

## ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР В ДИНАМИКЕ ЦИВИЛИЗАЦИЙ

*У статті розглянуто питання впливу транспортної інфраструктури на швидкість і якість розвитку людської цивілізації. Визначено ключові віхи розвитку транспортних магістралей, подано порівняльну характеристику рівня розвитку транспортного господарства економічно розвинутих країн та інвестиційної привабливості їх економік. Виділено визначальну роль логістики як одного з провідних компонентів транспортної глобалізації.*

*В статье рассмотрен вопрос влияния транспортной инфраструктуры на скорость и качество развития человеческой цивилизации. Определены ключевые вехи развития транспортных магистралей, представлена сравнительная характеристика уровня развития транспортного хозяйства экономически развитых стран и инвестиционной привлекательности их экономик. Выделена определяющая роль логистики как одного из ведущих компонентов транспортной глобализации.*

*The article considers the issue of transport system influence on the speed and quality of human civilization development. The key stages of main roads development have been determined, the comparative analysis of the transportation sector in developed countries and their investment attractiveness have been done. The defining role of logistics as one of the leading components of transport globalization has been emphasized.*

**транспортная инфраструктура, международный транспортный коридор, транспортный комплекс, транспортные потребности, мировая логистика**

Прогрессивные люди планеты Земля в последние годы все отчетливее ощущают, что современная глобальная цивилизация все более теряет осмысленный образ своего прошлого, настоящего и тем более будущего. Уже давно пора говорить о крайней необходимости решения реальных задач спасения ноосферы, ее фауны и флоры от грозящих катастроф, справедливое распределение бремени ответственности и затрат на которое только и способно обеспечить мирный диалог и партнерство современных локальных и мировых цивилизаций, вдохнуть в народы ту энергию, которая необходима для выхода из тяжелого мирового системного кризиса и смутного времени. При этом необходим разговор о перспективах, даже и не самых близких, так как он не менее важен, чем обсуждение конкретных действий сегодняшнего дня. Выход из тяжелого современного социально-экономического состояния глобальной цивилизации невозможен без такого разговора.

Заглядывая в будущее, мы неизбежно возвращаемся к фундаментальным проблемам социального мира и справедливости. Прогрессивные идеалы, втопанные в грязь недалекими политиками-временщиками и конъюнктурщиками от науки, к счастью, вновь оживают. В смутное время они в не меньшей степени, чем экономика и котировка доллара, определяют сознание масс. Люди хотят знать, что впереди. Безусловно, на этот вопрос нельзя дать однозначный

ответ: какой «-изм» (капитализм, социализм и т. д.) предпочтительней. Важно правильно осмыслить то, что произошло и происходит в мире с общих, системных, научных позиций. И тогда, может быть, мы сумеем лучше понять, что происходящие на Земле серьезные катастрофы, чрезвычайно опасные по своим последствиям для всей глобальной цивилизации, обусловлены коллизиями мирового масштаба, а не отдельных стран, локальных или мировых цивилизаций.

Труды широко известных в мире прогрессивных ученых прошлых времен и современных носителей и продолжателей их идей, в том числе и создатели современной школы глобального цивилизационного макропрогнозирования, направляют мысль человечества на создание гуманистического ноосферного общества, которое сосредоточит усилия на обеспечение оптимальных условий для жизни и творчества своих граждан в гармонии с природой. Это снимет многие проблемы безопасности, которые в настоящее время стоят перед человечеством, в том числе наркоманию, социальную и экологическую агрессию, преступность, коррупцию и др.

В одном из своих недавних выступлений Генеральный секретарь ООН Кофи Аннан отметил: «Потребность в диалоге между цивилизациями столь же стара, как и сама цивилизация. Но сегодня эта потребность ощущается острее, чем когда-либо. Сегодня глобализация, миграция, интеграция, возможность общения и путешествия привели к тому, что представители различных рас, культур, этнических групп могут теснее контактировать друг с другом. Более чем когда-либо люди стали понимать, что они формируются под влиянием многих культур и что умение одновременно понимать и свое, и чужое становится мощным источником знания и понимания» [1, с. 15].

Очень хотелось бы, чтобы сбылся прогноз Б.А. Астафьева, автора величайшего открытия XXI в., изложенный им как послание одного из будущих жителей планеты Земля XXIV в. современному поколению землян: «19 ноября великий день в жизни человечества. В этот день в 2004 г. была открыта генетическая программа Мира, записанная в Геноме Мира и ставшая программой жизни человечества: устремляться только вперед, к истине, к построению мира человеческого общества, конгруэнтного Законам Мира. <...> нам удалось сделать то, что не удавалось сотням, тысячам поколений людей. Мы живем с любовью к нашей планете Земля. Мы не изымаем у Земли богатства ее недр. Мы используем энергию Космоса, Солнца, воды. И этого нам вполне достаточно. Мы живем в доброжелательном отношении друг к другу. Мы все помогаем друг другу. Каждый из нас трудолюбив и исключительно ответственен.

И все же нужен контроль за внедрениями новейших технологий, приборов, методик. Изобретений много, но не все они могут использоваться без ущерба природе Земли. У нас созданы контрольные экологические комиссии при Комитете экологии Земли. Наша цивилизация – единое государство землян. Мы радуемся национальным культурам, искусствам, которые люди развивают, ощущая и зная генетическое единство Мира и его Законов. Мы изучаем проявление единого в разном. Мы счастливы! Нам не нужны войны. Нам не нужно огнестрельное оружие. Как абсолютную несусазицу мы рассматриваем, что когда-то человечество разрабатывало химическое, бактериологическое, ядерное и термоядерное, психотронное, климатическое, генетическое оружие массового поражения. Нам не нужно разрушать атом, черпать нефть из земных недр и загрязнять ею природу. Мы научились всему, что сберегает ее. Мы научились беречь друг друга и природу.

Наше государство – единое государство землян. И возглавляют его люди, доказавшие своей жизнью чистоту своих помыслов, постоянно проявляющие мудрость в решении любых вопросов. Это широко эрудированные люди. Не удивляйтесь, люди, жившие несколько сотен лет до нас. Мы теперь усвоили лучшие образцы воспитания и развития человека. Нам близки и понятны идеи

---

лучших представителей человечества, живших на рубеже двух последних тысячелетий и открывших для нас и будущих поколений основы космической конституции, новые способы получения энергии, не наносящие ущерб природе Земли, разработавших совершенную систему ноосферного, т. е. космического образования, систему интегративной психологии и психологической диагностики и помощи, проводившие реформы в области здравоохранения, нацеленные на сохранение генетического фонда людей и на использование средств народной медицины, не наносящей ущерба природе Земли. Мы научились лечить себя чистой мыслью и любовью. Ибо добрая мысль и любовь созвучны человеческому геному и порождаются им. Он черпает энергию из Мирового Духа, несущего свет и чистоту мыслей. Это наш повседневный инструмент счастья. Невероятное 300 лет назад стало очевидным! Александр Благостев (директор Института космической науки, г. Москва), 19 ноября 2304 г.» [2, с. 86–87].

Долгим и тернистым был многотысячелетний путь человечества к осознанию того, что уже в XXI в. самыми серьезными угрозами международной безопасности будут культурно-цивилизационные, а не экономические или политические проблемы. В настоящее время нет необходимости доказывать или убеждать кого-либо в том, что лучшее взаимопонимание на основе диалога и культурного обмена между народами и цивилизациями, предотвращение конфликтов между ними невозможны без хорошо развитой глобальной коммуникационной системы, в которой преобладающую роль играет транспорт и развитие на его основе интеллектуально-познавательного туризма. Успешное начало этому может положить реализация инициативы руководства Некоммерческого партнерства «Международный стратегический инновационно-технологический альянс», учрежденного группой широко известных инновационно мыслящих ученых Казахстана, Киргизстана, России, США, Украины и других стран и зарегистрированного в 2009 г. в России (г. Москва), по созданию сухопутно-водной транспортной инфраструктуры в Черноморском и ряде других регионов мира с целью развития специальных маршрутов интеллектуального туризма [3].

Явно проявляется и наличие серьезной взаимозависимости между общим уровнем социально-экономического развития стран, регионов и цивилизаций и уровнем развития их локальных транспортных систем. Жизненные реалии убедительно доказывают исключительно важную роль транспортного фактора в динамике важнейших показателей социально-экономического развития цивилизаций и их положения в мировом табеле о рангах.

Огромная площадь суши на планете Земля, оцениваемая в 149 млн км<sup>2</sup>, и крайне дифференцированное социально-экономическое развитие государств, локальных и мировых цивилизаций, естественно, обусловили очень неоднородную территориальную структуру сформировавшейся к концу XX в. глобальной транспортной системы. В общем виде в ней можно выделить резко отличающиеся между собой транспортные системы экономически развитых и развивающихся стран. На первую из них приходится 78% общей длины мировой транспортной сети и 74% мирового грузооборота. При этом плотность автодорог, например, в Азии в 10 раз меньше, чем в Европе, а плотность автодорог в Африке в 15 раз меньше, чем в США.

Общая протяженность наземных путей сообщения (без учета трубопроводов) составляет в настоящее время порядка 23,45 млн км. Средняя плотность транспортной сети – 157 км на 1000 км<sup>2</sup> территории. На 1 км<sup>2</sup> земного шара приходится 8,8 м железных дорог, 103 м автомобильных дорог и 0,4 м речных путей. Общая протяженность железных дорог в мире ~1,2 млн км. Плотность железных дорог на 1000 км<sup>2</sup> составляет: в Германии – 72 км, во Франции – 61, в Англии – 67, в Италии – 53, в Испании – 26, в России в среднем 5, а в европейской части 22 км.

В развитых странах на долю наземного транспорта приходится 27% всего объема перевозок (62% водным транспортом, 11% прочими видами транспорта). В развивающихся странах всего 10% (84% по воде, 6% прочими видами). При этом наземная транспортная инфраструктура развивающихся стран составляет всего 5% от мировой, несмотря на то, что эти страны занимают 70% территории земного шара.

Общая протяженность сети автодорог составляет: в США – 6284 тыс. км, в России – 915,6, в Канаде – 902, во Франции – 812,5, в Германии – 640, в Польше – 370,5, в Великобритании – 366,5, в Испании – 341,2, в Италии – 305,4, в Украине – 172,3, в Казахстане – 158,6 тыс. км.

Плотность транспортной сети (показатель в наибольшей степени характеризующий развитие транспортной инфраструктуры государства) в большинстве развитых стран составляет 500–600 км на 1000 км<sup>2</sup> территории, тогда как в развивающихся странах этот показатель не превышает 5–10 км на 1000 км<sup>2</sup>.

Наряду с этим в мировой транспортной системе можно выделить несколько характерных региональных транспортных систем, например, Северной Америки, стран Евросоюза, СНГ, Азии (подразделяется на несколько подсистем), Латинской Америки, Австралии, Северной Африки. Наиболее высокого уровня развития достигла региональная транспортная система Северной Америки. На ее долю приходится около 30% общей протяженности мировых путей сообщения, а по таким видам транспорта, как автомобильный и трубопроводный, эта доля еще выше. Северная Америка занимает первое место и по грузообороту, совершаемому большинством универсальных видов транспорта. Региональная транспортная система стран Евросоюза уступает системе Северной Америки по дальности перевозок, но зато превосходит ее по плотности сети и интенсивности движения на ней. На региональную систему стран-членов СНГ приходится всего 10% мировой транспортной сети, однако по объему грузооборота она занимает первое место в мире.

Важнейшим критерием оценки работы транспорта является транспортоемкость производства, характеризующаяся удельным весом транспортных затрат в себестоимости единицы конечного национального продукта. Доля транспорта в мировом ВВП колеблется от 4 до 9%. Ежегодно в мире всеми видами транспорта перевозится свыше 100 млрд т грузов и более одного трлн пассажиров. В этих перевозках участвуют свыше 650 млн автомобилей, 40 тыс. морских судов, 10 тыс. рейсовых самолетов, 200 тыс. локомотивов. Количество этих транспортных средств непрерывно возрастает.

В то же время, что касается путей сообщения, то общая протяженность мировой сети железных и автомобильных дорог в 70–90-е гг. в целом стабилизировалась. Более того, в США и странах Западной Европы в последние годы имеет место сокращение сети железных дорог вследствие большего переключения объемов перевозок на автомобильный транспорт. В общем, происходит не столько количественное, сколько качественное изменение транспортной сети мира: растет протяженность электрифицированных железных дорог, автомагистралей с твердым покрытием, сети трубопроводов большого диаметра, т. е. мировая транспортная система испытывает на себе все более сильное воздействие научно-технического прогресса.

Инновационные технологии на транспорте выражаются также и в возрастающей конкуренции между отдельными видами транспорта («разделение труда» в соответствии со сферами экономически рационального использования каждого из универсальных видов транспорта), в увеличении пропускной способности транспортных путей, в появлении принципиально новых транспортных средств, например, сверхскоростных поездов на воздушной подушке и магнитной подвеске, электромобилей, в использовании новых, более эффективных и экологически чистых видов топлива для подвижных транспортных средств и т. д.

---

Огромное влияние на развитие всех универсальных видов транспорта оказывает «контейнерная революция» — одна из важнейших тенденций в развитии мирового грузового транспорта, обусловившая появление новых подвижных транспортных средств (контейнеровозов) и специальных перегрузочных станций (терминалов). В контейнерах сейчас перевозится около 40% всех генеральных грузов. Складываются трансконтинентальные контейнерные «мосты» (комбинация морского транспорта с железнодорожными составами и автопоездами-контейнеровозами): Транссибирский; Япония—Восточное побережье США; Трансамериканский; Западная Европа—Ближний и Средний Восток. Это позволяет повысить производительность труда на транспорте в 7–10 раз, а следовательно, и существенно снизить себестоимость транспортной продукции.

В мировом грузообороте лидирует морской транспорт, значительно уменьшилась доля железнодорожного транспорта, быстро растет доля трубопроводного транспорта. Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы: сырая нефть, нефтепродукты, железная руда, каменный уголь, зерно. Из других грузов морской торговли выделяются генеральные или тарно-штучные грузы, т. е. готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие.

Все более широкое распространение получают так называемые интермодальные перевозки, в которых участвуют два и более видов транспорта. Для этих перевозок характерно точное соблюдение сроков и ритмичности доставки грузов.

В 90-х годах прошлого столетия началось создание транспортных коридоров, объединяющих на определенных направлениях сразу несколько видов транспорта для перевозок грузов через территорию нескольких стран. Благодаря этому перевозка грузов между разными странами все больше превращается в единый технологический процесс, причем он часто осуществляется на условиях единого транспортного документа, с постоянным отслеживанием продвижения груза на всем пути от отправителя до получателя.

Углубление во второй половине XX в. внешнеторговых, туристических, научных, культурных, социальных и иных связей привело к резкому росту международной подвижности населения. В пассажирских перевозках лидером остается легковой автомобильный транспорт индивидуального пользования, доля которого повысилась с 56,8 до 61,0%. Внутренний воздушный транспорт приблизился к уровню железнодорожного, а в недалекой перспективе может даже превысить его. Тогда как в международных пассажирских сообщениях этот вид транспорта сохраняет лидирующее положение, имея явное преимущество перед другими видами транспорта за счет большей скорости и экономии пассажирами времени.

Так, руководители ряда ведущих компаний, государственные деятели и аналитики, работающие в крупнейших предприятиях транспортной отрасли, в вышедшей недавно в Лондоне книге под названием «Connected Transportation» (дословно: «Подключенный транспорт»), делятся своими взглядами на проблемы мировой транспортной индустрии с годовым оборотом в 3 трлн дол. и предлагают стратегические подходы к преодолению проблем, связанных с растущим спросом на транспортные услуги, что, в свою очередь, ведет, во-первых, к еще большей нагрузке на существующую транспортную инфраструктуру, а во-вторых, на экологию Земли.

Нельзя не отметить, что, к большому сожалению, с момента своего зарождения транспорт оказывал и продолжает оказывать очень сильное негативное влияние на земную фауну и флору. С ростом протяженности мировой транспортной сети, интенсивности и объемов перевозок эти негативные воздействия все более усиливаются, причем различные виды транспорта имеют, как бы, свою «специализацию» в этом. Так, главным загрязнителем атмосферы ядовитыми

выхлопными газами являются автомобильный, воздушный и железнодорожный виды транспорта. Они же создают и большой шумовой и вибрационный «эффект», а также требуют и больших площадей для сооружения магистралей, заправочных станций, стоянок, вокзалов, аэропортов и т. д. Водный транспорт, главным образом, служит источником загрязнения нефтью акваторий океанов и внутренних вод. Даже сохранение нынешних объемов вредного воздействия транспорта на человека и окружающую среду (не говоря уж об их постоянном увеличении) уже в ближайшей перспективе приведет к катастрофическим последствиям по влиянию на биосферу, среду обитания человека, фауну, флору и экологию Земли.

Специалисты сходятся в едином мнении о том, что в развитых странах дальнейшее расширение транспортной инфраструктуры (строительство новых дорог и аэропортов) неспособно решить накапливающиеся транспортные проблемы. В то же время неудовлетворенный спрос на транспортные услуги чреват тяжелыми последствиями для мировых цивилизаций. Игнорирование этих проблем неизбежно станет серьезным тормозом в их дальнейшем прогрессе и приведет к дискредитации самой идеи глобализации.

Развитие региональных транспортных комплексов и решение транспортных проблем в отдельных государствах необходимо тесно увязывать со стратегией формирования мировой транспортной системы, т. е. с учетом того, что в перспективе региональные комплексы неизбежно должны стать локальными звеньями, формирующими глобальную коммуникационную систему. Чем полнее и точнее будет этот учет, тем правильнее государственная транспортная политика, тем успешней будет динамика социально-экономического и культурного развития локальных, мировых и глобальной цивилизаций.

Эта задача стоит не только перед транспортными компаниями, но и перед правительствами всех стран мира. Необходимо принять меры к тому, чтобы перспективное развитие глобальной транспортной системы, а следовательно, и развитие самой глобализации не натолкнулись на неожиданные препятствия. Правительствам стран мирового сообщества принадлежит решающая роль в областях научного обоснования мирового транспортного баланса (определения объемов глобальных транспортных потребностей производства и населения и уровня развития материально-технической базы единой глобальной транспортной системы, способной своевременно, полностью и качественно удовлетворять эти потребности), рационального развития и совершенствования глобальной транспортной инфраструктуры (в первую очередь формирования рациональной конфигурации сети международных транспортных коридоров), разработки, утверждения и контроля применения механизмов ценообразования на транспортные услуги, контроля загрузки транспортных артерий, необходимости новаторской перестройки транспортных бизнес-процессов, повышения безопасности на транспорте, снижения негативного воздействия транспорта на человека, фауну и флору, а также социальных, экономических и политических аспектов создания эффективной глобальной транспортной системы.

В настоящее время мировое экономическое хозяйство оказалось перед системным вызовом, характер и особенности которого определяются сочетанием как объективных закономерных фундаментальных факторов, так и отягощающих системный кризис негативных субъективных решений руководящих мировых и государственных органов. Субъективные ошибки последних в прошлом стали в настоящем дополнительными объективными трудностями, преодоление которых стало тяжким бременем для современных поколений людей, а продолжение ими ошибочных действий неизбежно приведет к вполне предсказуемым уже сегодня серьезным катастрофам на планете Земля.

Одним из важнейших недостатков набирающего ход процесса глобализации является отсутствие до сих пор научно обоснованной мировой транс-

портной стратегии, без разработки и реализации которой транспортной отрасли невозможно будет оптимально решать ее основную глобальную миссию: **полностью, своевременно и качественно удовлетворять транспортные потребности производства и населения планеты Земля с минимально возможными для достигнутого в отрасли научно-технического прогресса удельными совокупными общественными затратами на это и минимумом негативного влияния на человека и окружающую среду.**

В свою очередь, разработка правильной глобальной транспортной стратегии на долгосрочный период (например, до 2050 г.) невозможна без правильного понимания экономической сущности транспортной отрасли, ее роли, места и социально-экономического значения в динамике глобальной цивилизации, которое (правильное понимание) возможно только на основе всестороннего научного обоснования.

В материальном производстве деятельность, связанная с обеспечением процесса транспортирования людей или грузов, именуется транспортным трудом, который рассматривается как особый вид издержек обращения в воспроизводственном процессе в целом. Транспортный труд увеличивает стоимость перемещаемых натурально-вещественных благ частично за счет перенесения стоимости (амортизации) используемых для обеспечения транспортного процесса основных производственных фондов, а частично за счет прибавочной стоимости, создаваемой трудом транспортных работников, которая, при прочих равных условиях, обратно пропорциональна производительности труда на транспорте и прямо пропорциональна дальности перемещения пассажиров и грузов.

Таким образом, транспорт как бы объединяет все отдельные стадии воспроизводственного процесса (производство, обращение, распределение и потребление) в единую логистическую систему, являясь непосредственным участником каждой из указанных стадий этого процесса. Следовательно, транспортный труд обеспечивает социально-экономические связи общественного воспроизводства и не может быть заменен никаким другим трудом, кроме иного вида, но тоже транспортного.

Поскольку транспорт относится к специфической сфере материального производства, то особый интерес представляет правильное понимание натурально-вещественной и экономической сущности транспортной продукции. Здесь прежде всего нельзя смешивать воедино (как это делают многие исследователи транспортных проблем) процессы перемещения подвижных транспортных средств, что именно и является продукцией труда транспортных работников, и одновременного транспортирования с помощью этих транспортных средств пассажиров и грузов, что является полезным для общества результатом труда транспортников, т. е. потребительной стоимостью транспортной продукции.

С одной стороны, оба эти процесса происходят одновременно и неразрывно друг от друга, а с другой стороны, их неразрывность относительна: при равном количестве транспортной продукции всегда получается разный полезный для общества эффект, зависящий от степени заполнения или загрузки подвижного транспортного средства. При этом следует особое внимание обратить на то обстоятельство, что производство транспортной продукции (непосредственно процесс перемещения транспортного средства) зависит, главным образом, от транспортного работника, состояния подвижного транспортного средства и транспортного пути, а полезный для общества эффект от его труда — от потребителей (заказчиков) транспортных услуг, т. е. мало зависит от транспортников.

Именно в этом состоят объективные истоки противоречий между общественными и узко ведомственными (отраслевыми) интересами транспортни-

---

ков, которые не могут быть разрешены только с помощью таких валовых показателей, как: «грузооборот (т/км)», «количество перевезенных грузов (тонн)», «количество перевезенных пассажиров» и «пассажирооборот (пассажиро-км)». Действительно, данные показатели, отражая полезный для общества эффект от транспортного труда, не дают точной оценки фактической величины трудовых затрат работников транспорта.

Совершенно очевидно, что транспортный эффект тем больше, чем больше объем доставленной к месту непосредственного потребления материальной продукции или количество перевезенных пассажиров. В то же время произведенный объем транспортной продукции тем больше, чем на большее расстояние переместилось подвижное транспортное средство (автомобиль, железнодорожный локомотив, самолет, морское судно и т. д.), независимо от того, было оно загружено или нет. Именно это обстоятельство и создает объективные предпосылки для транспортников улучшить экономические показатели своей отрасли, а следовательно, и повысить свое материальное благополучие, в том числе и за счет нерациональных для общества перевозок (искусственного удлинения дальности перевозки пассажиров и грузов, встречных и окольных перевозок, недозагрузки до полной вместимости или грузоподъемности подвижных транспортных средств и т. д.). Реальная практика функционирования всех основных универсальных видов транспорта убедительно свидетельствует о том, что эту «задачу» транспортники решают весьма успешно.

Само собой разумеется, что процесс перемещения незагруженного подвижного транспортного средства только ради его движения не имеет абсолютно никакого социально-экономического смысла, за исключением случаев вынужденной подачи на оптимальное расстояние порожних транспортных средств под загрузку. Лишь способность транспортных средств перевозить пассажиров и грузы и обуславливает полезность для общества транспортной продукции. Таким образом, транспортная продукция как собственно процесс передвижения подвижных транспортных средств представляет собой лишь отраслевой интерес, тогда как общественно полезный транспортный эффект, т. е. количество перевезенных при этом пассажиров и грузов, — полезный общественный результат от использования транспортного потенциала.

Поскольку транспортная продукция и транспортный эффект создаются одновременно, то многие исследователи ошибочно отождествляют их, принимая отраслевой эффект за общественный, тогда как это две взаимосвязанные, но совершенно различные по социально-экономической природе категории. К сожалению, на практике в настоящее время преобладает именно ошибочная точка зрения со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями, вплоть до отождествления роли транспорта в повышении экономической эффективности общественного производства с ролью в этом промышленности, сельского хозяйства и строительства, т. е. отраслей материального производства, самостоятельно производящих натурально-вещественную продукцию, что несвойственно транспорту.

Второй существенной особенностью, отличающей транспортную продукцию от продукции других основных отраслей материального производства (промышленности, сельского хозяйства и строительства), является неотделимость ее (транспортной продукции) от самого процесса ее производства. Поэтому транспортная продукция либо создается и одновременно полностью или частично потребляется, либо полностью или частично теряется, наноса при этом не только большой экономической ущерб, но и существенный экологический вред обществу. Таким образом, транспортная продукция не может существовать изолированно от процесса ее производства, как это свойственно продукции других отраслей материального производства. Именно это специфическое свойство транспортной продукции объективно обуславливает невозможность

---

создания ее запасов с целью использования в критические моменты «пикового» спроса на транспортные услуги: посевная или уборочная компании в сельском хозяйстве, сезоны отдыха трудящихся, благоприятное время для строительных работ и т. п. Учет этой особенности транспортной продукции обязателен при разработке долгосрочной глобальной стратегии развития и совершенствования материально-технической базы единого транспортного комплекса глобальной земной цивилизации.

Указанная особенность транспортной продукции обуславливает еще одно ее специфическое свойство: невозможность ее территориальной взаимозаменяемости и взаимодополняемости, т. е. недостаток транспортной продукции в одном регионе не может быть компенсирован избытком ее производства в другом регионе. Это означает необходимость предусмотреть в глобальной транспортной стратегии обязательность обеспечения в перспективе одинаковых уровней транспортного обслуживания во всех регионах мира, т. е. одинаковой степени сбалансированности развития материально-технических баз региональных транспортных комплексов с транспортными потребностями данных регионов, что и обеспечит формирование наиболее рациональной отраслевой и региональной структуры материально-технической базы единого глобального транспортного комплекса на планете Земля.

Именно раскрытые выше экономическая природа транспорта и специфические свойства транспортной продукции объективно придают транспорту статус естественной монополии со всеми вытекающими отсюда последствиями, учет которых крайне необходим при разработке глобальной транспортной политики. Само собой разумеется, что менеджеры-монополисты, а именно таковыми реально являются руководители транспортных компаний, не преминут воспользоваться («своя рубашка ближе к телу») предоставляемыми им естественной монополией уникальными возможностями изъятия в свою пользу своеобразной транспортной квазиренды. Действительно, поскольку у транспорта как отрасли естественной монополии объективно отсутствует конкуренция со стороны других отраслей на рынке транспортных услуг, да при этом еще и не будет необходимого контроля со стороны общемировых контрольных органов, то потенциально неограниченные возможности для взимания специфической транспортной квазиренды становятся реальностью. Это мы воочию наблюдаем и ощущаем в постоянном гипертрофированном и экономически необоснованном росте транспортных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.

В то же время нет необходимости доказывать или убеждать кого-либо в том, что в услугах транспорта, независимо от того перевозит он пассажиров или грузы, нуждаются практически все сферы общественной жизнедеятельности. Более того, транспорт создает необходимую коммуникационную основу для взаимодействия и государств, и цивилизаций всех уровней, от локальных и мировых до глобальной. Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития международных экономических, торговых, культурных и других связей, резкое ухудшение земной экологии и серьезные угрозы от потепления климата, связанного с «парниковым эффектом», в которых преобладающую негативную роль играет транспорт, настоятельно требуют новых подходов к разработке и реализации мировой транспортной стратегии, поиску инновационных коммуникационных технологий и рациональных решений по обеспечению полного, своевременного и качественного удовлетворения транспортных потребностей социально-экономического развития мирового хозяйства и земель в пассажирских и грузовых перевозках. Главные события XXI в. в рассматриваемой области развернутся между западноевропейским и азиатско-тихоокеанским полюсами экономического и технологического развития, от Атлантики до Тихого океана, где образовался самый протяженный рубеж для международного бизнеса.

---

Прогнозируется значительный рост грузовых перевозок, что обусловлено не только увеличением торгового оборота, но и деконцентрацией промышленного производства в связи с объединением национальных компаний в международные корпорации и развитием сборочных мощностей в третьих странах. В результате, возрастает роль транспорта в производственно-технологическом цикле. Для разных стран становятся общими проблемы увеличения пропускной способности имеющихся транспортных систем, вопросы налогообложения, таможенных пошлин, различных экологических и других ограничений.

Изменяется роль различных видов транспорта в грузоперевозках в зависимости от расстояний. В Западной Европе традиционно велика доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок, она превзойдет уже в 2010 г. рубеж 80% [4, с. 121]. Однако на трансконтинентальных маршрутах будет доминировать железнодорожный транспорт, особенно в условиях возрастающих объемов контейнерных и контрейлерных перевозок. Важным доводом в пользу железнодорожного транспорта становится экологический фактор. Во второй половине XX в. началось строительство скоростных железных дорог. Япония первой продемонстрировала их эффективность, затем к реализации проектов высокоскоростных магистралей приступили французы. В будущем соединятся транспортные системы Евразии и Америки, образуя мировую трансконтинентальную сеть.

Если приоритет в обеспечении торговых связей между Западной Европой, Азиатско-Тихоокеанским регионом и США сохранится за морским транспортом, то в Евразии возрастет роль трансконтинентальных коммуникаций, пришедших в упадок в средневековье после перемещения мировых путей из Средиземноморья в Атлантику. Отсутствие современной рыночной инфраструктуры и широтных коммуникаций, транспортных коридоров через социокультурные рубежи на Кавказе, в Центральной Азии и Юго-Восточной Европе создает угрозу усиления региональных конфликтов.

Международные транспортные коридоры (МТК) следует рассматривать не только с позиций интеграции отдельных стран в международную экономическую систему, а прежде всего как важнейший элемент мировой логистической системы. В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию МТК принадлежит исключительно важная роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных государственных транспортных систем в мировое транспортное пространство.

Ее важнейшими инфраструктурными составляющими являются распределительные центры, мультимодальные терминальные комплексы во взаимодействии с мультимодальной (интермодальной) транспортной сетью, увязанные в единый комплекс (систему), работающие по единым стандартам, нормам и правилам на конечный результат по технологиям: «на колеса и с колес», «от двери до двери» и «точно в срок». Состояние региональных транспортных систем во всем мире служит критерием развития рынка и инвестиционной привлекательности той или иной территории.

Следовательно, под МТК предлагается понимать: **сопряженную совокупность магистральных транспортных коммуникаций как инфраструктурную составляющую различных универсальных видов транспорта, отвечающую требованиям со стороны подвижных транспортных средств и международного правового регулирования и обеспечивающую необходимые условия для безопасной и экономически эффективной перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих различные страны, и, в следствие этого, имеющих международный статус и значение.**

---

Обобщение мировой практикой интенсивно происходящих процессов глобализации позволяет проследить четкую взаимосвязь в формирующейся мировой логистической системе таких элементов, как: экономическая интеграция, международная система товародвижения, интермодальные коридоры, единое транспортное пространство, мировая логистическая система.

Все выше сказанное позволяет сделать вывод о том, что для создания и эффективной работы международного транспортного коридора необходимы:

– отвечающая современному уровню научно-технического прогресса в транспортной отрасли магистральная транспортная инфраструктура (транспортные коммуникации, терминалы, грузовые и пассажирские станции и пр.);

– современные экологически чистые подвижные транспортные средства универсальных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного;

– правовая база, позволяющая эффективно организовывать международные перевозки, в том числе и смешанные;

– современная информационная система, позволяющая оперативно собирать, обрабатывать, отражать и хранить информацию о выполняемых потоках грузовых и пассажирских перевозок;

– обеспечение потребителям необходимого уровня и качества всех видов транспортных услуг.

Гуманизация и ноосферизация воспроизводства, по нашему твердому убеждению, должны уже сейчас стать определяющими факторами всех сфер жизнедеятельности человечества. Это означает, что на передний план должно выдвигаться преимущественное инновационное развитие тех отраслей экономики, которые способны обеспечить здоровье, заинтересованную жизнедеятельность, благополучие и увеличение продолжительности жизни всех земель, бережное и рачительное отношение к природным ресурсам и охрану окружающей среды.

Поскольку отмеченная выше главная цель транспорта как специфической отрасли материального производства остается в долгосрочной перспективе неизменной, то отчетливо проявляется и главная стратегическая задача транспортной отрасли в динамике формирования глобальной цивилизации – стать эпицентром и приоритетной отраслью в инновационном экологически чистом обновлении мира на стадии его глобализации.

#### Список использованной литературы

1. Заславская Т.И. Социетальная трансформация российского общества: деятельно-структурная концепция / Т.И. Заславская. – М., 2002. – 568 с.

2. Астафьев Б.А. Стратегический прогноз и управление на основе Генома Мира: Теория и практика / Б.А. Астафьев. – М.: Институт холодинамики, 2005. – 168 с.

3. Глобальный прогноз «Будущее цивилизаций» на период до 2050 года. – М.: МИСК, 2009. – 64 с.

4. Мировая экономика: Статистические данные. Краткое справочное пособие / Под редакцией Ю.А. Щербанина. – М.: МГУ-МШЭ, 2007. – 318 с.

*Надійшло до редакції 2.02.2010.*