

УДК 339.924, 338.47

## **Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики**

Канд. экон. наук, доцент **Эмирова А.Е.** emir288@font.ru

Санкт-Петербургский государственный

экономический университет

191023 Санкт-Петербург, ул. Садовая д.21

*Автор рассматривает исторические аспекты трансформации транспортных систем с конца XX века по настоящее время; экономические, технологические и политические факторы, повлиявшие на трансформацию транспортных систем. В статье уделено внимание существующим программам ЕС для развития транспортных систем и транспортных коридоров; оценен опыт построения транспортной системы в Советском Союзе. Определены отличия глобализации от интеграции мирового хозяйства, основные факторы глобализации мировой экономики, влияющие на развитие транспортных систем. Установлены новые требования к качеству транспортных систем предъявляемые глобализацией мирового хозяйства; задачи формирования международных транспортных систем и задачи регулирования национальных транспортных систем на современном этапе их развития.*

**Ключевые слова:** транспортная система, системный подход, международные транспортные системы, международные транспортные коридоры, общая транспортная политика, мировая транспортная система, мезологистические системы, интеграция, глобализация.

## **Transformation of transport systems in the conditions of globalization of world economy**

**Emirova A.E.** emir288@font.ru

The St.-Petersburg state economic university

191023 Sankt-Peterburgul.Sadovaya d.21

*The author considers the historical aspects of the transformation of transport systems of the late twentieth century; economic, technological and political factors that contributed to the transformation of transport systems. The article pays attention to the existing EU programmes for the development of transport systems and transport corridors; evaluated the experience of building a transport system in the Soviet Union. Distinctions of globalization from the integration of the world economy, the main factors of globalization of the world economy, affecting the development of transport systems. Set new requirements to the quality of transport systems imposed by the globalization of the world economy; problems of formation of the international transport systems and control tasks of national transport systems at the present stage of their development.*

**Keywords:** transport system, the system approach, the international transport system, international transport corridors, general transport policy, the world transport system, mesologic system, integration, globalization.

Впервое десятилетие XXI века, несмотря на мировой финансовый кризис, продолжается активное развитие интеграционных процессов во всех сферах деятельности человечества. Наиболее активное влияние на интеграцию экономики оказывает коммуникационная система стран. А по транспортной составляющей интеграционного процесса, можно судить об адекватности решения проблем и выполнения задач, стоящих перед субъектами, формирующими мировые системы. Сегодня мировое сообщество интенсивно формирует единый транспортный комплекс, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал государств и обеспечивая при этом их интегральное обслуживание. Однако, история развития отдельных видов транспорта, различия экономики и политики, транспортного законодательства в разных странах всегда стояли как на пути объединения отдельных транспортных систем в единую систему, так и препятствовали прохождению интеграционных процессов мировой экономики.

Особо остро вопрос формирования и эффективного функционирования транспортных систем, стоял уже в 70-е года XX века. Страны Западной Европы столкнулись с этими проблемами одними из первых в связи большим количеством стран на столь незначительной мировой территории, когда процессы интеграции стали сдерживаться центробежными тенденциями в области транспорта. Ведь транспорт с его универсальными связями, со всеми производственными отраслями и сферой распределения, остается важным орудием государства и национальных корпораций против монополий других стран и естественно стремление правительственных органов оградить свои национальные транспортные «рынки» от проникновения транспортных средств под «иностранным флагом», защитить зоны тяготения к своим морским портам от поглощения их хинтерландами портов соседствующих стран. Специалистами было подсчитано, что убытки вследствие известной автономии и упорной защиты экономического суверенитета в странах сегодня входящих в ЕС к концу 80-х гг. составляли около 400 млрд. долл. в год [1, С.67].

Десятилетие 1980-х годов отмечено увеличением количества транснациональных корпораций (ТНК), финансово-промышленных групп (ФПГ), межотраслевых и внутриотраслевых структур, ассоциаций, научно-производственных объединений, торговых домов и их укрупнение, а также ростом союзов и альянсов в бизнесе не обязательно оформленных юридически. Целью столь разнообразных объединений является изыскание новых резервов в усиливающейся конкурентной борьбе, посредством структурирования мезологистических систем для оптимизации логистических издержек и улучшения обслуживания потребителей. Важнейшим фактором развития таких мезологистических систем становятся транспортные системы.

С развитием информационных технологий и внедрением персональных компьютеров, информация в электронном виде превратилась в важнейший компонент современной рыночной инфраструктуры и заняла одно из основных мест в ресурсном потенциале фирмы (главное это информация где и как быстро можно взять все другие

требуемые фирме ресурсы). В области управления транспортом также произошли значительные изменения. Появилась возможность, через спутниковые телекоммуникационные системы диспетчирование грузов в режиме удаленного доступа и реального времени.

Для решения торговых международных проблем, кроме факторов способствующих интеграции мировой экономики (снятие традиционных национальных таможенных, торговых, транспортных и других барьеров как это произошло в странах ЕС, между США и Канадой, либерализация законодательств многих других стран) стали активно разрабатываться и внедряться транспортные международные программы и проекты.

Эти программы направлены, в первую очередь, на формирование и эффективное функционирование транспортных систем для обеспечения международных перевозок. Ведь именно перевозочные проблемы стояли на пути интеграции, в связи с особой историей развития отдельных видов транспорта, различия экономики и политики в транспортном законодательстве в разных странах. Остро встал вопрос объединения отдельных транспортных систем в единую мировую транспортную систему с целью непрерывности процесса транспортировки грузов, уменьшения времени их доставки, стоимости и рисков. Уже с момента создания Европейского Союза (Конференция Европейских Сообществ в Люксембурге в 1985 г., которая приняла Европейский Акт, вступивший в силу в 1987г.), провозгласивший четыре свободы в международном движении товаров, людей, услуг и капитала, создаваемый новый тип межгосударственных производственно-экономических связей потребовал объединения национальных транспортных систем этих стран в единую транспортную систему и ее развития в направлении:

- создания недостающих звеньев сети;
- увеличения пропускной способности и числа пограничных транспортных переходов и стыков;
- изменения соотношения видов транспорта в перевозках, связанного с составом грузовой массы по родам грузов и дальности перевозок;
- совершенствования координации работы транспорта и выработки общей транспортной политики (ОТП) в связи с обострением конкуренции между отдельными видами транспорта и со стороны иностранных транспортно-экспедиционных компаний, получивших доступ на национальный рынок транспортных услуг[2].

С начала 90-х годов происходят очень важные политические события, повлиявшие на развитие всей мировой экономики, имеется в виду крушение мировой системы социализма (ропуск СЭВ) и распад Советского Союза. Почти все бывшие социалистические страны перешли к рыночным отношениям. Этим было положено окончание основного и главного противостояния XX века между социализмом и капитализмом. И хотя первоначально центробежные силы распада системы социализма были направлены на дезинтеграцию и разрыв существовавших хозяйственных связей, в

дальнейшем экономические аспекты становятся одними из основных объединяющих факторов, в неизбежно последовавших за этим интеграционных процессах.

Первая международная конференция по европейскому транспорту состоялась в октябре 1991 года в Праге, где была принята общая транспортная политика (ОТП) сообщества, и была определена главная задача общеевропейской кооперации в области транспорта по развитию наиболее важных для стран ЕС транспортных маршрутов с обязательным учетом всей информации о состоянии транспортной инфраструктуры и возможности их улучшения и модернизации.

ЕС на протяжении многих лет проводит работу по развитию ОТП, главная цель которой – создание единого рынка транспортных услуг, повышение эффективности функционирования транспортных предприятий, повышение безопасности перевозок, надежности и комфорта поездок пассажиров и т.д.

На второй конференции по европейскому транспорту, которая прошла в марте 1994 года на острове Крит, была сформулирована задача: разработать в рамках ЕС концепцию единой транспортной системы – Трансьевропейскую Транспортную Сеть (ТЕС). Приоритетным направлением развития ТЕС является ее увязка с сетью стран Центральной и Восточной Европы посредством приоритетных международных транспортных коридоров (МТК), которые и были определены и названы тогда же на Крите. Программа включала в себя девять таких коридоров с тринадцатью ответвлениями, в соответствии со стратегическими направлениями грузовых и пассажирских потоков на континенте была запланирована до 2010 года.

Группа экспертов КВТ ЕЭК ООН приняла следующее определение международного транспортного коридора (МТК): «это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих в данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [2].

В МТК прежде всего унифицируются требования к транспортной инфраструктуре и параметрам транспортных средств, информационным коммуникациям и сервисному комплексу, т.е. эффективность работы в транспортных коридорах должна обеспечиваться едиными техническими требованиями, внедрением передовых технологий и созданием единого информационного пространства для сопровождения и безопасности перевозок.

Так как, программа создания МТК продолжает осуществляться в настоящее время сегодня его реализацией руководит, специально созданное в 2006 году агентство при Еврокомиссии сейчас проект рассчитан до 2030 года. Увеличилось и количество приоритетных транспортных проектов (теперь их 30[3]) которые получают поддержку и финансирование со стороны Европейской комиссии. Данный проект непосредственно

затрагивает интересы РФ и в частности Северо-Западного региона РФ. Взаимодействие России и ЕС в сфере транспорта осуществляется на основе Отраслевого диалога по транспорту. Он функционирует в рамках Дорожной карты по созданию «Общего экономического пространства» России и ЕС, которая была подписана в мае 2005 г. [3]. С 2010 г. приоритет в его работе делается на реализацию инициативы «Партнерства для модернизации» [4]. В частности, в рамках Транспортного диалога была создана специальная Рабочая группа по вопросам модернизации.

Транспортные коридоры следует рассматривать не только с позиций интеграции, а, прежде всего, как важнейший элемент региональных и мировой транспортных систем.

Также в плане развития и создания, межгосударственных и транснациональных макрологистических и транспортных систем с начала 1990-х годов в ЕС разрабатываются различные проекты и программы, так например:

- Collomodul - принята в 1992 г., участвуют Германия, Голландия и Франция, направлена на создание межнациональных логистических центров физического распределения на основе использования контейнеров в интермодальных перевозках;

- Hermes - информационная система для контроля потоков грузов в международных сообщениях, объединяет системы Великобритании, Дании, Италии, Нидерландов, Швейцарии, Бельгии, Франции и Германии;

- Docimel - преследует те же цели и существенно дополняет Hermes бездокументальной системой перевозки грузов;

- UNCTAD - международная программа ООН по повышению эффективности мировой торговли на основе системы электронного обмена данными, построенного на международном стандарте EDIFACT через создание сети TradePoint;

- TEDIM (Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management (в русском переводе: Программа развития телематики в управлении логистикой и поставками в международной торговле). С 1995 г. присоединилась к участию и Россия. В рамках этой программы действует много проектов с участием стран, не входящих в ЕС. Целью программы является повышение конкурентоспособности грузового транспорта, безопасности и надежности перевозок грузов на территории всех входящих в систему стран посредством внедрения современной техники связи и телематики, а также принципов логистики;

- TACIS (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States (в русском переводе: Техническая Помощь Содружеству наций Независимых Государств). Эта программа, разработанная Европейским Союзом для новых независимых государств (бывших республик СССР, за исключением стран Балтии) в целях содействия развитию прочных экономических и политических связей между ЕС и независимыми странами. Одним из наиболее значимых и приоритетных направлений, которым TACIS оказывает поддержку, является развитие инфраструктуры транспорта и реорганизация транспортной сети. Помимо национальных программ TACIS финансирует региональные межгосударственные транспортные проекты и подпрограммы.

– Collomodul, Hermes, Docimel, UNCTAD, TEDIM. Конечной целью большинства этих проектов и программ является улучшение сервиса, экологии и снижение логистических затрат (в частности на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, налоговых и других барьеров, формирования рациональных грузопотоков, создания интегрированной сети региональных распределительных логистических центров, формирование транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры и т.д. [5, С.28].

Конечной целью большинства этих проектов и программ является улучшение сервиса, экологии и снижение логистических затрат (в частности на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, налоговых и других барьеров, формирования рациональных грузопотоков, создания интегрированной сети региональных распределительных логистических центров, формирование транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры и т.д.[6, С.28].

Что касается развития транспортной системы России, то еще, во времена СССР, когда экономическое и социальное развитие страны планировалось, централизованно и главной целью являлось повышение благосостояния советского народа, большое значение придавалось транспорту как основному элементу инфраструктуры народного хозяйства. Многие отечественные разработки были посвящены формам, методам управления транспортной системой и хозяйственным процессам товародвижения. Это относится к совершенствованию структуры совокупных запасов продукции, формированию оптимальных партий поставки продукции, управлению складским хозяйством, рационализации грузопотоков, комплексному управлению товарными потоками и др. Основным подходом к развитию транспорта как отрасли являлся системный подход, т.е. согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной системы страны, улучшение ее взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства. Именно, в период административно-командной экономики, была создана современная транспортная система России.

Показателем, характеризующим отношение государства к развитию транспортной системы, на наш взгляд, является процент капитальных вложений в развитие данной отрасли к общему объему капитальных вложений в народное хозяйство. Так в годы советской власти выделялось в разные года, в зависимости от стратегических целей государства, от 10 до 20 % из общего объема капитальных вложений в экономику народного хозяйства [7, С.28].

Основным подходом к развитию транспорта как отрасли являлся системный подход, т.е. согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной системы страны, улучшение ее взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства. Именно, в период административно-командной экономики, была создана современная транспортная система России. При планировании развития и эксплуатации, все виды транспорта рассматривались как звенья единой комплексной транспортной системы. И основной задачей развития транспорта на 12 пятилетку (1986-

1990гг.) являлось - рациональное развитие и эффективное использование всех элементов транспортной системы, чтобы не возникало диспропорций как внутри каждого вида транспорта, так и на стыках их взаимодействия [8].

В годы существования Советского Союза был также накоплен ценный научный и практический опыт комплексного использования и управления различными видами транспорта и системами товародвижения, оценивалась экономическая эффективность транспортно-технологических систем конкретных грузопотоков, велась работа по улучшению взаимодействия всех видов транспорта, ликвидации нерациональных перевозок грузов. Но, в тоже время, в системе управления транспортной отраслью преобладали территориальный, отраслевой и ведомственный подходы, что в какой-то степени обуславливает современные проблемы транспортного комплекса России.

Конец XX века и начало XXI века отмечено мегамасштабным интеграционным процессом – глобализацией, которую можно считать одной из основных тенденций развития всей экономики. Поясним нашу позицию. Хотя под интеграцией и глобализацией мировой экономики часто подразумеваются схожие процессы, так под интеграцией понимают процесс взаимодействия национальных хозяйств нескольких государств на основе кооперации и международного разделения труда, а также объединение субъектов экономически, развитие и углубление взаимосвязи между ними [9, С. 135], а под глобализацией экономики – рост взаимозависимости экономики всех стран, в основе которого – углубление интернационализации производства и капитала [10, С. 69], на наш взгляд, к пониманию глобализации следует подходить с двух позиций.

В первую очередь, с макроэкономических позиций, как к глобализации мировой экономики. Тогда под глобализацией понимается – процесс сближения и интеграции национальных рынков капитала, ценных бумаг, товаров, услуг, рабочей силы, при которых, мировой рынок рассматривается не просто как совокупность этих рынков, а как целостное единое экономическое пространство, единый рынок с региональными и национальными подсистемами. В основе такой глобализации мировой экономики лежат следующие факторы:

- 1) вовлечение в мирохозяйственные связи так называемых бывших соцстран;
- 2) решение глобальных проблем – разоружения, охраны окружающей среды, борьбы с преступностью, терроризмом, наркотиками, голодом, болезнями;
- 3) ускорение научно-технического прогресса и переход к постиндустриальному, информационному обществу;
- 4) транснационализация экономики [10, С.78 –79].

С другой стороны, глобализация мировой экономики усиливает стремление компаний к глобализации бизнеса и внедрению глобальных логистических систем на мезо- и макроэкономическом уровне.

При этом, во-первых, глобализация бизнеса, с одной стороны обостряя конкуренцию, с другой позволяет изыскивать новые потенциалы развития фирм (на этом

уровне развития, фирму возможно правильнее называть «корпорацией» или «глобальной компанией») для повышения конкурентоспособности. Для такой компании все ресурсы становятся «информационно – пространственно – временными». То есть пространственные возможности нахождения (изыскания) любых ресурсов практически не ограничены в пределах планеты земля (это только в настоящий период, а в скором времени границы могут быть расширены). Но при этом особое значение приобретает правильный анализ огромного потока информации, сопровождающей процесс поиска и использования этих ресурсов (обусловленного различными политическими системами, разными экономическими и социальными уровнями развития стран, природно-климатическими особенностями и т.д.). Все это сопровождается возрастающим значением временного фактора, так как уже в настоящий период (в дальнейшем эта тенденция будет усиливаться), в столь сильно интегрированном мировом экономическом и информационном пространстве конкурентное преимущество может быть достигнуто только во времени, все другие инновационные решения в технологии, научных исследованиях, в управлении быстро становятся достоянием других компаний.

Во-вторых, развитие современных информационно - компьютерных технологий и телекоммуникационных систем создает невиданные прежде возможности для построения и функционирования организационно-управленческих структур глобальных компаний. Пространство и время уже не являются препятствием для менеджмента этих фирм, как в собственном управлении, так и в интеграции (построении организационных отношений) со своими партнерами.

В-третьих, происходящие существенные изменения в торговом, таможенном, налоговом, транспортном законодательстве многих стран в сторону либерализации приводят к созданию и развитию глобальных межгосударственных транспортных, телекоммуникационных, дистрибутивных и других макрологистических систем; к появлению международных транспортно-логистических посредников. Что и позволяет реализовывать глобальные логистические стратегии с учетом всех мировых рынков и оптимизации тотальных затрат.

Возможность функционирования мультиорганизованного мирового рыночного хозяйства практически целиком определяется параметрами транспортных систем разного уровня, их способностью интегрироваться в мировую транспортную систему, удовлетворяя ее по технологическим, информационным и другим качественным критериям.

Для глобализации, как уже отмечалось выше, характерно усложнение рыночных отношений, усиление и усложнение конкуренции, обусловленные:

- увеличением числа транснациональных корпораций позиционирующих себя на международном рынке как глобальные компании и усиление конкуренции между ними;
- приходом на национальные рынки, глобальных компаний;
- усилением роли политического фактора в принятии решений по формированию и развитию транспортных коридоров (параллельных или в дополнение к ныне



действующим) - государства включаются в конкурентную борьбу за привлечение транзитных грузов;

- возросшей ролью портов в привлечении грузопотоков и обострением конкурентной борьбы между портами отдельных регионов;

- проникновением на национальные рынки транспортных услуг крупных зарубежных компаний;

- расширением перечня и повышением требований к качеству предоставляемых транспортно-логистических услуг.

Однако достаточных условий для формирования мировой транспортной системы, или хотя бы общего, в масштабе земного шара, мирового транспортного пространства, как не было, так и нет. Кроме того, в связи с финансово-экономическим кризисом 2007–2009 гг. еще более усилились противоречия между глобальным характером экономики, процессами её регионализации и транснационализации и преимущественно национальным характером экономического регулирования, при этом еще и обнаруживается неадекватность сложившихся пропорций национальных экономических систем, моделей социально-экономического развития, региональных транспортных систем новым требованиям глобализирующегося мирового хозяйства. В таких условиях регулирование национальных транспортных систем и формирование международных транспортных систем решает противоречивые задачи:

- так необходимо с одной стороны обеспечить свободу выхода на зарубежные рынки своих предпринимателей и защитить свой рынок от прихода чужого бизнеса;

- требуется вкладывать большие инвестиции в транспортную инфраструктуру и в тоже время необходимо урезать расходы бюджета;

- стимулируя приобретения личных транспортных средств, и развивая частный транспортный бизнес и этим улучшая экономические показатели развития страны – получаем экологические проблемы и ухудшаем пропускную способность транспортных сетей и как следствие ухудшение показателей качества жизни;

- приватизируя и дерегулируя транспортную сферу усиливаем конкуренцию между различными видами транспорта, что усугубляет разрозненность между различными видами транспорт, увеличивает экологическую нагрузку на территории;

- необходимо увеличивать пропускную способность требует выделения земельных участков под транспортные проекты и требует дорогостоящих инвестиций, которые не в состоянии осилить отдельные транспортные предприятия.

Как видно решение одних задач ведет к появлению новых и усугублению уже имеющихся проблем

### Список литературы

1. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. -М.: Центр экономики и маркетинга, 2000 - 512 с.
2. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты. //Вестник транзитного бизнеса. - 1998. - № 41. - с. 6 - 8.
3. Энтин М.Л., Истомина И.А. Сотрудничество России и ЕС в транспортно-логистической сфере. Аналитические доклады. Выпуск 2, Сентябрь 2012. М.: МГИМО – Университет, Европейский учебный институт при МГИМО (У) МИД России, 2012 // Вся Европа Выпуск 7-8 (68), 2012. URL: <http://www.mgimo.ru/alleurope/2006/68/article---doklad-transport.html> (дата обращения 21.12.2012).
4. Vice-President Kallas welcomes progress on enhanced cooperation between EU and Russia in transport. Brussels, 19 November 2010. URL: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1532&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (дата обращения 21.12.2012)
5. Афанасьев Л.Д., Островский Н.Б., Цукербергер С.М. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. -М.: Транспорт, 1984.
6. Сергеев В.И. и др. Глобальные логистические системы: Учебное пособие В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич /Под общ. ред. В.И. Сергеева. –СПб.: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. - 240 с.
7. Эмирова А.Е. Исторические аспекты интеграции транспортных систем. // Экономика и менеджмент на транспорте: сб. науч.тр. Вып. 8 / Редкол.: Е.В. Будрина (отв. ред.) [и др.]. -СПб.: СПбГИЭУ, 2011. - 226 с. С.216-221.
8. Бирюков В.Е. Транспорт в двенадцатой пятилетке. -М.: Знание, 1986. - 64 с. - (Новое в жизни, науке, технике. Сер. «Транспорт»; №10) с. 9 - 16).
9. Настольный словарь финансово-экономических терминов и понятий. Ученые и специалисты Петербургскому экономическому форуму. –М., 1999.
10. Внешнеэкономический толковый словарь. /Под ред. И.П. Фаминского, - М.: ИНФРА -М, 2000. - 512 с.