

сенсі так звана боротьба за повернення вивезених коштів являє собою стійку ілюзію саме не з точки зору можливості здійснення цього на практиці, скільки з позиції отримання реальної економічної користі у разі такого повернення. Іншими словами, не існує проблеми вже вивезених за кордон коштів, оскільки вони вже не є відображенням реальної енергії того суперетносу, з якого були вивезені. Натомість, існує проблема відтоку етнічної енергії з одного суперетносу до іншого. Гроші лише беруть участь в організації та підтримці схем такого вилучення енергії. А тому навіть гіпотетичне повернення таких коштів тільки додатково активізуватиме подальший відтік енергії.

Хорошилова И.А.

ассистент,

*Харьковский национальный
автомобильно-дорожный университет*

Алексеев А.С.

аспирант,

*Луганский филиал
Института экономико-правовых исследований
Национальной академии наук Украины*

ГЕОЦЕНТРИЧЕСКИЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Международная кооперация требует наиболее оптимального сочетания имеющихся на планете ресурсов. Используемые либо предназначенные для использования в хозяйственной деятельности ресурсы традиционно в экономической теории (политэкономии) называют капиталом. К таким ресурсам относят: материально-технические, природные/сырьевые (в том числе и земля), энергетические, трудовые, информационные и финансовые.

В развитии движения капитала (ресурсов) наступил тот этап, когда их перемещение должно быть практически мгновенным. Это требованию сегодня отвечает передача информации и в определенных случаях финансовых ресурсов, благодаря использованию Интернет. Сопоставимыми скоростями передачи

обладают только некоторые энергетические ресурсы, которые передаются благодаря линиям электропередач и трубопроводам (когда будут освоены технологии Тесла, то такой же практически мгновенной будет передача электроэнергии). Остальные ресурсы, из-за своей материальной природы, являются, если так можно выразиться, малоподвижными. Подвижность (мобильность) капитала – характеристика конкретного ресурса менять свое положение в пространстве за определенную единицу времени. Соответственно можно анализировать предельную подвижность капитала и рассматривать ее как векторную величину.

Повышение подвижности капитала является фактором как капиталистической экономики (экономики западной цивилизации), так и социалистической экономики, например Китая и Вьетнама, (эти традиционные названия сегодня не совсем точно отражают суть производственных отношений), а также многочисленных промежуточных вариаций. Так, для капиталистической экономики высокая подвижность является основным фактором, обеспечивающим получение преимущества в конкурентной борьбе. Для социалистической – всестороннее развитие человека (духовное, физическое и т.п.).

В течение последующих двух десятилетий рост мировой торговли и туризма по-прежнему останется прямым следствием дальнейшей интернационализации бизнеса и промышленности. Действие экономических факторов производства все больше охватывает весь мир. Способность стран делать государственные и частные инвестиции в транспорт определит, какие страны смогут успешно конкурировать, а какие останутся второстепенными игроками с приходящими в упадок экономиками и уровнем жизни. Все виды транспорта начнут играть важную роль в глобальной экономике, так как они будут перевозить товары на дальние расстояния между странами и континентами или совершать более короткие перемещения грузов (туда и обратно) в терминалы систем, использующие различные виды транспорта при перевозке одного груза [1].

С целью создания средства оперативного перемещения материальных объектов необходимо создать глобальную систему транснациональных транспортных коридоров.

Транснациональный транспортный коридор (далее – ТТК) – это целостный комплекс специальных архитектурных сооружений, которые расположенные на территории нескольких (двух и

большее) стран, и подвижных транспортных средств, которые обеспечивают максимально быстрое передвижение значительных объемов грузов и пассажиров, с особым юридическим статусом принадлежности к международному сообществу. По видам транспортных средств можно выделить такие виды ТТК: автомобильные, железнодорожные, монорельсовые, авиационные и аэрокосмические. Возможно, такие ТТК будут представлять собой монорельсовые дороги с пропускной способностью до 500 тонн грузов в секунду.

Не сложно понимать, что оптимальная траектория ТТК является такой, что она является прямой с неизменными гравитационными характеристиками, когда энергия движения не затрачивается на преодоление гравитационного поля. Такая линия на поверхности планеты определяется следующим простым способом. Строится плоскость по трем точкам: две точки – конечные пункты траектории перемещения и третья – центр планеты. Пересечение этой плоскости с поверхностью планеты и дает искомую линию. Геоцентрический транснациональный транспортный коридор – это ТТК построенный именно по такому принципу. Можно рассмотреть следующую глобальную сеть основных таких ТТК:

- ТТК «Европа – Азия»: Лиссабон (Португалия) – Атырау (Казахстан) – Ханой (Вьетнам);
- ТТК «Африка – Европа – Азия»: Кейптаун (ЮАР) – Батуми (Грузия) – Салехард (Россия);
- ТТК «Азия – Америка»: Калькутта (Индия) – Охотск (Россия) – (Беренгов пролив) – Финикс (США) – Мехико (Мексика);
- ТТК «Африка – Азия»: Дакар (Сенегал) – Джидда (Саудовская Аравия) – Дели (Индия);
- ТТК «Северная Америка – Южная Америка»: Мехико (Мексика) – Сантафе-де-Богота (Колумбия) – Сан-Паулу (Бразилия).

Появление такой сети сформирует новые возможности развития глобальной экономики и станет мощнейшим фактором перехода всего человечества на принципы и механизмы надгосударственного управления.

Сегодня существуют и успешно эксплуатируются различные скоростные транспортные системы, накоплен также значительный опыт управления этими системами. Например, в Японии с 1972 года успешно функционирует железнодорожная сеть сверхскоростных поездов «Синкансэн». Семь веток этой сети позволяет добраться от Кагосимы на юге до Аомори на севере.

Например Время в пути от Токио до конечной станции Аомори (700 км) – всего лишь 3 часа [2].

Однако, в данном случае такие скоростные железнодорожные системы рассматриваются как второй уровень глобальной транспортной системы.

Разрабатывая такую систему важно представить себе социально-экономические последствия. Действительно, представьте себе ситуацию, когда, допустим Венгрия становится пригородом Ханоя или Мехико пригородом Охотска. В этой связи можно рассмотреть два сценария развития событий. Первый сценарий: создание системы супер быстрого перемещения всех видов материальных капиталов стимулирует создание глобальной системы всеобщего тотального контроля: чтобы управлять ресурсами нужно знать их положение. Второй сценарий: создание такой системы приведет к разрушению границ, упразднению основных функций государств объединению сообществ на новых принципах и т.д.

Список использованных источников:

1. Родни Э. Транспорт: ключ к глобализации. [Электронный ресурс] / Э. Родни // Экономические перспективы: Электронный журнал Государственного департамента США – Режим доступа: http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm#_Тoc18144617
2. Железнодорожная Сеть СуперСкоростных Поездов «СИНКАНСЭН» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: jic-web.co.jp/russia/pdf/shinkansen.pdf