

насущенных задач и в подходах к их решению. В итоге, не смотря на расширение общих возможностей развития, глобализация скорее осложняет, чем облегчает процесс подтягивания развивающихся стран к технико-технологическим и социально-экономическим стандартам развитых стран. Не только из-за возросших трудностей взаимопонимания между лидерами и аутсайдерами техногенной цивилизации и углубившихся различиях в их интересах, но и вследствие осязательного обострения конкуренции во всех сферах и на всех этапах мировой экономики. Отобразив переход стран авангарда в постиндустриальную фазу развития, глобализация сама в известном смысле является его порождением. Так называемое постиндустриальное развитие опирается не столько на информационно-коммуникационные технологии как таковые, сколько на своеобразный симбиоз, возникающий в результате оснащения машин, оборудования и инструментов всевозможными микроразнообразными устройствами и их подключение к системе компьютерного управления. Этот симбиоз обеспечил масштабную диверсификацию и рост качества услуг.

Наглядным свидетельством непреходящей значимости такого симбиоза является межрегиональное перераспределение добавленной стоимости, создаваемой в мировой обрабатывающей промышленности [8, с.6]. Все проводившиеся до сих пор структурные замеры, несмотря на некоторые различия в их результатах, однозначно свидетельствуют, что вес обрабатывающей промышленности в ВВП развивающихся стран начал снижаться задолго до достижения ими промышленной зрелости, неизменно уступая при этом аналогичному показателю промышленно развитых стран, где его снижение сопутствовало завершению индустриализации.

Литература

1. Ломакин, В.К. Мировая экономика: Учебник для вузов. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.; ЮНИТИ-ДАНА, 2009 – 480 с.
2. Смирнов, Е.Н. Введение в курс мировая экономика (экономическая география зарубежных стран): учебное пособие/ Е.Н. Смирнов. – М.: КНОРУС. 2008. – 416с.
3. Чернеший, Ю.А. Мировая экономика. Курс лекций/ Ю.А. Чернеший. – М.: Эксмо, 2007. – 800с.
4. Мировая экономика и международные отношения, 2007. №1], с. 107-110. Рогов С. «Обоснованный прогноз мирового развития»
5. Субботин, А. Перспективы глобального рынка / МЭ и МО, 209. – № 1. – С. 75-80.
6. Холопов, А. Глобализация и макроэкономическое равновесие / МЭ и МО, 2008. – № 2. – С. 15-24.
7. Щербанин, Ю.А. Мировая экономика: учебник для студентов вузов/ под ред. Ю.А. Щербанина. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 415с.
8. Эльязнов, Э. Развивающиеся страны в мировой экономике: тенденции и проблемы/ МЭ и МО, 2008. – №2. – с. 3-15.

К ВОПРОСУ О ЗНАЧЕНИИ РАСШИРЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ СО СТРАНАМИ АТЭС

*Е.И. Дорохова, В.Н. Борисовский
г. Белгород, Россия*

В настоящее время, когда в различных регионах мира значительно активизируются и углубляются процессы интеграции, перед Россией встает вопрос о роли и формах ее участия в мировом хозяйстве. При этом расширение интеграционных группировок происходит в условиях глобализации мирового хозяйства. Для региональной интеграции в современных условиях характерно создание новых конкурентоспособных интеграционных блоков.

Азиатско-Тихоокеанский регион сегодня демонстрирует миру наметившуюся тенденцию смещения центра мировой экономики, несомненно, являясь именно той частью современного мира, где все ныне известные объединительные интеграционные тенденции проявляются все больше и больше. Это объясняется, прежде всего, тем, что сама специфика данного региона во много предопределила и особенности этих процессов, и характер движущих сил, а также механизмы их реализации.

Напомним, в 1989 году в Канберре (Австралия) на встрече министров 12 стран была образована организация под названием форум «Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества» (АТЭС), что и стало импульсом для интеграционных процессов в этом регионе [7, с. 9].

Сегодня Азиатско-Тихоокеанский регион привлекает к себе, несомненно, особое внимание своей возросшей ролью в мировой политике. В настоящее время в АТЭС, по принятой терминологии, входят экономики двадцати одной страны: Австралии, Брунея-Дар-эс-Салама, Вьетнама, Гонконга (как особой зоны Китая), Индонезии, Канады, КНР, Республики Корея, Малайзии, Мексики, Новой Зеландии, Папуа-Новая Гвинея, Перу, России, Сингапура, США, Таиланда, Китайского Тайбэя (так назван Тайвань), Филиппин, Чили, Японии. В государствах АТЭС проживает 41% населения планеты. В 2010 году они обеспечили больше половины мирового ВВП и 43% объема мировой торговли. На них приходилось более 40% прямых иностранных инвестиций [4, с. 165].

Стоит также отметить, что экономическая зона форума АТЭС сегодня является самой динамично развивающейся в масштабах планеты, о чем свидетельствует тот факт, что ей единодушно предсказывают роль главного лидера мировой экономики XXI века. Так, например, доля внутрирегиональной торговли между странами АТЭС составляет 72% объема их торговли против 41% в НАФТА и 65% в ЕС [4, с. 164]. Кроме того, несмотря на последствия мирового кризиса, макроэкономические показатели в регионе остаются относительно прочными, и, как ожидается, в последующие годы рост экономики здесь только продолжится.

АТЭС, как считает австралийский эксперт Эндрю Элек, это больше чем просто торговая организация. Её объявленная при создании долгосрочная цель состояла в том, чтобы поддерживать устойчивый рост и развитие региона. Это должно было достигаться путем консультаций и обмена мнениями на принципах взаимной выгоды и открытого диалога с целью выработки консенсуса при равном уважении к мнению всех участников [6, с. 132].

До присоединения России к ВТО, АТЭС являлось единственным для российской экономики объединением для свободной торговли. Напомним, что Россия присутствует на форумах АТЭС как полноправный участник с 1998 года. Несомненно, форум всегда привлекал возможностью взаимодействия с ключевыми партнерами и без обязательств, накладываемых, например, членством в ВТО. Изначально целью вступления России в АТЭС являлось именно расширение связей и рынков сбыта, привлечение внутренних и внешних инвестиций, повышение конкурентоспособности российских товаров [3, с. 69]. Так, в послании президента Федеральному собранию 17 февраля 1998 года это событие преподносилось как «подлинный прорыв на азиатском направлении нашей политики» и признание «уникальной роли России как евроазиатской державы». Явно завышенная оценка этого события во многом выдавала желаемое за действительное, а надежды на скорый наплыв инвесторов попросту не оправдались.

Между тем, следует отметить, проблемы мирохозяйственных связей России проявляются и в том, что до последнего времени российская экономическая дипломатия в форуме АТЭС заметной активности не проявляла [3, с. 70]. Ее участие в форуме оказалось скорее символическим, никаких прорывных инициатив с ее стороны не последовало.

В настоящее время позиции России на Тихом океане оказались уязвимыми в силу таких значимых факторов, как климатические условия; слабое демографическое присутствие; острая недостаточность транспортно-коммуникационной связи, связывающей с европейской частью страны, и др.

Поэтому до последнего времени Россия оставалась для стран АТЭС гораздо менее интересным торгово-экономическим партнером, чем они для нее. Так, доля России во внешнеторговом обороте АТЭС составляет примерно 1%, в то время как доля стран АТЭС во внешнеторговом обороте России превышает 15% [6, с. 68]. Другими словами, для большинства стран АТР Россия не является серьезным фактором в их экономике. Она пока может предложить региону, по крайней мере, только сырье, в то время как саму ее интересует, в первую очередь, высокотехнологичная продукция.

В последнее время медленно, но верно инвестиционная активность российской экономики начала смещаться в сторону Сибири и Дальнего Востока. В ближайшей перспективе должны начинаться давать практическую отдачу принятые меры по подъему и развитию их производительных сил и «встраиванию» российской экономики в интеграционные процессы в АТР. Это, по мнению российского сообщества, напрямую зависит от того, по какому пути будет идти дальше развитие Дальневосточного региона [1, с. 26]. Если же российское внутреннее развитие будет и дальше продолжаться в рамках сырьевой и ресурсодобывающей модели, в среднесрочной перспективе участие РФ в региональных экономических процессах будет происходить на невыгодных ей условиях, и Россия со временем из субъекта регионального развития может превратиться в объект соперничества внешних сил. В случае же, если развитие пойдет по инновационному пути, Россия закрепится как один из направляющих центров регионального развития.

Стоит также отметить, что в последнее время сформировались основные направления, по которым Россия и частные российские компании при поддержке государства могут внести и уже вносят свой вклад в развитие многостороннего экономического сотрудничества России с государствами АТР, значительно повысив его эффективность [2, с. 39]. Так, на первом плане, конечно, энергетика, причем роль идет не только о бесперебойных поставках энергоресурсов, но и о предоставлении высокотехнологичных строительных услуг и модернизации энергообъектов, использованию российского опыта управления энергосетями и т.д.

Естественно, Россия как страна с еще не окрепшей экономикой не совсем готова к либерализации своего рынка. Поэтому было бы полезно более эффективно участвовать, в первую очередь, в таком направлении деятельности АТЭС, как экономическое и техническое сотрудничество. Этому можно было бы поучиться, например, у Китая, Вьетнама, Индонезии, Филиппин и других участников АТЭС, сумевших извлечь посредством участия в разветвленной системе рабочих органов АТЭС немалую пользу для внедрения проверенного и подтвержденного практикой мирового опыта решения многих хозяйственных и технических задач [5, с. 46].

Кроме того, в последние годы АТЭС концентрировался на структурных реформах, разрабатывая рекомендации для совершенствования методов корпоративного и государственного управления, политики поощрения конкуренции, для различных регулирующих реформ и развития экономической и юридической инфраструктуры. России ничуть не меньше других необходима модернизация в смысле восстановления, развития и укрепления работоспособных институтов права, корпоративного управления, экономики, демократии – именно то, что постоянно предлагает форум АТЭС [5, с. 40]. Для России реальность проста: если она не готова взять на себя труд внедрять что-либо из поддерживаемых АТЭС идей практического опыта в государственном и частном секторах, в корпоративном управлении, в вопросах прозрачности, в совершенствовании экономической и правовой инфраструктуры, все эти сферы будут лишь менее конкурентоспособны, чем у других, кто эти меры осуществляет, и, несомненно, от этого пострадают лишь экономика и жизненный уровень российского народа. В сложившихся условиях целесообразнее поддерживать усилия развивающихся государств АТЭС по превращению этого форума в нечто подобное Азиатско-Тихоокеанской ОЭСР.

Таким образом, изучение опыта стран АТР по преодолению отсталости и изменению структуры экономики имеют для России и её Дальнего Востока особое значение.

При оценке положительных и проблемных аспектов дальнейшей вовлеченности России в интеграционные процессы в АТР следует, прежде всего, исходить из того, что эти процессы имеют характер объективного явления, подготовленного всеми предшествующими этапами экономического развития региона, формированием международного разделения труда на базе развития производительных сил стран региона [6, с. 133]. Они будут идти и дальше – с возможными подъемами и спадами – независимо от субъективной политической воли и желаний, оставляя уже «на обочине» тех, кто выпадает из этих процессов. Так подъем Китая и других азиатских стран АТР убедительно свидетельствует, что основополагающим

путем развития человечества сегодня, после преодоления последствий тяжелого экономического кризиса, охватившего всю планету, должен стать отказ от выбранной ранее стратегии «реал политик», основанной на принципах «баланса сил» под монопольным руководством одной какой бы то ни было сверхдержавы, и решительный переход к новой стратегии соразвития, к практическим шагам по выработке единой общемировой экономической, энергетической, научно-технической политики. АТР – самое подходящее место для реализации такого соразвития, и тогда отношения России с партнерами по АТЭС наполнятся новым содержанием, а ее голос в регионе, несомненно, станет более авторитетным.

Литература

1. Ивашенцов, Г. Саммит АТЭС – 2012: Тихоокеанские горизонты России [Текст] / Г. Ивашенцов // *Международная жизнь*. – 2012. – № 2. – С. 21-32.
2. Игнатов, А. Россия и АТЭС [Текст] / А. Игнатов // *Международная жизнь*. – 2010. – № 11. – С. 36-42.
3. Локшин, Г. М. АТЭС-2012: Вызовы и перспективы [Текст] / Г. М. Локшин // *Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer*. – 2011. – № 12. – С. 68-81.
4. Моргулов, И. АТЭС: 20 лет по пути интеграции [Текст] / И. Моргулов // *Международная жизнь*. – 2011. – № 12. – С. 163-166.
5. Сафронов, Б. В. Организация АТЭС и «Новый Регионализм» [Текст] / Б.В. Сафронов // *Российский научный журнал*. – 2011. – № 25. – С. 44-49.
6. Троескурова, Н. С. Россия и АТЭС: от формального членства к реальному участию [Текст] / И.С. Троескурова // *Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета*. – 2011. – № 2. – С. 130-134.
7. Устиновская, Т. А. АТЭС: ответ на вызовы глобализации [Текст] / Т. А. Устиновская // *Азия и Африка сегодня*. – 2010. – № 5. – С. 13-17.

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В МИРОВОМ ХОЗЯЙСТВЕ

*Р.А. Егорова, И.В. Соломенникова
г. Чайковский, Россия*

Мировое хозяйство – это совокупность национальных хозяйств и экономических взаимосвязей между ними, или совокупность производственных отношений, функционирующих на национальном и международном уровнях[4].

Эффективность национальной экономики, экономический рост, устойчивость развития отраслевых и территориальных комплексов, внешнеэкономической деятельности традиционно определяется функционированием транспорта.

Транспорт — специфическая отрасль материального производства, самостоятельно не производящая натурально-вещественной продукции, а лишь связывает между собой все стадии воспроизводства в единую систему [2].

Транспорт подразделяют на: сухопутный (железнодорожный и автомобильный), водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный и электронный (линии электропередачи).

Все пути сообщения, транспортные предприятия и транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему.

Современная мировая транспортная система — отрасль сферы услуг, осуществляющая перевозку грузов и пассажиров, сформировалась в XX в. Транспортная система включает инфраструктуру (автомобильные и железные дороги, каналы, трубопроводы), терминалы (железнодорожные и автобусные станции, аэропорты, морские и речные порты), средства передвижения. Транспорт обеспечивает хозяйственные взаимосвязи между территориями.

Мировая транспортная система неоднородна, и в ней можно выделить транспортные системы экономически развитых и развивающихся стран. На первую из них приходится 78 % общей длины мировой транспортной сети и 74 % мирового грузооборота. Густота транспортной сети, в наибольшей мере характеризующая обеспеченность ею, в большинстве развитых стран составляет 50 — 60 км на 100 км территории, а в развивающихся – 5 – 10 км[3].

Наряду с этим в мировой транспортной системе выделяют также несколько региональных транспортных систем: Северной Америки (на нее приходится около 30 % общей