

ГЛОБАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: НАРАСТАЮЩИЕ РИСКИ

© 2016 г. И. Могилевкин

Развитие глобальной инфраструктуры, ее внутренняя консолидация приводит к усилению монопольных тенденций. Глобальная инфраструктура становится “закрытой”, трудно доступной для конкуренции. В результате аутсайдеры, не вошедшие в глобальную инфраструктуру, оказываются в очень сложном положении. Вместе с тем квазимонополизация отрицательно воздействует и на саму глобальную инфраструктуру, тормозя и деформируя ее развитие.

Ключевые слова: глобальная инфраструктура, логистическая квазимонополизация, центры движения, государственное руководство, национальная система.

Статья поступила в редакцию 27.01.2016.

DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-7-77-85

По мере развития процесса глобализации в мировой экономике наряду с позитивными изменениями стали все отчетливее проявляться отрицательные тенденции. Вследствие усиления дисбалансов развития возникают новые риски и угрозы, что может свидетельствовать о наступлении нового – второго этапа глобализации [1, 2]. Особый интерес представляют изменения в глобальной инфраструктуре, которая генерирует сам процесс глобализации, обеспечивая динамику большинства перемен. Под глобальной инфраструктурой понимается современный транспортно-коммуникационный комплекс.

ФОРМИРОВАНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Толчком к формированию глобальной инфраструктуры послужила научно-техническая революция 60–70-х годов прошлого столетия. В результате сформировался современный транспортно-коммуникационный комплекс. Его главные составные части:

транспорт, перевозящий материальные ценности (грузы) и людей;

компании и службы, обеспечивающие передачу информации (связь, ИКТ и др.);

городские инфраструктуры – как входящие в общие транспортно-коммуникационные сети, так

и работающие автономно в пределах того или иного города, мегаполиса, агломерации;

отрасли, обеспечивающие транспортно-коммуникационный комплекс технологиями, оборудованием, программными продуктами и т.д.

В процессе консолидации перечисленных элементов формируется инфраструктура движения, которая объединяет, глобализирует мировую экономику. Происходит быстрый рост потоков грузов, информации, капиталов, миграционных перемещений людей и т.д. При этом активизируется не только пространственное, но и временное (темпоральное) движение. Новые информационные технологии облегчают создание банков данных, в том числе научных, их хранение и передачу с учетом будущего спроса.

Налицо впечатляющее ускорение движения товаров. Так, оборот морской торговли, на которую приходится 80% всего мирового товарооборота, за последние 60 лет увеличился почти в 20 раз (табл. 1). Существенное увеличение объемов перевозок стало возможным благодаря увеличению грузоподъемности морского торгового флота (табл. 2). Особое значение на транспорте в целом и в перевозках наиболее дорогих (в основном промышленных) грузов приобрели контейнеры. Объемы их транспортировки с середины 90-х годов возросли в 3 раза – до 16 млн. контейнеров в 20-футовом стандартном исчислении (по данным за 2013 г.).

По мере роста и совершенствования авиационного парка возрастала интенсивность авиаперевозок. Мировой парк гражданских самолетов в 2014 г.

МОГИЛЕВКИН Илья Моисеевич, доктор экономических наук, главный научный сотрудник ИМЭМО РАН, РФ, 117997 Москва, ул. Профсоюзная, 23 (kozichin2331@yandex.ru).

Таблица 1. Оборот мировой морской торговли, 1950–2013 гг.

	млн. т
1950	525
1960	1080
1970	2650
1980	3204
1990	4008
2000	5984
2010	8409
2013	9548

Источник: [3, pp. 5-12].

Таблица 2. Динамика грузоподъемности морского торгового флота, 1970–2014 гг.

	млн. т дедвейта
1970	326.1
1990	658.4
2000	798.9
2003	844.2
2013	1625.0
2014	1691.0

Источник: [3, pp. 30-37].

Таблица 3. Динамика мировых миграционных потоков

	потоки, млн. чел.
1990	154
2000	175
2005	192
2010	210
2015 ¹	232

¹ Предварительная оценка.

Источник: [5].

насчитывал 18202 единицы. К 2030 г., по прогнозам ИКАО, он увеличится более чем вдвое – до 37207 единиц [4].

В формировании глобальной инфраструктуры принципиальную роль сыграла информационная революция, что проявилось, в частности, в многократном росте числа пользователей Интернета – с 5 млн. человек в 1991 г. до 3.4 млрд. в 2016-м (прогноз). Заметно увеличилось и число абонентов мобильной телефонной связи: с начала текущего столетия оно возросло почти в 7 раз (с около 1 млрд. человек в 2001 г. до 6.78 млрд. в 2013-м).

Стремительно растет объем мирового информационного трафика. По сравнению с 2008 г. он увеличился в 10 раз – до более чем 110 эксабайтов в месяц, или 1.3 зеттабайта в год (по состоянию на конец 2015 г.). По прогнозам *Cisco Global Cloud Index*, в 2017 г. глобальный “облачный трафик” достигнет 5.3 зеттабайта. Увеличивается скорость передачи информации. В широкополосных каналах в среднем она возросла с 9 Мбайт/с в 2011 г. до 34 Мбайт/с к концу 2015 г.

Современные средства коммуникаций и информации, равно как и размывание границ между национальными финансовыми рынками обеспечили взрывной рост объемов международных финансовых потоков. В последние 10 лет трансграничные перетоки капитала росли втрое быстрее ВВП и вдвое быстрее международной торговли. Если в 1990 г. международные потоки капитала формировали немногим более 4% мирового накопления, то в 2007 г. – уже около 13%. Затем, правда, показатель снизился до 9% (2009 г.), однако общая повышательная тенденция сохраняется [2, с. 39, 43, 44].

В 1973 г. 239 банков из 15 стран создали Сообщество всемирных межбанковских финансовых телекоммуникаций (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications, SWIFT*). А в 2010 г. в *SWIFT* уже входили 9 тыс. банков, представляющих более 200 стран. Сегодня через нее ежедневно проходит более миллиона транзакций (2.5 млрд. поручений в год).

Бурное развитие транспорта, средств связи и информации активно способствует повышению мобильности людских масс, о чем свидетельствует рост миграционных потоков (табл. 3). Растут и туристические потоки. Примерно половина туристов перевозится воздушным транспортом: если в 1950 г. около 50 млн. человек, то в 2012 г. – свыше 1 млрд. человек. По прогнозам ИКАО, к 2030 г. показатель достигнет 6 млрд. [4, pp. 1-3].

Казалось бы, можно говорить об успешном и быстром развитии глобальной инфраструктуры. Однако нельзя оставлять без внимания связанные с этим процессом негативные явления и проблемы. Во-первых, в рамках глобальной инфраструктуры возникают новые формы жесткой монополизации (логистическая квазимонополия); во-вторых, центры управления движением – города, составляющие интегральную часть глобальной инфраструктуры, существенно меняют свою функциональную роль.

Таблица 4. ВВП на душу населения некоторых постсоциалистических стран, долл.

	РФ	Польша	Венгрия	Румыния	Болгария	Беларусь	Украина	Молдова
1990	3830	1656	3043	1735	2244	1838	1788	910
2013	14119	13258	12375	8488	7409	7374	4003	2483

Источник: [6, сс. 12-14, 21].

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КВАЗИМОНОПОЛИЗАЦИЯ

Во второй половине XX столетия начали выстраиваться сложные логистические цепочки, охватывающие все этапы создания и продвижения товаров до конечного потребителя, что требовало постоянной координации участников процесса. Повышению эффективности логистических схем способствовал научно-технический прогресс, благодаря которому существенно повысилась культура промышленного производства, транспорта, связи. Современная коммуникационная система обеспечивает постоянную связь между находящимися в разных странах и даже на разных континентах головными и дочерними производственными предприятиями, промышленными и торговыми звеньями, гарантируя непрерывное передвижение полуфабрикатов, узлов, деталей, готовой продукции, а главное – их доставку адресатам точно в срок.

В такой сложной, скоординированной системе очень неохотно, даже болезненно воспринимаются всякие попытки какого-либо вторжения извне, в том числе конкурентов, предлагающих свои услуги и желающих стать участниками уже отлаженного процесса. Фирмы, участвующие в логистических цепочках, скорее соглашаются на предоставление скидок с цены товара или другие уступки, нежели на “выход” из устоявшейся системы взаимодействий.

Эта, по существу, закрытость системы движения товаров, проявляет себя не только на уровне фирм и стран. В международных масштабах формируется квазимонополия, что приводит к серьезным экономическим, социальным и политическим последствиям. Логистические подсистемы (цепочки) глобальной инфраструктуры отторгают аутсайдеров, которые оказываются в заведомо невыгодном (неконкурентноспособном) положении. И речь может идти о целых отраслях или даже странах.

Такая ситуация наблюдается во многих республиках бывшего СССР. Не только страны Средней Азии, но даже Украина и государства Прибалтики (которые в составе Союза успешно развивались

как в промышленном, так и сельскохозяйственном направлении), выйдя на мировые рынки самостоятельно, столкнулись не с обычной конкуренцией, а с упомянутыми выше закрытыми логистическими системами. Результаты весьма показательны.

Украина, вторая по масштабам республика в составе СССР (после РСФСР) и одна из наиболее развитых в экономическом и культурном отношении, после обретения независимости вступила на путь хозяйственной деградации. По размеру ВВП на душу населения страна опустилась со 109 (1990 г.) на 126-е место (2013 г.). Весьма красноречиво сопоставление показателей ее и ближайших соседей (табл. 4).

Если УкрССР в этой группе занимала 4-е место, то независимая Украина опустилась на 7-е, предпоследнее. Хуже обстоит дело только у Молдовы. За ухудшением ключевых показателей стоит реальное падение производства, включая основные виды промышленных товаров, добычу сырья, выпуск пищевых продуктов. Так, к концу первого десятилетия XXI в. производство стали и проката упало в 2 раза, добыча угля – почти в 3 раза. Выпуск продукции автомобильной промышленности и тракторостроения сократился более чем в 10 раз, бумаги – в 9 раз, сахарного песка – в 4 раза. Вдвое упали (1990–2011 гг.) сборы сахарной свеклы, производство мяса и надоев молока. Разумеется, сказалась потеря рынков, которые ранее обеспечивались внутрисоюзной, межреспубликанской торговлей. Но это не единственная причина потрясений, которые переживает страна.

Не лучшие времена переживают республики Прибалтики, которые в составе СССР развивались весьма успешно. Так, Эстония только в 2003 г. вышла на уровень 1989 г. по ВВП. Все три страны (Эстония, Латвия и Литва) в условиях жесткой внешней конкуренции испытывают кризис сбыта не только в промышленности, но и в сельском хозяйстве. Структура их экономики меняется за счет разрушения материального производства. Так, в Латвии его доля в ВВП с 1991 г. по 2007 г. сократилась примерно в 2.5 раза [7]. В Литве на сферу услуг сегодня приходится 65% ВВП, на промышленность – 23%. Фактически государства

Балтии могут рассчитывать в основном на такие виды деятельности, как рекреационный бизнес и туризм.

Деиндустриализация обусловила высокий уровень безработицы (в Латвии среди молодежи она самая высокая в ЕС – 28%) и массовую эмиграцию. Трудное финансовое положение заставляет обращаться за помощью, что приводит к росту внешнего долга. В Латвии внешняя задолженность выросла с 60% ВВП в 2000 г. до 180% в 2009-м. Прибалтийские страны превратились в дотационный регион ЕС. Государственный бюджет Литвы на 30% финансируется с помощью ЕС.

Примеры Украины, Эстонии, Латвии и Литвы достаточно показательны. Компании, отрасли и даже целые страны, не включившиеся в глобальную инфраструктуру, не адаптировавшиеся к новым условиям, не интегрировавшиеся в логистические сети, могут попасть в число “лузеров”.

Возможности повышения конкурентоспособности страны (в том числе России) и завоевания своего “места под солнцем” часто связывают с повышением эффективности управления [8]. Но логистическая монополия пока не преодолена и по-прежнему оказывает существенное влияние на ценообразование и общую схему движения товаров, грузов, людских потоков.

Определенная “закрытость” системы ограждает глобальную инфраструктуру от необходимости пересматривать географию товаро потоков. Картина основных грузопотоков мало меняется в течение многих десятилетий. Зачастую это приводит к излишне дальним или встречным перевозкам, существенно повышая издержки и удорожая конечную стоимость продукции. Сказанное относится как к мировому транспорту, так и к перевозкам внутри стран (в том числе в России).

Совершенствование системы движения в мировой экономике в целом (и в хозяйствах отдельных стран) чрезвычайно важно. Объем суммарных затрат на средства передвижения (на их создание, эксплуатацию, поддержание в рабочем состоянии) в совокупности превышает 50% ВВП. Высокие затраты на транспортировку и связанные с ней коммуникационные издержки актуализируют вопрос о пересмотре глобальных схем движения. При этом следует учитывать, что грузопотоки, как международные (например, Европа–Америка, ЮВА–Европа и т.д.), так и внутристрановые (в России: Центр–Дальний Восток, Юг–Центр–Петербург и др.) возникают и растут синхронно с созданием и развитием транспортной инфра-

структуры: железных и автомобильных дорог, портов, современных аэропортов и целых хабов.

В существующую транспортно-коммуникационную инфраструктуру вложены колоссальные средства: финансовые, материально-технические, интеллектуальные. Но экономическая ситуация, размещение производительных сил, демографическая и социальная обстановка в мире меняются, что требует новых решений, зачастую радикальных. Между тем дополнительные средства, как правило, вкладываются в уже существующие объекты с тем, чтобы расширить и подогнать их под новые условия. Налицо противоречие между интересами ускоренно развивающейся экономики и социальной сферы, с одной стороны, и глобальной инфраструктурой, ориентированной на более консервативную инвестиционную политику, с другой. Вследствие этого сохраняются устаревшие схемы перевозок, излишне дальние маршруты, завышенные затраты труда, чрезмерные сроки эксплуатации технических средств (морских судов, самолетов и др.).

В последнее время возможность сокращения сверхдальних маршрутов связывалась главным образом с переносом многих обрабатывающих отраслей из Европы и США в страны Третьего мира, что вместе с тем породило проблему деиндустриализации развитых экономик. Важную роль в сокращении сверхдальних маршрутов могут сыграть проекты перевозок между КНР (и другими странами Восточной Азии) и Европой, а также между Европой и государствами Индийского океана по транспортным коридорам через территорию России. Определенные подвижки здесь происходят, но медленно и в явно недостаточных масштабах.

В целом по миру средний показатель расстояния морских перевозок навалочных грузов длительное время (начиная с 1970 г.) держится на уровне 4100 морских миль (7380 км). Более того, в последние десятилетия наметился даже тренд к его увеличению еще на 30% (!) по основным балкерным грузам – до 9700 км [3, pp. 30-37]. Проблемы излишне дальних и даже встречных перевозок всегда существовали и в нашей стране вследствие сложившейся схемы железнодорожных и автомобильных путей, не говоря уже о внутренних водных путях.

В международном масштабе отсутствуют организации, которые могли бы взять на себя решение задач по рационализации системы мировых перевозок, выработке рекомендаций по сокращению излишне дальних направлений, экономии затрат. Надежда на то, что в условиях рыночной эконо-

мики конкуренция может сама по себе минимизировать (в глобальных масштабах) расходы на транспортировку и другие сопутствующие операции, не оправдала себя.

В условиях централизованной, плановой (социалистической) экономики в Советском Союзе и в рамках сотрудничества стран-членов СЭВ профильные министерства (МПС, Морфлот и др.) с входившими в их состав отраслевыми институтами, а также Госплан систематически занимались проблемами излишней дальности перевозок, встречных транспортных потоков, повышенных нагрузок на транспортные средства и т.п. [9]. Сегодня эти вопросы остаются без внимания специалистов. В отсутствие каких-либо эффективных мер по рационализации мировой системы грузоперевозок рост совокупных транспортных расходов обгоняет увеличение стоимости импорта в 2–2.5 раза.

Таким образом, создание глобальной инфраструктуры радикально ускорило интеграционные процессы и развитие мировой экономики. Вместе с тем монополизация глобальной инфраструктуры (так называемая логистическая монополия) ведет к отрицательным последствиям для не интегрированных в нее компаний, отраслей и даже целых стран. Сдерживается прогресс и внутри нее самой, в частности, в схемах движения грузов, когда искусственно сохраняются прежние направления, организация, техническое обеспечение. Результат – завышенные расходы и серьезные нарушения в функционировании системы, что наиболее явно проявляется в центрах движения – городах.

ГОРОДА КАК ЧАСТЬ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Исторически города возникали как центры перемещения людей и товаров, как транспортные узлы. По мере развития их значение (экономическое, социальное, культурное) только усиливалось. Если в 1900 г. доля городского населения составляла 13.6%, то в 2000-м превысила 50% и продолжает расти.

Формирование глобальной инфраструктуры движения еще более усилило роль городов (в особенности наиболее крупных) как транспортно-коммуникационных и информационных центров. Возникло понятие “глобальные города”, к которым, в частности, относят Нью-Йорк, Лондон, Москву, Париж. Одним из основных признаков служит концентрация в них командных управленческих функций – экономических, политических, социокультурных.

Сегодня несколько десятков глобальных городов управляют потоками товаров, капитала, а также людей. Так, через Нью-Йорк, чье население, включая агломерацию, превышает 24 млн. человек, проходит 40% всего товарооборота США. Суммарный оборот нью-йоркского порта составляет 57 млн. т. Валовой региональный продукт (ВРП) Нью-Йорка достигает 1280 млрд. долл. Всего в мире насчитывается 459 агломераций с населением более 1 млн. человек, несколько десятков из них попадают в категорию глобальных.

В России крупнейшим логистическим и транспортным центром остается Москва с фактическим населением (включая агломерацию) 15 млн. человек. Кроме того, значительное число жителей Московской области (8 млн. человек) тесно связаны со столицей как работой, так и другими жизненными интересами. В 2012 г. ВРП Москвы составлял 11 трлн. руб., или 356.6 млрд. долл. Через Москву, по разным оценкам, проходит от 40 до 60% доходов страны.

Вместе с тем транспортно-коммуникационное значение Москвы во многом обусловлено сохранением традиционной, радиальной схемы железных и автомобильных дорог России. Вокруг Москвы расположены и основные аэропорты страны. Иными словами, все дороги по-прежнему “ведут в Москву”, хотя современная экономика требует перехода от радиальной транспортной схемы страны к сетевой. Пока же столица выполняет функцию командного товарораспределительного центра, что влечет за собой определенные издержки, общие для крупных современных городов, в особенности, для глобальных городов мира.

Развиваясь, крупные города не только обслуживали торговые пути, развивали промышленность, банковское дело, создавали институты культуры, но и сами генерировали материальные и информационные потоки. Быстрый рост городов, их богатства, создание жилого и производственного фонда привели к колоссальному удорожанию городской недвижимости и земельных участков. Крайне прибыльным становится строительная индустрия для нужд постоянно растущего города. Повышающееся благосостояние глобальных городов позволяет им все больше работать на самообеспечение и уводит их тем самым от их первоначальной функции – обслуживания движения потоков населения, грузов, товаров. Уже происходит дистанцирование городов от транспортных узлов, портовых строений, грузовых баз. Разумеется, этому способствуют и соображения экологического и санитарного характера. Структура занятости в глобальных городах показывает,

что во многих из них на транспорт приходится не более 5–7.5%. Гораздо больше значат торговля и общественное питание (от 20 до 25%) [10].

В качестве паллиатива стали возникать специальные транспортные узлы – хабы, оснащенные современной техникой и ориентированные на новые методы работы. Они еще связаны с ближайшими городами общими интересами, но появляется все больше элементов их автономии. Есть основания предполагать, что в будущем произойдет полное размежевание транспортных узлов и крупных городов. Пока же продолжается традиционное увеличение крупных городов, что характерно, например, для РФ. В 2012 г. городское население составляло почти 74% (105.7 млн. человек) общей численности населения страны, что в 1.5 раза превышало средний показатель по миру в целом.

В России основным центром притяжения мигрантов из других регионов и зарубежных стран остается Москва. Если в 1960–1995 гг. приток людей в столицу рос в пределах 10–15% за каждое десятилетие, то затем темпы прироста ускорились примерно в 2 раза. По некоторым прогнозам, уже в нынешнем столетии большая часть населения страны переместится в центр Европейской России за счет депопуляции других, в первую очередь отдаленных регионов.

В самой Москве происходят существенные перемены, которые укладываются в общие процессы глобализации, но, естественно, имеют свою специфику. Столица остается центром всей транспортной системы страны, опирающейся на консервативную радиальную схему. В Москве сходятся 11 линий железных дорог, 13 автомагистралей. Здесь расположены 3 речных порта (“Москва – порт 5 морей”) и 3 аэропорта. В результате на город ложится очень большая транспортная нагрузка.

Переход на современную сетевую транспортную систему облегчил бы положение Москвы и всего Центрального региона. Пока же нагрузка на столицу страны столь велика, что движение в самом городе (а оно также осуществляется по консервативной радиальной схеме магистралей) дает серьезные сбои. Городские власти проводят энергичную работу для нормализации движения в Москве: строятся эстакады, туннели, развязки, наводится порядок с парковками. Однако ситуация остается сложной, поскольку стихийный процесс гипертрофированного роста продолжается, быстро растет количество автотранспорта, в том числе приезжающего из других регионов.

Консервативная лучевая планировка московских улиц делает практически невозможной организацию бесперебойного движения. Дорогостоящие и трудозатратные перепланировки уродуют город, меняют его исторический облик, не обеспечивая желаемого результата. Парадоксально, но город, обязанный своим существованием транспортно-коммуникационным потребностям страны и являющийся крупнейшим инфраструктурным центром с общей протяженностью улиц свыше 1.3 тыс. км, не может решить собственные проблемы. Опасность потери управляемости потоками товаров, людей, информации, капиталов актуальна не только для Москвы, но и для других крупных городов страны. Риск ослабления функциональной роли глобальных городов как центров материальных потоков усиливается вследствие естественного роста самих городов, увеличения их богатства, расширения спектра их деятельности.

Прогресс телекоммуникационных и информационных технологий создает предпосылки для развития “чистых” видов занятости. В городах все больше концентрируются офисы крупных компаний и государственных служб, а не транспортно-перевалочные и складские объекты. Этому способствуют экономические, экологические и, как ни парадоксально, транспортные факторы. Телекоммуникационный и информационный бизнес, банковские операции, управленческая работа в корпорациях зачастую приносят больше прибыли, чем транспортная или производственная деятельность. По существу, глобальные города все сильнее склоняются к обслуживанию информационных, а не материальных потоков.

Изменения в характере занятий в городах-лидерах сочетаются с изменениями в составе их жителей. Глобальные города не нуждаются, как раньше, в промышленных рабочих, прежде всего требуется персонал для управления крупной собственностью, капиталом и т.п. Одновременно с этим идет пополнение низших социальных слоев людьми, готовыми выполнять низкоквалифицированную работу. Поскольку население крупных городов возрастает в основном за счет приезжих, приток этих двух категорий новых жителей усиливает и без того резкое имущественное расслоение между богатой верхушкой городского общества и теми, кто находится внизу социальной лестницы. “Верхи” экономически, социально и ментально все больше отдаляются от “низов”. Это тем более важно, что иммигранты, приезжающие в город, в большинстве своем выходцы из иной цивилизационной и этнической среды (так из общего числа

жителей Нью-Йорка более 35% люди, родившиеся за пределами США).

Иными словами, крупный современный город (Нью-Йорк, Лондон, Париж, Франкфурт-на-Майне), глобализируясь, становится одним из центров международного движения информации, людей, капиталов. В то же время ослабляются его социально-культурные связи с населением своей страны. Глобальные города как центры глобальной инфраструктуры превращаются в некие наднациональные представительские центры в странах, где они расположены [11]. Такая точка зрения представляется несколько преувеличенной, но риски, связанные с трансформацией мегаполисов, должны учитываться. Так, глобальные города уже сейчас не справляются со своей ролью центров движения грузовых и транспортных потоков ни в мировом масштабе, ни в рамках отдельно взятых стран.

Выше говорилось об архаичных схемах грузопотоков в мире и во многих странах (включая Россию), а также о связанных с этим излишних затратах, в первую очередь транспортных. Все это, а также некоторое замедление в последнее время технического прогресса на железнодорожном и авиационном транспорте (исключение – скоростные и сверхскоростные железнодорожные магистрали) связано, кроме прочего, с низкой эффективностью управления со стороны центров движения (то есть глобальных городов). Их отход от выполнения ряда функций по управлению перемещением материальных объектов отражается на самих городах, составе их населения, общей жизнедеятельности. Это негативно сказывается и на выполнении ими другой важнейшей функции – служить центрами временного (темпорального) движения.

Вся история возникновения и развития городов – это история о развитии информационных потоков. Сначала это была информация, которую приносили с собой путники, заезжавшие (заходившие) в город “по дороге”, позднее заработала почтовая служба, затем появились электрические средства связи: телеграф, телефон и т.д. Вместе с тем в городах накапливался и массив информации в виде книг, документов, научно-технических материалов. Города стали хранилищами общекультурных, духовных ценностей. Преемственность цивилизационных традиций, норм жизни, опыта хозяйствования передавалась горожанами от поколения к поколению.

Происходящие в последние десятилетия коренные изменения существенно меняют демографическую и социально-культурную обстановку

в крупных и особенно в глобальных городах. В исторически очень короткие сроки состав их жителей стал радикально меняться. “Своя”, местная, присущая каждому городу цивилизационная матрица подвергается эрозии, а образующийся вакуум заполняет не некая новая культура, а суррогат (“попса” в широком смысле) с его активным контркультурным действием.

Снижается общий культурный фон в крупных городах. Давно померкла международная слава таких столиц, как Париж, Вена, Лондон и т.д. Они уже не могут давать мощных творческих (то есть информационных) импульсов в национальных, а тем более в международных масштабах. Очаги новой научно-технической мысли могут находиться в Силиконовой долине, Гарварде, Йельском университете, но не в Нью-Йорке.

Вектор роста глобальных городов, их гипертрофия сопровождаются серьезным сужением спектра их деятельности, ослабевает эффективность их влияния не только в материальной (транспортно-индустриальной) сфере, но и в сфере информационно-научной, творческой, всякой иной созидательной. Повышается удельный вес офисов, контор, управленческих надстроек, где заняты многочисленные бюрократы как государственных или международных организаций, так и частных компаний. Высокопоставленные менеджеры получают в виде зарплаты, премий, бонусов миллионные суммы часто вне зависимости от того, является ли успешной деятельность тех структур, в которых они числятся. Налицо признаки паразитирования самой элиты глобальных городов и их услуги.

Важно то, что все эти негативные явления усиливаются по мере формирования и укрепления глобальной инфраструктуры в сочетании с процессом урбанизации. Иными словами, есть основания полагать, что связанные с этим отрицательные последствия и риски будут усиливаться.

* * *

Анализ функционирования глобальной инфраструктуры показывает, что в начале нынешнего столетия наступил новый этап ее развития. Последствия происходящих изменений важны не только для глобальной инфраструктуры как таковой, но и для всей мировой экономики, социальной, политической и иных сфер жизни людей.

Для нынешнего этапа развития глобальной инфраструктуры характерны:

– жесткая монополизация систем движения (логистических цепочек);

– противоречие между консерватизмом инвестиционной политики по развитию транспорта и потенциальными возможностями новых технологий;

– отход от выполнения важнейшими центрами глобальной инфраструктуры своих основных исторических функций по управлению движением.

Монополизация систем движения в рамках глобальной инфраструктуры создает почти непреодолимые препятствия для новых участников. В число аутсайдеров попадают целые отрасли и даже страны. Все большее число стран, постоянно сталкиваясь с монопольными логистическими цепочками, будет вынуждено прибегать к созданию аналогичных своих структур, в том числе с помощью государства. Этим новым структурам будет трудно в узких национальных границах конкурировать с уже функционирующими в международных масштабах логистическими квазимонополиями, поэтому возрастает их заинтересованность в защите (при содействии государства) рынков. Эта цель достигается образованием таможенных и других экономических зон, союзов и пр. Важную роль в нормализации конкуренции могут сыграть уже существующие объединения морских портов, транспортно-экспедиторские союзы и т.д. Однако пока заметных результатов достичь не удается.

В условиях сохраняющейся жесткой монополизации все более заметной становится проблема противоречий между усиливающимся консерватизмом в организации глобальной инфраструктуры и развитием новых технологий. Налицо сохранение устаревающих общих схем движения (межстрановых, национальных и внутригородских). Предпочтение отдается инвестициям в модернизацию старых транспортно-коммуникационных объектов, медленно обновляются технические средства транспорта (морского, воздушного) и т.д.

Давно назрел пересмотр общих схем мировых и многих национальных транспортных путей. Это касается и грузопотоков между Европой и Азией, которые целесообразно переключить на транзит через Россию, создав транспортные коридоры Запад–Восток и Запад–Юг. Это потребует корректировки российской схемы железных и автомобильных дорог, ее перехода на сетевую организацию.

Сохраняет актуальность проблема искусственной пролонгации эксплуатационных возможностей крупных стационарных объектов, входящих в состав глобальной инфраструктуры. Важную роль в ее решении может сыграть повышение инвестиционной привлекательности капиталовложений в при-

нципиально новые стационарные объекты инфраструктуры с применением новейших технологий.

Ослабление логистической монополизации (за медления темпов технического развития с искусственным продлением эксплуатационного времени транспортных объектов) может снизить транспортные затраты, а значит, и конечную стоимость многих видов промышленной и сельскохозяйственной продукции. Значительный положительный вклад в рационализацию транспортной работы могла бы внести отраслевая наука. Целесообразно использовать и рекомендации советских специалистов, которые в разработке вопросов рационализации движения, борьбы с излишне дальними и встречными перевозками опережали свое время.

Наиболее острые проблемы связаны с трансформацией важнейших центров движения – глобальных городов. Их явная гипертрофия сопровождается, как упоминалось, ухудшением выполнения основных функций или даже явным ослаблением их роли. И если на первом этапе глобализации вместе с ростом населения, увеличением материальной базы и богатства значение крупных городов как центров движения повышалось, то сегодня их реальный вклад все меньше соответствует их продолжающемуся росту.

Нарастающие трудности в выполнении городами транспортно-логистических функций сочетаются с деиндустриализацией, снижением их реального участия в производстве. Снижается и их значение как банков научно-технической и общекультурной информации, передаваемой от поколения к поколению.

Ослабление роли городов как центров, интегрирующих пространственное и временное (темпоральное) движение, накладывается на их внутренние проблемы: обострение социальных контрастов, межэтнические и межпрофессиональные противоречия и т.п. В качестве примеров можно сослаться на волнения молодежи в Париже, Лионе и ряде других городов Франции, на многочисленные выступления афроамериканцев в США, а также на движение “окупай Уолл-стрит” в Нью-Йорке. Иными словами, негативные перемены в функционировании городов как центров управления движением ведут к нарастанию рисков (экономических, социальных, политических) в важнейшем звене глобальной инфраструктуры.

Интеграция страны в международные экономические потоки усиливает опасность попадания под влияние внешних (глобальных) сил. Но в условиях быстро глобализирующегося мира изоляция лю-

бой страны не только тормозит ее экономический и всякий иной прогресс, но и оказывает пагубное воздействие на ее развитие быстрее и ощутимей, чем это было в недавнем прошлом. В то же время интеграция в современную динамичную мировую экономику требует не только эффективного государственного руководства, но и создания такой национальной социально-экономической инфраструктуры, которая могла бы служить базой для защиты интересов населения своей страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. *Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет*. Под ред. чл.-корр. РАН Королева И.С. Москва, ЮристЪ, 2003. 604 с. [Korolev I.S., ed. *Mirovaya ekonomika: global'nye tendentsii za 100 let* [World Economy: Global Tendencies for the Last 100 Years]. Moscow, Yurist, 2003. 604 p.]
2. Дынкин А.А., Иванова Н.И., ред. *Россия в полицентричном мире*. Москва, Весь Мир, 2011. 580 с. [Dynkin A.A., Ivanova N.I., eds. *Rossiya v politsentrichnom mire* [Russia in Polycentric World]. Moscow, Ves' Mir, 2011. 580 p.]
3. *Review of Maritime Transport*. New York–Geneve, UNCTAD, 2014. 118 p.
4. *Annual Report of the ICAO Council 2014. The World of Air Transport*. Available at: http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/RU/default_RU.aspx (accessed 22.01.2016).
5. *Global Migration Trends. An Overview*. Geneve, International Organization for Migration, 18.12.2014, pp. 3-5.
6. *International Monetary Fund. World Economic Outlook Database. GDP. Ukraine, April 2014*. Available at: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/data/changes.htm> (accessed 22.01.2016).
7. *OECD. The Baltic States. A Regional Economic Assessment. Survey 5*, Paris, 2008. 280 p.
8. Субботин А.К. *Гиперконкуренция и эффективность управления*. Москва, Книжный дом, Либроком, 2012. 288 с. [Subbotin A.K. *Giperkonkurentsia i effektivnost' upravleniya* [Hypercompetition and Efficiency of Management]. Moscow, Knizhnyi dom, Librocom, 2012. 288 p.]
9. Зотов Д.К., Ушаков С.С. *Проблемы развития транспорта СССР*. Москва. Транспорт, 1990. 304 с. [Zotov D.K., Uschakov S.S. *Problemy razvitiya transporta SSSR* [Problems of the Transport Development in the USSR]. Moscow, Transport, 1990. 304 p.]
10. Слука Н.А. ред. *Глобальный город: теория и реальность*. Москва, Аванглион, 2007. 243 с. [Sluka N.A., ed. *Global'nyi gorod: teoriya i real'nost'* [Global City: Theory and Reality]. Moscow, Avanglion, 2007. 243 p.]
11. Sassen S. *The Global City*. New York, London–Tokyo, 2005. 18 p.

GLOBAL INFRASTRUCTURE: GROWING RISKS

(*World Economy and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 7, pp. 77-85)

Received 27.01.2016.

И'я М. MOGILEVKIN (kozichin2331@yandex.ru),

Primakov Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences (IMEMO), 23, Profsoyuznaya Str., Moscow, 117997, Russian Federation.

In recent decades the spectacular progress in the transport and communication technologies radically changed the world economy. First of all, the global transport-communication infrastructure was formed by consolidation of transport branches, communication services (including telecom), value-added information networks and affiliated companies. From the functional point of view, the global infrastructure embraces logistic chains which unite the most advanced industrial enterprises by securing material and information flows. The article explains that such logistic chains formed a very complicated and vast network that consolidates the enterprises into some sort of quasi-monopolies. This means the emergence of globally integrated work process – from the very initial, further movement to enterprises of semi-produced items, later the output of ready-to-consume merchandises at final factories and the delivery to consumers. So, this process is developing inside the single system which is self-sufficient in its whole function and is virtually closed to any serious external intrusion. The system logistic quasi-monopoly is not ready to adopt into its structure any new partners and is strongly hostile to competition. As a result, the outsiders have to work on markets under unique conditions when the prevailing part of the producing processes is concentrated within the semi-closed, quasi-monopolized structures. Such a situation on the markets became for many small and even middle countries practically hopeless. Baltic republics, Greece, Hungary and the Ukraine are losers. This indicates some other negative consequences that are arising. The article contains conclusion and recommendation to protect Russian interests.

Keywords: global infrastructure, logistic quasi-monopolization, centers of movement, state management, national system.

About author:

И'я М. MOGILEVKIN, Dr. Sci. (Econ.), Chief Researcher.

DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-7-77-85