транспортной системы, являющейся продолжением национального процесса производства.

Характер транспортной деятельности означает, что его развитие стимулируется планируемыми потребностями народного хозяйства, т.е. существует тесная взаимосвязь между экономическим ростом и развитием транспорта. Транспорт может быть либо фактором, способствующим развитию экономики в целом, либо фактором, его ограничивающим, поскольку всевозможные недостатки в функционировании и развитии транспорта вызывают снижение общей эффективности экономики любого государства.

Так, например, успехи экономического развития позволили Японии (на территории 372 тыс. м² проживает 126 млн чел.) стать одним из ведущих хозяйственных, торговых (третье место в мире по объемам внешней торговли после США и ЕС) и политических центров мира. А между тем Япония бедна полезными ископаемыми и ввозит из-за границы практически всеrudные материалы и энергетические ресурсы. Исключительно важное значение для хозяйства Японии имеет стабильная обеспеченность топливом и промышленным сырьем. Решить эту проблему позволяет организованная на высочайшем уровне система внешнеторговых перевозок, которая обеспечивает привязку к внешним источникам сырья и рынкам сбыта готовой продукции. Основная часть внешнеторговых перевозок осуществляется морским транспортом, при этом по тоннажу торгового флота страна занимает одно из первых мест в мире. По объему грузоперевозок внутри страны доминирует автомобильный транспорт. Протяженность автодорог с твердым покрытием составляет 1,16 млн км. Длина железнодорожной сети составляет 26,5 тыс. км. Основным звеном системы железнодорожного транспорта Японии, выполняющего важнейшую роль в перевозках пассажиров, является сверхскоростная магистраль Синкансен. Ее протяженность к концу 1999 г. достигла 1952,5 км (без учета "мини" Синкансен длиной 214 км). Результаты исследований японских ученых на примере высокоскоростных линий железных дорог Синкансен показали, что высокоскоростной транспорт оказывает значительное влияние на развитие экономики обслуживаемых регионов, особенно в тех случаях, когда одновременно появляются и скоростная железная дорога, и автострада. Замечено также, что если строительство автострады в большей степени, чем железной дороги, стимулирует подъем промышленности, то высокоскоростной железнодорожный транспорт способствует более быстрому развитию секторов, связанных непосредственно с обменом информацией (информатика, банковское дело, бизнес, образование).

Развитие новых технологий и технических решений в сфере транспорта и коммуникаций в уходящем веке значительно облегчило перемещение людей, товаров, капитала и знаний, формируя тем самым глобальные сети, которые способствуют расширению обмена товарами, развитию международного бизнеса, экономическому росту в мировом масштабе, открывая перед человечеством огромные возможности. Однако следует иметь в виду и тот факт, что глобализация порождает новые социально-экономические феномены,

которые могут быть негативными по своей природе или требовать болезненной адаптации общества к ним путем изменения общественных институтов культуры, сознания и стереотипов экономического поведения.

Характерной чертой глобализации стало сочетание процессов автономизации и интеграции. Наиболее интенсивные и широкомасштабные интеграционные процессы происходят сегодня в Европе. Весь мир внимательно следит за тем, как здесь обозначаются контуры, преобразующие мировую экономику в начале XXI века. Будущее Европы, главной целью которой является создание общего рынка, единых торговых и социальных условий, в большой степени зависит от эффективного взаимодействия энергетических, телекоммуникационных и транспортных сетей. Осознавая это, в 1994 году (впервые со времени существования единой Европы) Совет Европы утвердил 14 приоритетных проектов в области транспорта. В 1996 году Европейский парламент и Совет Европы приняли совместные директивы по созданию транс-европейской транспортной сети (*TEN-T*), охватывающей 58 тыс. км автострад, 70 тыс. железных дорог, 12 тыс. водных путей.

Одной из инвестиций, сыгравшей важную роль не только для интеграции транспортной системы Европы, но и для интеграции европейского континента в целом, стало сооружение железнодорожного тоннеля под каналом Ла-Манш (общая длина тоннеля 49,2 км, в том числе 37,5 км на глубине 25-40 м под дном пролива). Примечательно, что *Евротоннель*, соединивший железнодорожной колеей Великобританию и Францию – монархию и республику, остров и континент, признан выдающимся архитектурно-строительным сооружением уходящего столетия (таблица 1).

Таблица 1 – Десять чудес света (новая версия)

Объект	Город, страна
Евротоннель	Великобритания, Франция
Мост через пролив Золотые ворота	Сан-Франциско, США
Федеральная система скоростных автомобильных дорог	США
102-этажный Empire State Building	Нью-Йорк, США
Дамба имени Гувера	Река Колорадо, США
Панамский канал	Панама
Здание Сиднейской оперы	Австралия
Большая Асуанская плотина	Египет
Всемирный торговый центр	Нью-Йорк, США
Аэропорт Чек Лап Кок в Гонконге	Особый административный район Сянган, Китай

Источник: Архитектурные монстры XX века// "Коммерсантъ Власть". № 17(318). 5 мая 1999 г. С. 43.

В 2000 г. 16-километровый мост и тоннель связал Швецию и Данию, что позволяет за каких-нибудь полчаса доехать из Мальмё в Копенгаген. Среди проектов, которые планируется реализовать в Европе до 2010 года, есть, например, автострада, которая пересечет Грецию и свяжет Афины с болгарской границей; линии высокоскоростных железных дорог; специальная колея, которая соединит Лондон с тоннелем под Ла-Маншем; тоннели в Альпах и Пиренеях и др. Протяженность европейской сети высокоскоростных железных дорог, которая сегодня насчитывает 2692 км, должна уже к 2005 году увеличиться до 6285 км. При этом в своих планах развития Европейский Союз все более внимательный взгляд устремляет на Восток. Подтверждением этому является выделенные на Общеевропейских конференциях по транспорту в 1994 и 1997 гг. 10 транспортных коридоров в Центральной и Восточной Европе, которые дополняют общеевропейскую сеть и соединяют запад с востоком Европы.

В начале XXI века наше общество и повседневная жизнь претерпевают калейдоскопические перемены в различных сферах. В то же время мир в целом находится на стадии становления единого глобального сообщества, в котором национальных границ больше не существует. Огромную роль в осуществлении этого процесса играет транспорт. Можно сказать, что транспортные артерии – новые трассы, горные перевалы, каналы, паромные перевозы, тоннели – становятся во всем мире стимулом для большого бизнеса, стимулом для интеграции. Как сказал Луи Галуа, президент крупной железнодорожной компании во Франции, "когда вы пересекаете границу со скоростью 300 км/ч, эта граница как бы и не существует".

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 T. Levitt, The Globalization of Markets, "Harvard Business Review", may-june 1983.
- 2 A. Zorska, Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej, PWE, Warszawa 1998.
- 3 Международный конгресс по скоростному движению // Железнодорожный транспорт. 1999. № 3. С. 78.
- 4 Eurailspeed'98. Congress Proceedings// "Rail International / Schienen der Welt" 1998. № 9/10.
- 5 T. G. Arh, Co nam uczynił XX wiek?// "Gazeta Wyborcza", 21 – 22 lutego 1998 г.
- 6 P. Kotler, Marketing. Analiza, planowanie, wzdrażanie i kontrola, Felberg SJA, Warszawa 1999.
- 7 Родионова И. А., Бунакова Т. М. Экономическая география: Учебно-справочное пособие. – М.: Московский лицей, 1999.

Получено 24.12.2000