

УДК 338.47:339.9

Е.А. ЖУКОВ,

*доктор экономических наук, профессор,
академик РАН, Российской академии
транспорта и Международной академии
профессионалов,
проректор Московской международной
высшей школы бизнеса «МИРБИС»
(Университет), Россия*

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОЙ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Транспорт — специфическая отрасль материального производства, самостоятельно не производящая натурально-вещественной продукции, он лишь связывает между собой все стадии воспроизводства в единую систему. Продукцией работников транспортной отрасли является непосредственно процесс перемещения подвижных транспортных средств, способных при этом перемещать с собой пассажиров и грузы. Действующие методики определения экономической эффективности инвестиций в развитие транспорта требуют корректировки. Для повышения экономической эффективности мирового хозяйства необходимо формировать Единую мировую транспортную систему.

Ключевые слова: *Единая мировая транспортная система, транспортная продукция, экономическая эффективность, международный транспортный коридор, глобализация.*

В современный период истории развития земной цивилизации, характеризующийся усилением объективно происходящих процессов глобализации всех сфер жизнедеятельности человека, транспорт приобрел решающее значение в создании необходимых общих условий для дальнейшего успешного социально-экономического развития глобальной человеческой цивилизации. Поэтому вопросы безотлагательного совместного решения мировым сообществом задач формирования **Единой мировой транспортной системы**, т. е. оптимального единого мирового транспортного пространства, должны стать обязательными и приоритетными в повестке дня каждой очередной сессии Генеральной ассамблеи ООН, ибо недооценка важности и необходимости решения указанной проблемы может обернуться для человечества тяжелыми непредсказуемыми последствиями, вплоть до его гибели, возможная реальность которой, в том числе и по причине усиливающегося негативного влияния транспорта на человека и окружающую среду, становится все более очевидной.

Положительная динамика транспортоемкости мирового валового продукта (МВП) уже длительное время характеризуется относительной устойчивостью: и суммарный мировой грузооборот всех универсальных видов транспорта и общий их пассажирооборот росли примерно такими же темпами, как и мировой валовой продукт. За последние 40 лет удельный мировой грузооборот на тонну произведенной продукции вырос приблизительно на 1/3, а дистанционная (в км) подвижность населения увеличилась в разы. Данные мировой статистики об объемах пассажирских и грузовых перевозок убедительно свидетельствуют об их стабильном увеличении в глобальном масштабе.

В то же время общая протяженность транспортной сети всех видов путей сообщения в последние десятилетия существенно не изменилась, хотя постоянно происходит их качественное изменение: растет доля электрифицированных железных дорог, скоростных автомагистралей с усовершенствованными типами покрытий и трубопроводов с большим диаметром труб в общей мировой протяженности их сетей.

Объективно происходящие процессы усиления мирового разделения труда, кооперации и глобализации бизнеса, развитие международного туризма, расширение научных, культурных, спортивных и других межгосударственных связей неизбежно обуславливают необходимость и создают предпосылки интеграции внутренних транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную систему, содействуя тем самым естественному появлению и развитию международных транспортных коридоров (МТК), по которым проходят основные транзитные грузовые и пассажирские потоки. Сейчас МТК становятся не только инструментом реализации глобальных логистических стратегий транспортно-нефтяных компаний и финансово-промышленных групп, но и «полигоном» для внедрения самых современных логистических концепций и технологий доставки грузов. Создание международных транспортных коридоров обуславливает необходимость унификации национальных законодательств, гармонизации транспортных систем Запада и Востока, сооружения транспортной инфраструктуры, имеющей единые международные технические параметры и позволяющей использовать единую технологию перевозок как основу создания логистических систем и интеграции национальных транспортных систем в единую мировую логистическую транспортную систему.

1. Концептуальные научные основы экономической природы транспорта и его роли в социально-экономическом развитии глобальной цивилизации, подлежащие обязательному учету при разработке стратегии развития мировой транспортной системы.

Обусловленная вызовами XXI века стратегия глобального социально-экономического развития должна базироваться на строго научно обоснованных подходах и необходимости коренной перестройки общественного мышления в отношении оценки социально-экономической эффективности капитальных вложений в развитие различных отраслей материального производства и, прежде всего, транспорта.

В работе «Теории прибавочной стоимости» К. Маркс отмечал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, существует еще четвертая сфера материального производства... Это — транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары» [1]. Даже в условиях еще только зарождавшейся в ту пору материально-технической базы универсальных видов транспорта К. Маркс оценивал значение транспортной отрасли в воспроизводственном процессе наравне с промышленностью, сельским хозяйством и строительством, т. е. основными отраслями экономики, производящими натурально-вещественную продукцию.

В материальном производстве деятельность, связанная с обеспечением процесса транспортирования людей и грузов, является транспортным трудом, который необходимо рассматривать 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, во-первых, продолжает процесс производства на стадии обращения, связывая стадии производства и потребления в единую логистическую систему воспроизводственного процесса в целом, а во-вторых, является непосредственным участником и внутри каждой отдельной стадии 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 сфере материального производства, то важно правильное понимание сущности транспортной продукции. Здесь, прежде всего, нельзя смешивать воедино (как это делают некоторые 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 транспортных, т. е. потребительной стоимостью транспортной продукции.

С одной стороны, оба эти процесса происходят одновременно и неразрывно друг от друга, но, 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 зависит преимущественно от потребителей (заказчиков) транспортных услуг, т. е. мало зависит от транспортников. Именно в этом и состоят объективные истоки противоречий между общественными и узковедомственными (отраслевыми) интересами, которые не могут быть разрешены с помощью валовых показателей: «грузооборот (ткм)», «количество перевезенных грузов (тонн)», «количество перевезенных пассажиров» и пассажирооборот (пассажиры-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 экономики государства 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 об-

разом, 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 общегосударственный результат от использования транспортного потенциала страны.

Поскольку транспортная продукция и транспортный эффект создаются одновременно, то многие исследователи ошибочно отождествляют их, принимая отраслевой эффект за общегосударственный, 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 отрасль от промышленности, сельского хозяйства и строительства, является неотделимость транспортной продукции от самого процесса ее производства. Поэтому транспортная продукция либо одновременно с ее производством полностью или частично потребляется, либо полностью или частично теряется, нанося при этом не только большой экономический ущерб, но и существенный экологический вред обществу. Таким образом, **транспортная продукция не может существовать изолированно от процесса ее производства, как это свойственно натурально-вещественной 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 кампании в сельском хозяйстве, сезоны отдыха трудящихся, благоприятное время для строительных работ и т. п. Учет этой особенности транспортной продукции обязателен при разработке долгосрочной стратегии развития и совершенствования материально-технической базы мировой транспортной системы.

Данная 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 стратегии формирования единой глобальной транспортной системы обязательность обеспечения одинаковых уровней транспортного обслуживания на всей протяженности международных транспортных коридоров, независимо от региона их прохождения, т. е. одинаковых условий производства транспортных услуг на каждом участке международной логистической транспортной сети.

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 мировой транспортной политики. Из естественного монополизма транспортной отрасли объективно вытекает, что транспортные менеджеры – неизбежные монополисты, поэтому руководители транспортных предприятий не преминут воспользоваться предоставляемыми им естественной монополией отрасли уникальными возможностями изъятия в свою пользу своеобразной транспортной ренты особого рода. Действительно, поскольку у транспорта как естественной монополии объективно отсутствует рыночная конкуренция со стороны других отраслей, а если при этом еще и нет необходимого контроля со стороны государственных органов власти, то по-

тенциально неограниченные возможности для взимания специфической транспортной ренты становятся реальностью. Это мы отчетливо наблюдаем в постоянном, часто экономически необоснованном росте транспортных тарифов и ощущаем в постоянном возрастании транспортного бремени в личном бюджете.

2. Роль транспорта в повышении социально-экономической эффективности мирового хозяйства.

Существующая практика технико-экономического обоснования выбора лучшего из возможных альтернативных вариантов решения той или иной важной транспортной задачи базируется на современной теории сравнительной экономической эффективности. При этом критерием, определяющим выбор наилучшего из альтернативных вариантов, служит минимум совокупных приведенных к определенному сроку капитальных и текущих затрат на сооружение и эксплуатацию инвестиционного транспортного проекта. Для отраслей материального производства (промышленность, сельское хозяйство, строительство), которые самостоятельно производят натурально-вещественную продукцию, такой подход не вызывает особых возражений.

В случае же с транспортной отраслью, принимая во внимание вышеизложенные ее специфические особенности, данная методология не подходит, ибо она трансформируется в определение не общественной, а только отраслевой эффективности совокупных общественных затрат, если осуществление транспортного проекта финансируется за счет государственных бюджетных средств, или эффективности частного бизнеса: при финансировании транспортного проекта за счет частных инвесторов. Следовательно, для определения социально-экономической эффективности совокупных общественных затрат в развитие и функционирование материально-технической базы единой мировой транспортной системы существующие методы не подходят. Они требуют серьезной корректировки, ибо роль транспорта в повышении общественной социально-экономической эффективности определяется несколько иным содержанием.

В современной теории определения социально-экономической эффективности инвестиций в транспортную отрасль широкое признание получила концепция существования двух видов экономического эффекта от деятельности транспорта: внетранспортного, т. е. возникающего благодаря транспорту в обслуживаемых им отраслях экономики, и внутритранспортного. Сторонники указанной концепции под «внетранспортным» общественным эффектом понимают некий дополнительный экономический эффект, достигаемый в отраслях материального производства (в промышленности, сельском хозяйстве и строительстве) за счет полного, своевременного и качественного их транспортного обслуживания. Под «внутритранспортным» общественным эффектом те же сторонники обычно понимают: а) доходы (прибыль) самих транспортных предприятий; б) уменьшение порчи, деформаций и потерь готовой продукции, сырья и полуфабрикатов в транспортном процессе; в) сокращение времени «омертвления» продукции в сфере обращения и др.

С такой концепцией можно было бы согласиться только в том случае, если бы транспортные работники в результате своей производственной деятельности создавали дополнительные натурально-вещественные продукты, причем не только внутри транспортной отрасли, а и за ее пределами, т. е. в других отраслях материального производства. Разумеется, ни того, ни другого объективно быть не может, ибо результатом труда этих работников, как было установлено выше, является специфическая транспортная продукция – непосредственно процесс перемещения подвижных транспортных средств, который не только не увеличивает объем перевозимой натурально-вещественной продукции, а наоборот, очень часто уменьшает его за счет утруски, усушки и потерь, да и ухудшает качество транспортируемой продукции за счет боя, деформаций и порчи.

Более того, если внимательно проанализировать сущность главной задачи транспорта, состоящей в своевременном, полном и качественном обслуживании отраслей материального производства, то нетрудно заметить, что при успешном ее решении транспортом также никакой дополнительной натурально-вещественной продукции произведено быть не может, так как в данном случае коллективы производственных предприятий, оптимально обслуживаемые транспортом, будут уже использовать имеющийся в их распоряжении производственный потенциал на 100%. Следовательно, «еще лучшее их транспортное обслуживание» будет только наносить ущерб как самим предприятиям, так и общественному производству в целом, так как такой факт будет означать создание сверхнормативных запасов материальных оборотных фондов у одних предприятий и острый их недостаток – у других.

В иных же случаях, когда удовлетворение общественных транспортных потребностей оказывается существенно или частично неполным, несвоевременным и некачественным, вообще нельзя говорить о каком бы то ни было внешнем транспортном общественном эффекте, так как во всех таких случаях возникает лишь больший или меньший по величине общественный материальный и моральный ущерб. Поэтому позиции специалистов, считающих, что транспорт создает в других отраслях материального производства некоторую дополнительную продукцию, а следовательно, и какой-то дополнительный экономический эффект, несостоятельны, хотя, безусловно, роль транспорта в создании необходимых общих условий для нормального функционирования как производственной, так и непроизводственной сфер экономики, чрезвычайно велика.

Другими словами, общество, стремящееся к эффективному социально-экономическому прогрессу, не может быть заинтересовано в увеличении удельных транспортных издержек на единицу конечного общественного продукта, т. е. роста его «транспортоемкости». В то же время государства объективно вынуждены нести рациональные общественные затраты на развитие и функционирование материально-технических баз транспорта, хотя их полезность и состоит лишь в создании необходимых общих условий для успешной производственной, социально-бытовой и других сфер жизнедеятельности общества. Сами же транспортные издержки всегда должны рассматриваться как категория экономических затрат.

Поэтому можно констатировать, что значение транспорта в повышении социально-экономической эффективности развития мирового хозяйства заключается: а) во всемерном снижении себестоимости транспортной продукции; б) уменьшении «транспортоемкости» общественного воспроизводства, т.е. снижении удельных транспортных затрат на единицу мирового валового продукта; в) в максимально возможном сокращении всех видов потерь в транспортном процессе и ущерба от транспорта человеку и окружающей среде; г) максимально качественном и комфортабельном удовлетворении транспортных потребностей населения при минимуме удельных совокупных общественных затрат на эти цели.

Особый характер предоставляемых транспортом услуг обуславливает и особую форму взаимоотношений транспорта с обслуживаемыми им клиентами: юридическими и физическими лицами. Эти взаимоотношения обязательно должны регулироваться государством на основе единых научно обоснованных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки. Только такие тарифы и смогут служить объективной экономической основой, обязывающей транспортников рационально развивать и использовать для выполнения своих функций все основные виды транспорта, причем только в пределах сфер их наиболее экономически эффективного функционирования.

При этом разработку эффективной для мирового хозяйства в целом, а не только для транспортников, глобальной транспортной стратегии может осу-

шествовать только нейтральный, не отягощенный ведомственными интересами творческий коллектив специалистов-ученых, способный подойти к решению этой сложной проблемы научно обоснованно и с общецивилизационных позиций.

3. Международные «транспортные коридоры» – структурная основа интеграции всех стран и континентов планеты Земля в единое транспортное пространство.

К настоящему времени в мире уже более или менее четко выкристаллизовались на фоне других три мировых экономических полюса: Евросоюз, Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия и Северная Америка, образующие основные транспортные потоки. Они как бы образуют своеобразный транспортный треугольник: США – Европа – Дальний Восток. При этом основными обслуживающими их международными транспортными маршрутами являются: 1. **Южный водный маршрут**, огибающий Африку и проходящий через три океана: Тихий, Индийский и Атлантический; 2. **Южный водный маршрут**, проходящий также через три океана, но использующий Суэцкий канал; 3. **Международный транспортный коридор «Южный»**: Юго-Восточная Европа – Турция – Иран с ответвлениями: Центральная Азия – Китай и Южная Азия – Юго-Восточная Азия – Южный Китай; 4. Завершающий свое формирование **международный транспортный коридор «ТРАСЕКА»**: Восточная Европа – Черное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.

С географической же точки зрения, транспортировка и пассажиров, и грузов в Америку, Европу и на Дальний Восток по направлениям Восток–Запад и Север–Юг во всех отношениях оказывается предпочтительней по смешанным наземным, водным и воздушным маршрутам. Например, расстояние по Транскокеанскому маршруту от Иокогамы до важнейших Западно-Европейских портов (Роттердамского, Гамбургского и других) почти вдвое превышает протяженность сухопутных маршрутов с использованием уже существующей российской Транссибирской железнодорожной магистрали, а в перспективе – и автомагистралей, сооружаемых на территории России. Для морского же транспорта намного короче трасса Северного морского пути. Расчеты специалистов-транспортников убедительно доказывают, что время доставки грузов с Запада на Восток по территории России сокращается как минимум на две недели, по сравнению с их доставкой по маршруту через Суэцкий канал, а это, безусловно, серьезно снижает затраты заказчиков на доставку грузов к месту назначения.

Таким образом, геополитическое положение России, исторически оказавшейся на пересечении важнейших мировых торговых и коммуникационных путей, создало ей объективные предпосылки для исполнения ведущей роли в создании единого мирового транспортного пространства. Более того, уже сформировавшаяся транспортная сеть России имеет хорошую ориентацию на внешний мир. Уже сейчас для обеспечения международных транзитных перевозок (даже в достаточно больших объемах) не нужно изыскивать какие-либо новые внутренние транспортные маршруты или иные транспортные переходы в пограничные страны – они уже имеются. Однако, объективности ради, следует заметить, что большая часть ныне существующей транспортной сети России требует серьезной реконструкции под мировые стандарты, осуществить которую без серьезной инвестиционной поддержки, как стран Большой Восьмерки, так и других заинтересованных государств, она самостоятельно не сможет.

Данный вопрос многократно ставился в повестку дня и обсуждался на многих международных конференциях по транспорту, а также на трех Евроазиатских транспортных форумах, но очевидного прогресса в конкретном решении крайне назревших проблем создания экономически рациональной единой мировой транспортной системы пока не наблюдается. Не исключено, что все геополитические корпоративные проекты и конфликты ближайших десятилетий будут, так или иначе, связаны с решением этой проблемы. Это обуслов-

лено тем обстоятельством, что коммуникационные сети и, прежде всего, международные транспортные коридоры, т. е. транзитные транспортные магистрали универсальных видов транспорта, проходящие по территории того или иного государства, обеспечивают для него успешное решение как минимум двух задач: во-первых, создают фундаментальные основы для вхождения государства в единое экономическое и культурное пространство значительно большей территории с сохранением и даже приумножением при этом своих собственных ценностей; во-вторых, для суперконтинентов планеты Земля, характеризующихся большой разобщенностью производительных сил и насчитывающих каждый несколько цивилизаций (культур, этносов), в условиях объективно углубляющихся и расширяющихся процессов глобализации во всех сферах их жизнедеятельности, МТК формируют единую, экономически более эффективную логистическую транспортную систему рационального обмена как средствами, так и продуктами производства.

Специалисты-системщики в области транспорта полагают, что близкая к оптимальной транспортная карта мира должна представлять собой радиально-кольцевую схему («колеса и спицы»), насчитывающую шесть следующих транспортных колец:

1. Центрально-европейское кольцо, которое в ближайшие десятилетия редуцируется в **западно-европейское**;

2. Северо-европейское, включающее транспортные магистрали Прибалтийских государств, Северо-Западных регионов России, Германии, Дании, Швеции, Норвегии и Финляндии (само собой разумеется, что это кольцо должно иметь надежную транспортную связь с мировой транспортной системой, которая сегодня отсутствует);

3. Средиземноморское транспортное кольцо, объединяющее в единое социально-экономическое пространство Италию, Испанию, Португалию, страны Магриба – Марокко, Алжир, Тунис, Ливию и страны Леванта – Египет, Израиль, Сирию и т. д., которое по разным причинам в настоящее время практически распалось на отдельные фрагменты. Практически, это кольцо должно иметь и два транспортных узла, объединяющих его с мировой транспортной сетью: Гибралтар и Суэц. Современные тенденции его развития свидетельствуют о возможности попадания этого кольца в среднесрочной перспективе под полный контроль исламской (афроазиатской) цивилизации;

4. Дальневосточное кольцо, соединяющее транспортные артерии Кореи, Китая, Монголии, Дальневосточных и Приморских регионов России, Японии и других восточных государств, где сейчас, к сожалению, развивается новый узел геополитического напряжения, чреватый региональными катастрофами и обуславливающий пока, вместо единой транспортной системы, лишь отдельные возможные его компоненты в Японии (несколько крупных морских портов и экономически малоэффективная автодорожная сеть, включающая нерентабельный пока тоннель на Хоккайдо), российском Приморье (железная дорога, являющаяся ответвлением Транссиба), Китае и Кореи (Китайская КВЖД и отрезки железных дорог вдоль дальневосточного побережья);

5. Черноморско-Каспийское кольцо, находящееся в стадии проектирования и предполагающее объединить транспортные магистрали Грузии, Армении, Азербайджана, Турции, Казахстана, Ирана, Ирака и других прилежащих к бассейнам указанных морей стран;

6. Большое водное кольцо Европы, которое остается до сих пор еще одним пока не реализованным международным транспортным маршрутом, способным объединить в единую транспортную сеть следующие судоходные водные артерии: р. Волга – р. Дон – Азовское море – Черное море – р. Дунай – р. Майн – р. Рейн – Балтийское море – р. Волга – Каспийское море с ответвлениями на сеть европейских боковых рек и каналов. Это кольцо имеет уникальное значе-

ние не только и не столько для грузовых международных перевозок, хотя и они могут быть значительными во внутренних перевозках отдельных стран Европы, сколько для международного туризма. Этот маршрут позволяет знакомиться с историей и современностью, многообразным культурным наследием России и Европы. Вне всякого сомнения, это транспортное кольцо уже в ближайшей перспективе будет иметь хорошее и экономически целесообразное развитие.

На сегодняшний же день лишь одно из указанных выше транспортных колец функционирует нормально. Таким транспортным кольцом можно считать лишь «**центрально-европейское**», объединяющее в единую транспортную систему автомобильные магистрали стран Европейского Союза. Это кольцо связано с мировой транспортной системой крупнейшим в Европе Роттердамским транспортным узлом. Таким образом, важнейшей не только для Евроазиатского суперконтинента, а и общемировой перспективной транспортной задачей является создание полноценной системы обозначенных выше транспортных колец и введение их в полный эксплуатационный режим.

Однако для оптимизации межрегиональных экономических и межцивилизационных культурных связей, помимо кольцевых, необходимы также и линейные транспортные коридоры: вертикальные и горизонтальные транспортные магистральные линии. Это важно не только с точки зрения коммерческой выгоды, но и с позиции таких составляющих национальной безопасности, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая и пр. Заметим, что в связи со своим особым географическим положением, территория России как бы целиком является предназначенной для таких транспортных коридоров. Безусловно, наиболее рациональная схема будущих линейных «коридоров» должна определяться расположением выше обозначенных транспортных колец и размещением этнокультурных цивилизаций. Конфигурация такой сети на Евроазиатском суперконтиненте, по мнению многих специалистов-системщиков в области транспорта, представлена на рис. 1–4.



Рис. 1. Трансконтинентальная магистраль и контуры мировой железнодорожной сети

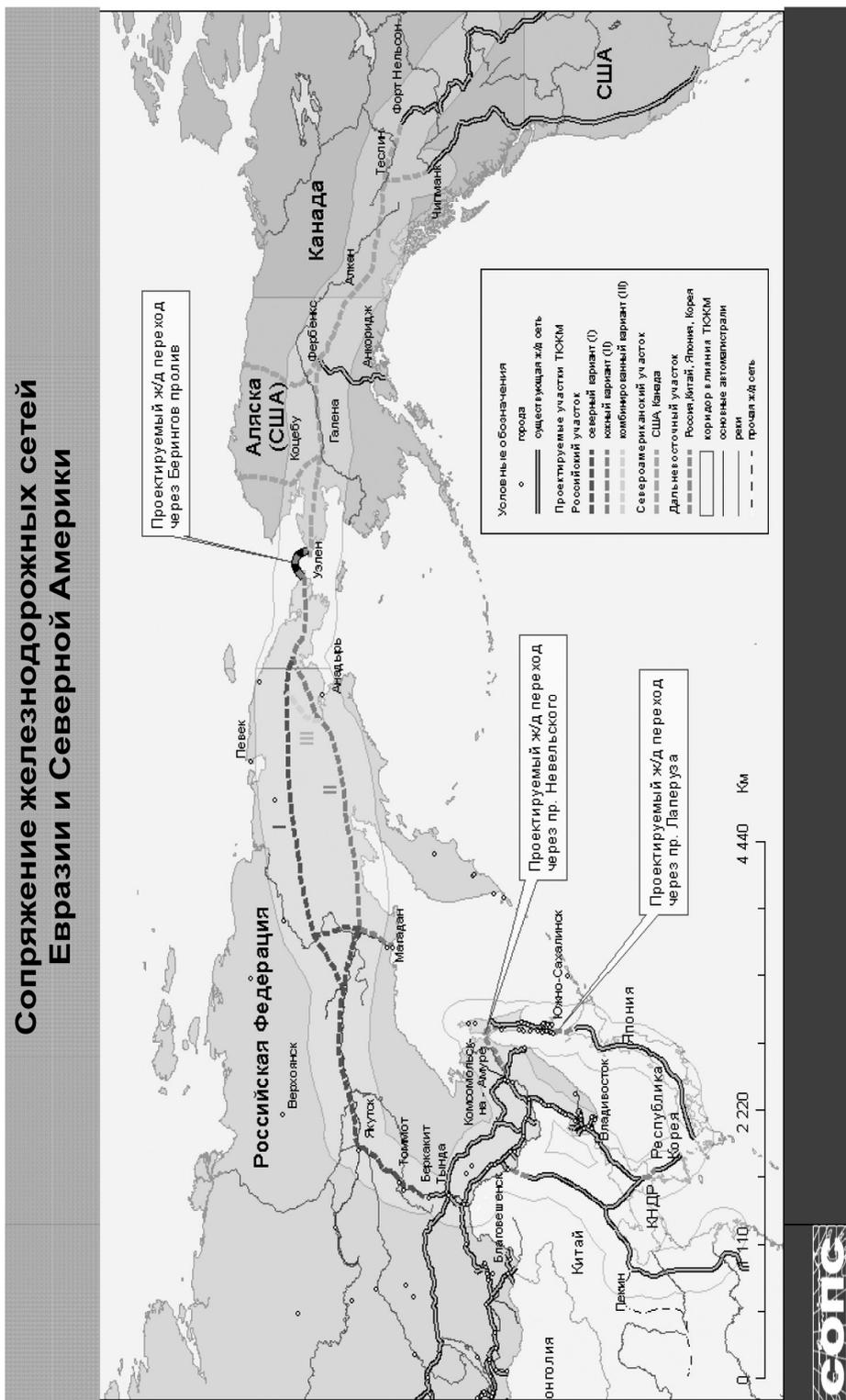


Рис. 2. Сопряжение железнодорожных сетей Евразии и Северной Америки

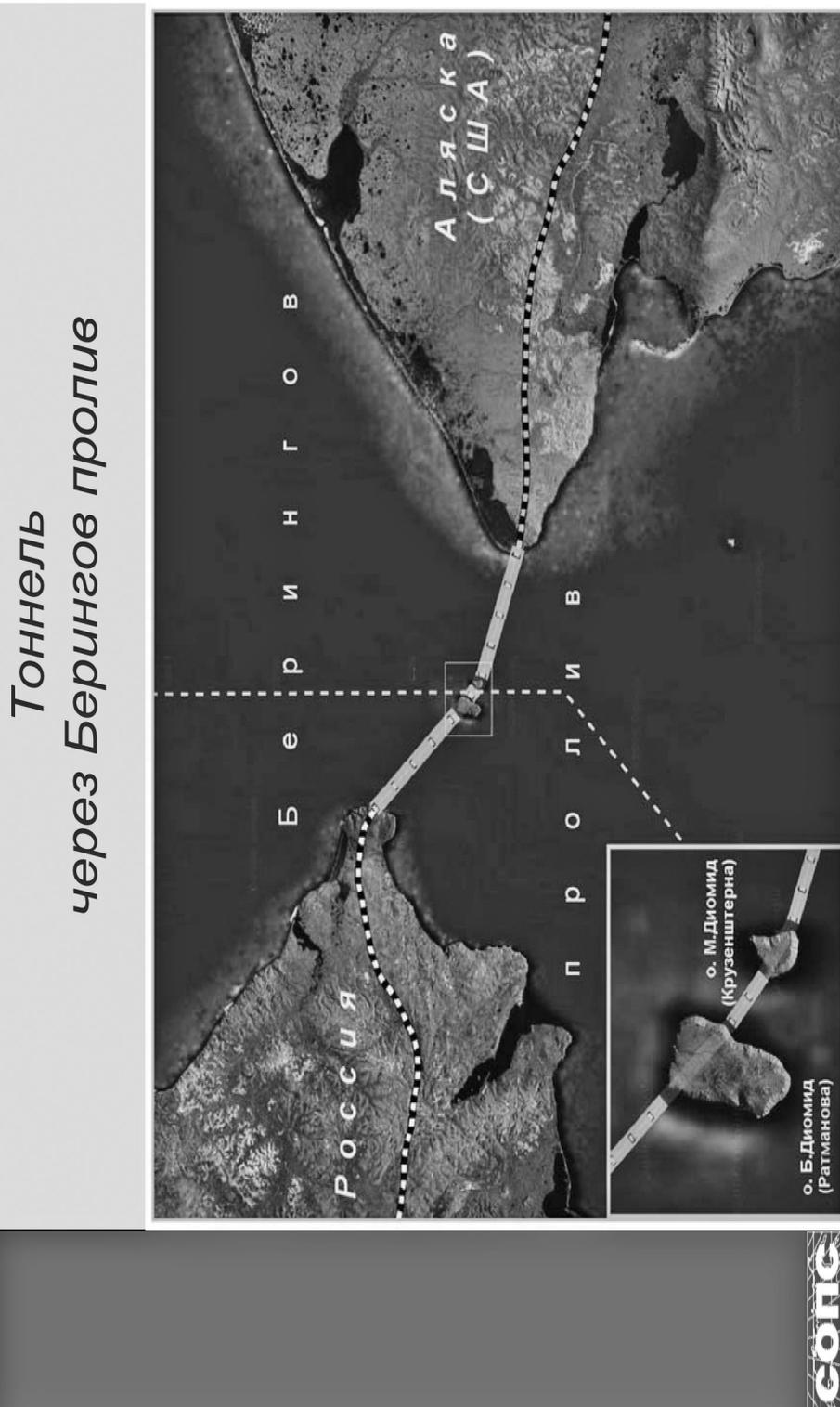


Рис. 4. Тоннель через Берингов пролив

Ни одна страна мира, действительно стремящаяся к социально-экономическому развитию, не может сейчас стоять в стороне от процессов мировой интеграции, в том числе и от участия в формировании единой мировой транспортной системы. Причем участие стран в этих процессах и, прежде всего, в создании международных транспортных коридоров создает хорошие предпосылки к исключению неоправданной конкурентной борьбы на рынке транспортных услуг, приносящей лишь необоснованные повышенные транспортные издержки.

Список использованной литературы

1. Маркс К. Сочинения / К. Маркс, Ф. Энгельс. — 2-е изд. — Т. 26, ч. I. — С. 422.

Транспорт — специфічна галузь матеріального виробництва, яка самостійно не виробляє натурально-речової продукції, він лише пов'язує між собою усі стадії відтворення у єдину систему. Продукцією працівників транспортної галузі є безпосередній процес переміщення рухомих транспортних засобів, здатних при цьому переміщувати із собою пасажирів та вантажі. Діючі методики оцінки ефективності інвестицій у розвиток транспорту вимагають коригування. Для підвищення економічної ефективності світового господарства необхідно формувати Єдину світову транспортну систему.

Ключові слова: *Єдина світова транспортна система, транспортна продукція, економічна ефективність, міжнародний транспортний коридор, глобалізація.*

Transport is the specific branch of Economics. It does not produce anything material; its function is to link all stages of reproduction into a single process. Direct transport production is movement of transportation means capable together replaces goods and passengers. Acting Methodic Rules of investment project efficiency assessment are to be changed for transport projects. To increase efficiency of the global economics the Single World Transportation System must be developed.

Key words: *Single World Transportation System, transport production, efficiency, International Transportation Corridor, globalization*

Надійшло до редакції 5.04.2012.