

УДК 339.926

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ С ПОЗИЦИИ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

С.А. РЫБКИН

Статья посвящена вопросам перспектив глобализации и их последствий для транспортного комплекса. Рассматриваются различные сценарии, которые могут прекратить процесс глобализации, делаются выводы о степени уязвимости транспортного комплекса.

**Ключевые слова:** глобализация, транспортный комплекс, транспортные риски, мировая экономика, международные экономические связи.

В современном мире роль транспортных систем чрезвычайно высока. Развитие мировой экономики обуславливает высокие темпы роста транспортных потоков. Появление новых технологий и подходов в транспортном комплексе напрямую связано с таким явлением, как глобализация. Однако такая взаимосвязь может нести в себе и элементы риска. В данной статье рассматриваются возможные сценарные условия развития мировой экономики с позиции процесса глобализации и их последствия для транспортного комплекса.

Современная тенденция развития мировой экономики очень часто характеризуется таким емким понятием, как глобализация. Причем мнения относительно полезности данного явления диаметрально противоположны: с одной стороны, глобализация позволяет оптимизировать производственные и технологические процессы, ускоряет взаимопроникновение культур и тем самым способствует распространению неких общих ценностей, повышается жизненный уровень и т.д., с другой стороны, отмечается, что в результате глобализации грязные производства просто переносятся в те страны, где «гадить» можно безнаказанно, происходит тотальное прививание ценностей общества потребления, бедные становятся еще беднее, а богатые – еще богаче. Стоит особо отметить, что первой позиции зачастую придерживаются крупные транснациональные корпорации и государственные органы, а второй – общественные объединения. Вместе с тем такое явление, как глобализация – объективная реальность и в настоящее время нет явных предпосылок к замедлению этого процесса. Интересным является тот факт, что само понятие «глобализация» имеет в разных трактованиях немного разные значения: глобализация (глобализм) – возрастание роли внешних факторов (экономических, социальных и культурных) в воспроизводстве всех стран-участниц этого процесса, формирование единого мирового рынка (рынков) без национальных барьеров и создание единых юридических условий для всех стран; глобализация – процесс всемирной экономической, политической, культурной и религиозной интеграции и унификации; глобализация-объединение в экономике и политике – усиление межстрановых связей, при рыночном хозяйстве – следствие относительного удешевления коммуникаций. На первый взгляд может показаться, что все определения описывают одно и то же явление, но только разными словами, однако это не так. В первом случае описывается, прежде всего, развитие международной торговли, во втором – акцент делается на создании общества нового типа по принципу «советский народ», в третьем тоже делается упор на международную торговлю и кооперацию. Вообще, можно выделить четыре существующих подхода к определению глобализации [2]: теория мировых систем, теория всемирной культуры, теория всемирного правления, теория глобального капитализма.

Появление теории мировых систем (world-systems theory) можно отметить в 1970-е гг. в работах И. Валлерстайна, посвященных изучению исторически сложившихся общественно-экономических систем. Утверждается, что современная мировая система выходит за пределы какого-либо политико-правового образования (государства) и опирается на единое разделение труда,

допуская при этом сосуществование многообразных культурных систем. Главные связи между ее частями носят экономический характер. Современная мировая система по своей социально-экономической природе считается капиталистической: ее движущей силой выступает накопление частного капитала, основанное на эксплуатации; для нее характерна коммерциализация (commodification), т.е. тенденция превращать блага и услуги, а также землю и труд в товары для продажи. Теория мировых систем рассматривает глобализацию как процесс распространения капитализма во всем мире, который продолжался в течение нескольких столетий и завершился к концу XX в. Ее сторонники видят содержание современной эпохи в переходе от существующей системы глобального устройства – капиталистической мировой экономики – к другой глобальной системе, характеристики которой пока еще не определились.

Теория всемирной культуры. В отличие от теории мировых систем теория всемирной культуры (world culture theory) пока еще не представляет собой устоявшейся научной школы, хотя с именем ее основателя американского социолога Р. Робертсона связывают появление термина «глобализация». Тем не менее эта теория содержит несколько основополагающих принципов, которые объединяют ряд ученых. Во-первых, в исследовании природы глобализации в ней отдается приоритет культуре. Во-вторых, основным в этой теории считается вопрос о том, как индивид и национальная идентичность могут выжить в условиях формирования глобальной культуры.

Теория всемирного правления. Теория всемирного правления (world polity theory) изучает формирование глобального общества, опирающегося на универсальные принципы правления. Правление понимается как создание систем совместных ценностей, которые формируются всеми участниками «глобального общества» (индивидами, гражданским обществом, правительствами, международными организациями) и управляют их поведением. Эти системы находят воплощение в глобальных моделях правления. Глобализация рассматривается как рост и повсеместное введение в законную силу всеобщих ценностей, означающих всемирное правление. В разнообразном, конфликтующем и децентрализованном мире глобализация обеспечивает общие модели мышления и действия.

Теория глобального капитализма (global capitalism theory). В рамках этого подхода источники глобализации кроются в недрах самой капиталистической системы, которая содержит транснациональные механизмы в экономической, политической и культурно-идеологической областях. Главным институтом в экономике выступают транснациональные корпорации (ТНК), представляющие глобальную деловую элиту; в политической области – капиталистический транснациональный класс (глобальная политическая элита); в культурно-идеологической – идеология консюмеризма и транснациональный неолиберализм, пропагандируемые глобальной культурной элитой, представленной средствами массовой информации, а также «элитарными» общественными движениями.

На сегодняшний день, если немного отойти от теоретических подходов, глобализацию можно определить как финансово-экономическую интеграцию различных регионов планеты, сопровождающуюся унификацией технико-экономической деятельности и потребительского поведения.

Одним из основных факторов, который стал причиной возникновения глобализации, явилось опережающее развитие транспортных систем в послевоенный период. В настоящее время, помимо прочего, технологии транспортного комплекса позволяют обеспечить экономическую эффективность бизнеса: к примеру, производство товаров в Азии или Латинской Америке, и реализация их по всему свету. Авиационные перевозки не только позволили поднять мобильность населения планеты на неведомый ранее уровень, но обеспечили возможность перевозки грузов на огромные расстояния за считанные часы. И если на начальном периоде развития глобализации транспортный комплекс являлся чем-то вроде локомотива этого процесса, то теперь уже сама глобализация стимулирует развитие транспортной составляющей: разрабатываются новые технологии перевозок, совершенствуется парк технических средств транспортного комплекса, открываются новые транспортные линии и т.д.

Однако каковы перспективы глобализации и как от этого будет зависеть транспортный комплекс? Как говорится в одной поговорке: все, что имеет начало, имеет и конец, и глобализация здесь не стоит особняком. Рано или поздно и глобализации может прийти конец. Важно понять, когда это произойдет и при каких условиях. Принимая во внимание, что глобализация развивается не линейно, мы отбрасываем локальные замедления или даже регрессы, и фокусируемся на принципиальных моментах, характеризующих окончание процесса как такового. В данном разрезе можно рассматривать несколько сценариев: кризисный, эволюционный и деградационный.

Кризисный вариант предполагает возрастание мировой нестабильности, перерастание локальных военных действий в глобальные, прерывание в связи с этим экономических связей между регионами планеты и полный коллапс существующей сегодня мировой экономической системы. Учитывая накопленный на сегодняшний день ядерный потенциал, а также явное и неявное появление новых ядерных держав, сценарий вооруженного конфликта с применением ядерного оружия уже не кажется таким уж невероятным. В то же время волнообразно увеличивающееся количество локальных войн, провоцируемых в основном США при поддержке ЕС, ставит под вопрос существование международного права и соответственно понижает уровень надежности всей правовой системы, необходимой для развития глобализации. В случае реализации такого сценария транспортный комплекс понесет самые существенные потери и будет деградирован: разрушение экономического и технического потенциала ведущих экономических держав, с одной стороны, сделает невозможным дальнейшее развитие транспортных технологий, а с другой стороны, оставит без надобности существующий уровень транспортной инфраструктуры, которая, если не была разрушена, то очень скоро придет в упадок.

Эволюционный сценарий можно было бы назвать самым благоприятным. Согласно этому сценарию глобализация закончится «естественным» образом. Помимо развития транспортного комплекса коренным двигателем глобализации является необходимость хозяйствующих субъектов увеличивать норму прибыли при снижении удельных затрат. Достигается это за счет перенесения экономической, инвестиционной или другой активности в зоны с меньшими затратами. Не случайно главной тенденцией последних десятилетий является перенесение в Азию практически всех производств. Кто этого не делает, зачастую оказывается в проигрыше. В качестве примера можно привести неудачу бизнеса в области производства мобильных телефонов компании Сименс, которая до самого последнего момента оставляла производство в Германии и тем самым проиграла конкурентную борьбу. Однако бурное развитие новых регионов постепенно влечет за собой выравнивание уровня жизни и рост затрат на ведение бизнеса (от которых так спасались). Произойдет это не быстро, но рано или поздно произойдет – уже сейчас появились предпосылки, которые позволяют говорить об этом: например, стоимость рабочей силы и затраты на ведение бизнеса в Южной Корее уже приблизились к таковым в Японии, и продукция Южнокорейских фирм теряет свое главное конкурентное преимущество перед японскими – цену (иногда достаточно сравнить цены на японские и корейские автомобили). Выравнивание уровня жизни, затрат на производство поставит вопрос о размещении производств максимально близко к местам потребления, и именно короткое «транспортное плечо» станет основным конкурентным преимуществом. Глобализация постепенно сойдет на нет. В этой связи потребность в трансконтинентальных транспортных коридорах и схемах, которые развиваются сейчас, упадет. В первую очередь пострадают грузовые виды транспорта. У авиации в этом плане больше перспектив, поскольку снижение пассажироперевозок в этом сценарии не ожидается. Вместе с тем общее лицо транспортного комплекса коренным образом изменится: транспорт, прежде всего, станет инструментом личного пользования и во вторую очередь средством грузоперевозки.

Деградационный сценарий, по большому счету, является мягкой формой кризисного и представляет собой постепенное разрастание зоны нестабильности на всю мировую экономику, образование «болота» нестабильности. Соответственно, это приведет к постепенному сворачиванию экономических связей между регионами планеты и созданию обособленных экономических кластеров с разным уровнем нестабильности при общем векторе деградации. Такая ситуация

может быть спровоцирована не только вышеприведенными факторами, но и изменениями в климате, демографическими изменениями, а также рядом природных или техногенных катастроф. В рамках этого сценария транспортный комплекс ожидает долгая стагнация с постепенным снижением всех показателей.

Какую же проблематику ставят перед нами эти вопросы? Прежде всего, необходимо разработать комплексную систему критериальных оценок глобализации. Необходимо это для того, чтобы иметь инструмент объективного контроля этого явления. Предлагаемые сейчас методы достаточно фрагментарны. Во-вторых, целесообразно установить механизмы взаимовлияния факторов глобализации и транспортного комплекса. Это можно сделать как по видам транспорта, так и в общем виде через экономические показатели. Данное направление исследований позволит снизить уровень неопределенности в стратегическом видении развития транспорта, а также позволит более эффективно использовать эффекты от глобализации для развития экономики России.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. **Вишняков Я.Д., Рыбкин С.А.** Понимание результатов мониторинга социально-экономической сферы с учетом роли общественного сознания как фактора обеспечения безопасности / *Проблемы устойчивости функционирования стран и регионов в условиях кризисов и катастроф современной цивилизации: материалы XVII Международ. науч.-практич. конф. по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций. 22-24 мая 2012 года.* М. 2012. С. 261-266.

2. **Власов М.П.** *Моделирование экономических процессов:* учебник. М.: Феникс, 2005.

3. **Рыбкин С.А.** Стратегия российского образования: пан или пропал // *Вестник Международной Академии наук / Материалы междунар. конф. "Экологическая культура в глобальном мире"*, специальный выпуск. 2012.

#### GLOBALIZATION TRENDS AND ITS CONSEQUENCES FOR TRANSPORT SYSTEMS

**Rybkin S.A.**

This article is devoted to globalization prospects and their consequences for transport system. The various scenarios as possible reasons of globalization ending are considered. Also, transport vulnerability as a dependant on globalization is reviewed.

**Keywords:** globalization, transport system, transport risks, world economy, international economic links.

#### REFERENCES

1. **Vishnjakov Ja.D., Rybkin S.A.** Ponimanie rezul'tatov monitoringa social'no-jekonomicheskoj sfery s uchetoм roli obshhestvennogo soznaniya kak faktora obespecheniya bezopasnosti. *Problemy ustojchivosti funkcionirovaniya stran i regionov v uslovijah krizisov i katastrof sovremennoj civilizacii: materialy XVII Mezhdunar. nauch.-praktich. konf. po problemam zashhity naselenija i territorij ot chrezvychajnyh situacij. 22-24 maja 2012 goda.* M. 2012. Pp. 261-266. (In Russian).

2. **Vlasov M.P.** *Modelirovanie jekonomicheskikh processov: uchebnik.* M.: Feniks. 2005. (In Russian).

3. **Rybkin S.A.** Strategija rossijskogo obrazovaniya: pan ili propal. *Vestnik Mezhdunarodnoj Akademii nauk. Materialy mezhdunar. konf. "Jekologicheskaja kul'tura v global'nom mire", special'nyj vypusk.* 2012. (In Russian).

#### Сведения об авторе

**Рыбкин Сергей Анатольевич**, 1973 г.р., окончил ГАУ им. С. Орджоникидзе (1995), Университет Носумбрия (Великобритания) (1994), Манчестерскую бизнес-школу (Великобритания) (2001), выпускник Президентской программы по подготовке управленческих кадров для народного хозяйства, кандидат экономических наук, доцент, визитинг-профессор Национального Юнлинского университета науки и технологии (Тайвань), доцент кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 40 научных работ, область научных интересов – информационные технологии на транспорте и в менеджменте, управление рисками.