Федеральное агентство по образованию

Вологодский государственный технический университет

Кафедра ЭТ

**Контрольная работа**

**по Мировой экономике**

**Тема: Транспорт и связь, основные направления развития**

Вологда 2007

**Содержание**

Введение

### 1. Связь

### 2. Транспортная система

3. Основные направления развития

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

Начиная с 70-х годов текущего столетия ярко выраженной чертой хозяйственной жизни выступает ее интернационализация и прежде всего интернационализация производства. Появление глобальных систем производства ведет к увеличению размеров компаний, вовлеченных в международное производство, и соответственно к расширению пространственных масштабов их деятельности. Международное производство ТНК в большинстве случаев представляет комплексные, развитые и высоко координированные цепи производства и распределения. Вертикальная интеграция и внешние связи — две основы функционирования международных компаний — не могут осуществляться без развитой коммуникационной системы.

Связь и транспортировка грузов и пассажиров сильно зависят от пространственной структуры спроса и предложения товаров и услуг на мировой арене. В процессе совершенствования производства и распределения связь и транспортная индустрия со своей стороны открывают возможности производителей и потребителей изменять традиционные методы и концепции производства, распределения и потребления. Они помогают реализовать региональные преимущества размещения производительных сил, связывают на воспроизводственном уровне всю экономическую систему в единое целое.

Связь и транспорт играют важную роль в создании ВМП. В развитых странах в этих сферах хозяйства создается 9,5%, в среднеразвитых — 6,8% и в бедных странах — 5,4% ВВП. Чем выше уровень развития производительных сил в подсистемах мирового хозяйства, тем активнее влияют транспорт и связь на социальные процессы в обществе, выступая средством интенсификации общественных отношений, содействуя мобильности населения, более рациональному его размещению.

**1. Связь**

Связь, коммуникационные системы являются важным элементом воспроизводственного процесса в глобальном масштабе. Связь представляет собой совокупность отраслей, объединенных общим целевым назначением — передачей и распределением различного рода информации. Связь служит стержнем системы управления хозяйственными процессами. Специалисты считают, что страны, разрабатывающие новые всемирные средства связи, в будущем веке будут обладать такой экономической и даже политической властью, как страны, строившие железные дороги, занимали господствующее положение в прошлом веке. Мировое хозяйство находится на пути к информационной стадии развития, в которой связь, информационная техника будут существенным, если не важнейшим элементом его функционирования. Связь — составная часть быстро развивающейся информационной сферы на всех ее уровнях, как национальном, так и глобальном.

Усложнение структуры хозяйственных комплексов, высокая взаимозависимость отраслей хозяйства, отдельных предприятий на национальном и международном уровнях требуют оптимизации систем управления. В быстро меняющихся условиях важное значение приобретают оперативность принятия экономических решений, точность и своевременность получения информации, что вызывает быстрый рост и совершенствование связи. Объем услуг международной связи за 1985 —1995 гг. увеличился примерно в 5 раз. Темпы их прироста значительно выше, чем мирового продукта, достигнув в начале 90-х годов 15—20%. Связь становится самым большим в мире предприятием. Сбыт средств связи и услуг, связанный с распространением сообщений и изображений, составляет 3,9% ВМП, причем на долю телекоммуникационных услуг приходится более 40%.

**Виды связи.** В зависимости от предоставляемых услуг, технической базы связь подразделяется на два основных вида: почтовую и электрическую.

Производственная деятельность предприятий почтовой связи включает прием от отправителей, обработку, пересылку и доставку адресатам письменной корреспонденции, посылок, денежных переводов, периодических изданий и другие услуги.

Электрическая связь - это передача и прием знаков, сигналов, письменного текста, изображений и звуков и сообщений любого рода по проводной, радио, оптической и другим электрическим системам. К электрической связи относятся телефонная, видеотелефонная, телеграфная, факсимильная связь, передача данных, радиовещание, телевидение, электронная почта.

В зависимости от технической базы и организации производственных процессов по передаче информации в связи выделяется ряд подотраслей основной деятельности. Среди них важнейшее место занимает телефонная, телевизионная и космическая связь.

**Региональные уровни развития.** Развитие национальных региональных и международных рынков услуг связи в основном определяется уровнем экономического развития стран регионов. Ведущее место по объему этих услуг в 1992 г. занимала ЕС -35,2%, на втором месте - Северная Америка – 30,7, далее страны ЕАСТ - 8,2, страны Азии - 11,8, страны Центральной и Восточной Европы - 3,5, страны Ближнего и Среднего Востока - 3,2, Южной Америки - 1,6, Австралия и Новая Зеландия -1,9%. Самые высокие показатели в международных услугах связи, в частности в телефонных переговорах, отмечаются в малых промышленно развитых европейских странах (Люксембург — 424, Швейцария - 209, Бельгия - 82, Австрия - 82 минуты на одного жителя в 1991 г.). В целом в промышленно развитых капиталистических странах на каждого жителя приходится 21 минута, а в мире - 7,3 минуты международных телефонных разговоров.

Большинство населения мира не имеет доступа к телефону – одному из основных средств связи. В 1993 г. на 100 жителей мира приходилось менее 10 телефонных номеров, а в 70 странах Третьего мира на каждые 100 человек - менее 5 номеров. В странах ОЭСР насчитывается 50 телефонных номеров на 100 жителей. По насыщенности телефонной связью выделяется Швеция — 68,3 телефонных номеров, а внизу списка — Чад — 0,07 номеров на 100 человек. Многие страны стоят ближе к Чаду, чем к Швеции, включая страны Азии, Латинской Америки и Восточной Европы.

Резкие контрасты отмечаются не только между регионами и подсистемами, но и внутри них. Даже в Западной Европе имеются большие различия, например, в Португалии приходится 32, а во Франции 52 телефонных аппарата на каждые 100 жителей.

Основная часть услуг сферы связи охватывает внутренние рынки. В Западной Европе на них приходится 80% услуг телекоммуникационных компаний. Среди оставшейся части 4/5 представляют трансевропейские услуги, а не межконтинентальные. Большая часть из них охватывает расстояние до 1000 км.

**Структурные сдвиги.** 70—80-е годы отмечены крупными сдвигами в технике и технологии электрической связи. В этот период связь перешла на новую производственно-техническую базу, связанную с внедрением электронной техники, спутников связи, волоконно-оптических кабелей, цифровой технологии, что привело к расширению перечня информационных услуг. Они стали включать трансляцию управленческих данных, электронную почту и т.д.

Развитие национальных и мировых коммуникаций в значительной степени определяется быстрым внедрением оптоволоконных кабелей. В конце 80-х годов они соединили США и Западную Европу, в три раза увеличив объем телефонной связи. Затем оптоволоконные кабели были проложены между США и Японией, США и Австралией, Британией и Японией. Преимущество этой связи очевидно: один оптоволоконный кабель обеспечивает более 8000 разговоров одновременно, а медный — 40.

С 1957 г., когда Советский Союз запустил первый искусственный спутник, возникла возможность создания спутниковой системы связи через ретрансляторы. Через один ретранслятор могут одновременно работать многочисленные наземные станции, находящиеся на больших расстояниях. Использование космический связи в целях экономического развития началось в 70-е годы. В 80-е годы она вышла на региональный и международный уровни.

Линии спутниковой связи так же, как и наземные радиорелейные и кабельные линии связи, передают универсальную информацию — телефонные сообщения, телеграфные и фототелеграфные сигналы, телевизионные и радиовещательные программы, а также любую цифровую информацию. Они выступают как часть общей сети электросвязи, охватывающей как наземные, так и спутниковые линии.

Объем услуг спутниковой связи быстро растет — 10—15% в год, что связано с преимуществами использования спутниковых систем для передачи информации, особенно при осуществлении связи с труднодоступными и отдаленными районами и движущимися объектами. Мировая система спутниковой связи включает 94 действующих спутника, которые обеспечивают почти 2 тыс. ретрансляторов в шести географических зонах. В США эксплуатируется в среднем 500—550 ретрансляторов или 27% всех ретрансляторов в мире. Спутники связи принадлежат девяти компаниям, включая «Эласком», «Америкэн сэтелайт», «Эй Ти Ти комьюникейшенз». В Европе функционирует порядка 380 ретрансляторов. Здесь предоставлением услуг занимается региональная организация «Этелсат», созданная в 1977 г. Осуществляется программа создания европейских спутников связи. На орбите находятся два ее спутника связи. В Азиатско-Тихоокеанском регионе пять стран — Япония, Австралия, Индонезия, Китай, Индия — имеют спутники. На Ближнем Востоке действуют две спутниковые системы. В Латинской Америке Бразилия и Мексика осуществляют программы запуска спутников связи.

Наряду с национальными системами функционируют международные сети спутниковой связи. Крупнейшей международной организацией, на долю которой приходится более 80% телефонных разговоров между континентами, является «Интелсат», созданная в 1964 г. и объединяющая 117 стран. Ей принадлежат 17 спутников связи, и она использует свыше 700 наземных станций. С 1980 г. действует «Инмарсат» — морская спутниковая организация, в которую входят 69 членов. Она использует четыре действующих спутника и обеспечивает 25 тыс. потребителей в основном в традиционной для нее форме: судно — берег.

В 80-е годы появилась местная подвижная связь, которая растет быстрыми темпами. В начале 90-х годов было 7,8 млн. переносных телефонов, но уже в начале 1994 г. стало 34 млн., в том числе в Западной Европе — 8,9 млн. телефонов. Быстрый рост спроса на персональную подвижную связь означает, что в конце века половина телефонных разговоров будет осуществляться через переносные телефоны.

Этот вид связи также становится международным. Группа международных консорциумов включилась в гонку по созданию глобальных мобильных телефонных систем. Лидерами выступают «Иридиум» — консорциум, ведомый американской «Мотороллой», и «Инмарсат-П» — дочерняя компания международной спутниковой организации, базирующейся в Лондоне. В частности, проект глобальной спутниковой системы «Иридиум» предполагает размещение на низких круговых околоземных орбитах 66 космических аппаратов. Данная система должна обеспечить глобальную персональную связь с помощью портативных абонентских устройств, предоставляя услуги телефонной и факсимильной связи.

Отмеченные изменения в инфраструктуре телекоммуникаций открыли дорогу многим новым возможностям использования связи. Первичные сети связи служат основой для построения вторичных информационных сетей. Информационные сети, осуществляющие передачу данных между получателями и ЭВМ и ЭВМ между собой получили название компьютерных или информационно-вычислительных сетей. С их помощью передаются данные, организуются компьютерные телеконференции, обеспечивается доступ к информационным ресурсам и банкам.

В создании информационных сетей в наибольшей степени преуспели США, европейское предпринимательство оказывается в невыгодном положении. В США созданы сети, охватывающие практически весь мир. Так, «Интернет» имеет 5 млн. базовых, принимающих ЭВМ, которые объединены в мировую сеть. Предпринимательские услуги занимают основное место, опережая услуги учебным заведениям. Наиболее широко сеть «Интернет» используется для электронной почты, это наиболее дешевый вид международных коммуникаций.

В Японии с 1987 г. функционирует комплексная информационная система, объединяющая национальные сети телефонной, факсимильной и телексной связи между фирмами и организациями. Крупнейшей из этих сетей является «Кептин». В настоящее время решается задача создания региональной коммутационной системы Восточной Азии.

Отмеченное выше неравенство в средствах связи дополняется несбалансированным состоянием самих информационных ресурсов и их неравномерным распределением между странами, которое не менее важно, чем распределение продуктов питания или энергии. Отношение потоков информации между индустриальными и развивающимися странами оценивается как 100:1.

Внедрение новой техники и технологии приводит не только к росту объема услуг связи, но и к снижению издержек производства в результате увеличения передающих мощностей. Издержки на телефонные разговоры в конце 80-х годов снижались ежегодно на 10%. Технические возможности воспроизводить и передавать информацию развиваются быстрее, чем способность организационно использовать их. В традиционной связи цена развития новых поколений систем нередко превышает 1 млрд. долл., а жизненный цикл этих систем под влиянием конкуренции становится все короче. Для обеспечения стабильных позиций компании должны иметь примерно 15% того или иного рода услуг. В этом случае они оправдывают затраты на НИОКР и получают прибыль. В результате конкуренция на мировом рынке информационных услуг усиливается, быстрыми темпами возрастают расходы крупнейших компаний на информационную технологию. В 1994 г. они составляли 1—4% дохода компаний.

В глобальном масштабе около 45 компаний оказывают телекоммуникационные услуги. В число крупнейших входят «НТТ» (Япония), «ЭйТиТи» (США), «Дойче телеком» (ФРГ), «Франс телеком» (Франция), «Бритиш телеком» (Британия). В целом среди 15 крупнейших компаний ведущие позиции занимают 10 американских компаний. Опыт последних десятилетий показывает, что ни одна даже крупная компания не способна развивать все элементы связи. В начале 70-х годов многие крупные компании в промышленности и кредитной сфере создали собственные системы связи, используя арендуемые линии. В последние годы эти компании или приглашают специализированные информационные объединения управлять их сетями, или прибегают к услугам развитых сетей. Процессы структурной перестройки проходят и среди собственно информационных компаний. При этом полные поглощения отошли на задний план, но во многих случаях сохранение названия малой компании отражает потенциальные возможности ее марки, а не сохранение независимости.

В 1993 г. было положено начало образованию крупных международных телекоммуникационных союзов, которые делят рынок телекоммуникационных услуг и потенциально могут превратиться в картельные объединения.

**Влияние связи на использование факторов производства.** Развитие современных видов связи и информационных систем способствует дальнейшему повышению эффективности экономики. Информационные системы и сети связи позволяют компаниям оперировать значительным числом данных по товарам, услугам, фирмам, рынкам. Они содействуют быстрому сбору, накоплению, систематизации и анализу данных для принятия оптимальных управленческих решений. По американским оценкам, вследствие качественного и оперативного использования связи издержки производства снижаются на 6—10%, издержки обращения — на 7—20%. Эффективность применения информационных систем на фирменном уровне выражается в сокращении материальных запасов в 3—4 раза, оборотных средств — на 7—10%. Можно сказать, что связь стала средством оптимального использования хозяйственных ресурсов.

Системы связи, информатика оказывают существенное влияние на использование рабочей силы. Уже в настоящее время в цене многих товаров основным компонентом стала добавленная стоимость информационных услуг (дизайн, упаковки, реклама, распределение, управление и т.д.), достигающая 80% цены товара. Многие составные части информационного компонента в товаре или услуге не требуют концентрации работников в одном специальном месте для осуществления своего вклада в создание товара. Они могут делать это у себя дома. Это рабочее место становится бесплатным для предпринимателя. Подобные телеработы составляют 5% оборота европейских объединений и организаций. В мире насчитывается около 20 млн. телерабочих. Ожидается, что в 2016 г. их число превысит 200 млн.

Переход к частичной занятости, к контрактному труду на основе самозанятости снижает издержки производства для предпринимателей и позволяет компаниям обходить традиционное трудовое законодательство. Предпринимателям за таких телерабочих не надо делать взносы на социальное страхование, беспокоиться об их здравоохранении, безопасности труда и т.д. Они выступают в качестве личного человеческого ресурса. И как лица свободной профессии могут считаться гражданами второго сорта в сравнении с наемными рабочими.

Международные телекоммуникационные системы позволяют привлекать подобных работников из других стран с дешевой рабочей силой. Внедрение телекоммуникаций требует новых подходов правительств к социальной защите и обеспечению подобных категорий рабочей силы.

### 2. Транспортная система

Транспорт относится к коммуникационной системе. На ранних этапах развития общества он включал в себя все обменные процессы, а затем стал специализироваться на перемещении материальных объектов. В настоящее время его функция заключается в соединении производственных ресурсов в процессе воспроизводства и обеспечении их доступа на рынок. Иными словами, транспорт соединяет время и пространство, разделяющие производителей, покупателей и продавцов. В экономическом плане он ослабляет временной и пространственный разрыв между производством и потреблением.

Транспорт выступает одним из главных факторов, влияющих на размещение производительных сил. Являясь частью процесса производства, он обеспечивает эффективность использования производственных ресурсов. Но это возможно только, если цены на транспортные услуги делают выгодным перемещение товаров и услуг. Разделение труда реализуется в том случае, если это позволяет снизить стоимость перемещения товаров, услуг и рабочей силы. Фрахтовые ставки и относительные цены на различные товары выступают важным условием использования ресурсов.

Несомненна роль транспорта в обеспечении экономического роста. Увеличение производства продукции зависит от роста выпуска и специализации, что требует больше сырья, больших размеров рынка и большего объема транспортной работы. Поэтому транспорт выступает чутким барометром национальных и мирового хозяйств. В то же время, являясь крупным потребителем транспортных средств и строительных материалов, он во многом определяет загрузку производственных мощностей, заметно влияет на формирование ВВП.

**Общая характеристика.** Доля транспорта в ВВП большинства стран колеблется в пределах 4—9%, а в занятости — 3—8%. Эти данные не включают индивидуальный и внутрифирменный транспорт, который увеличивает значение транспортных услуг в экономике, особенно в случае значительного неформального сектора. Как правило, доля ВВП понижается по мере увеличения национального дохода. Наиболее высока она в странах Азии и затем Латинской Америки и Африки. Занятость на транспорте в 80-е годы увеличилась в основном в странах мировой периферии.

При современных масштабах производства объем продукции в среднем на одного жителя достигает в развитых странах 20—25 т, а в целом по всему миру — около 10 т в год. В то же время каждая тонна общественной продукции суммарно в сфере производства, не считая технологических перевозок внутри предприятия, и в сфере обращения в среднем требует 860 т/км работы транспорта, включая международные морские перевозки и более 550 т/км — без их учета.

Резко возрастает мобильность людей. В 1900 г. в США средний гражданин передвигался на 698 км в год в основном на работу. В 80-е годы передвижение человека с учетом всех видов транспорта достигло 19,2 тыс. км в год, увеличившись с начала века почти в 27,5 раз. В Западной Европе данные показатели меньше в 1,5—2 раза. Все страны с высоким уровнем развития зависят от относительно большого числа поездок людей для обеспечения их экономической и социальной активности. В слаборазвитых странах перемещения людей не превышают 480—660 км в год — примерно 2 км в день, а в наиболее развитых странах Третьего мира — в 20 раз больше. Высокая мобильность людей начинается с достижения страной среднего уровня развития.

Для анализа роли перевозок в экономическом развитии используется ряд показателей: соотношение ВВП и грузооборота, эластичность спроса на транспорт по отношению к доходу на душу населения и др. Соотношение ВВП и грузооборота (т/км) — наименьшее в промышленно развитых странах — на один доллар ВВП приходится примерно 2,4 т/км перемещения груза, в странах со средним уровнем развития — 2,8 т/км, в восточноевропейских государствах — 5,3 т/км. Примерно такое соотношение отмечается и в эластичности спроса. Различия в показателях, как видим, довольно значительны. Они означают, что равный экономический рост требует больших перевозок в менее развитых странах, чем в высоко развитых. Дело в том, что в западных странах больше развита сфера услуг, которая не требует больших перевозок на единицу производства, и меньшая роль принадлежит тяжелой промышленности, являющейся транспортно-интенсивной.

Различна роль транспорта в подсистемах мирового хозяйства при осуществлении внешнеторговых связей. Ее показателем выступает транспортная составляющая, которая представляет собой отношение фрахта к стоимости экспортируемых/импортируемых товаров. Транспортная составляющая активно влияет на международную специализацию и кооперирование производства. В том случае, когда величина дополнительных транспортных расходов превышает выгоды, получаемые от международной специализации и кооперирования производства, последнее становится неэффективным.

Транспортные расходы доставляют заметную величину по отношению к объему международных поставок. В развитых капиталистических странах фрахт достигает примерно 5% стоимости импорта, в развивающихся — до 10%, а в восточноевропейских — свыше 10%. Отмеченные соотношения объясняются прежде всего различной динамикой мировых экспортных цен и тарифов на транспортные услуги, а также относительно высоким удельным весом «транспортной составляющей» в ценах на сырье и относительно низким — на готовые изделия.

**Структура перевозок.** Развитие мирового транспорта характеризуется ростом путей сообщения, грузовых и пассажирских перевозок. Рост перевозок опережает рост путей сообщения. На примере США можно сказать, что по мере экономического развития динамика грузооборота уменьшается, а пассажирооборота растет. Так, за 1940—1985 гг. ВВП увеличился в 4,9 раза, межгородской грузооборот — в 3,9, а межгородской пассажирооборот — в 5,6 раза.

По количеству (весу) перевозимых грузов среди всех видов транспорта на первом месте находится автомобильный, далее следует железнодорожный, морской, трубопроводный, внутренний водный и авиационный транспорт. Быстрый рост грузовых перевозок автомобильным транспортом приводит к сокращению других видов транспорта, особенно железнодорожного и внутреннего водного. Это объясняется многими причинами, в том числе меньшей густотой их сети, их неспособностью без перегрузки обеспечить доставку товара от «двери к двери». Процессы концентрации промышленного производства до 60-х годов способствовали интеграции железных дорог и внутренних водных путей. Фрагментация производства, диверсификация спроса и увеличение номенклатуры изделий приводят к возрастанию роли автомобильного транспорта. Железнодорожный транспорт зависит от перевозок насыпных и массовых грузов. В США на их долю приходится 80% железнодорожных перевозок, при этом каменный уголь и сельскохозяйственные продукты составляют 38 и 12%.

Приоритеты отдельных видов транспорта в мировом грузообороте также меняются. По объему грузооборота (т/км) лидирует морской транспорт, на долю которого приходится порядка 60% мирового объема. Первое место, занимаемое морским транспортом в грузообороте, объясняется как значительным развитием товарооборота, так и средней дальностью морских перевозок, которые превышают 7 тыс. км.

В структуре грузовых перевозок произошли существенные изменения. В 50—70-е годы опережающими темпами росли перевозки наливных грузов. В 1962 г. они впервые превысили половину всего объема морских перевозок и не опускались ниже этого уровня до 1980 г. В 80-е годы возросла доля сухогрузов в связи со сдвигами в географии нефтедобычи. Данное изменение привело к резкому сокращению танкерного флота и примерно такому же увеличению числа балкеров и судов для перевозки генеральных грузов.

Интенсивное развитие магистрального и местного транспорта привело к многовидовой транспортной структуре и взаимодействию между отдельными видами транспорта. В огромной степени это достигается организацией контейнерных перевозок. Товары, загруженные в контейнеры, перевозятся прямо от отправителя к получателю без промежуточных складских операций, даже если на различных этапах перевозки осуществляются различными видами транспорта. Одновременно использование контейнерных перевозок позволило значительно повысить эффективность использования транспорта, резко поднять производительность труда.

Процесс контейнеризации и внедрение прогрессивных транспортных технологий привели к смешанным международным перевозкам (интермодальным, многомодальным или комбинированным). Были созданы интегрированные транспортные системы с участием различных видов транспорта, работа которых строго координирована и взаимоувязана. Смешанные перевозки получили огромное развитие, о чем можно судить по объему морских контейнерных перевозок. В 80-е годы они росли в среднем более, чем на 9% в год.

Смешанные перевозки подтолкнули транспортные компании к преодолению их сегментной разобщенности и способствовали процессу вертикальной интеграции всей транспортной индустрии. Наряду с другими причинами они привели к образованию многовидовых или общих, тотальных, транспортных компаний, которые распространяют свои услуги не только на перевозку, но и на многие сопутствующие операции. Эти компании действуют теперь на расширенной географической основе, начиная с региональной и кончая глобальной. В середине 80-х годов тайваньская «Инвергрин лайн» и американская «Юнайтед Стейтс лайнз» приступили к общемировым контейнерным перевозкам.

**Системы различных групп стран.** Все виды транспорта и все звенья транспортного процесса в их взаимодействии на национальном, международном, межконтинентальном и мировом уровнях составляют транспортную систему. При этом нужно иметь в виду, что транспортная сеть, как и связь, на континентах и в регионах не преодолела фрагментарности. В прошлом она создавалась главным образом для удовлетворения национальных интересов, оставляя «узкие» места и разрывы между отдельными странами. Глобальная транспортная система в большей мере развивается под влиянием пассажирских перевозок.

Транспортные системы разных групп стран имеют различия. В основном это выражается в разном уровне их развития и особенностях социально-экономической организации. Преобладающие позиции на рынках транспортных услуг занимает транспорт промышленно развитых капиталистических стран. На их долю приходится свыше 70% мирового грузооборота. Показателем доли отдельных подсистем в международных перевозках могут служить поступления по ним, отражаемые в статистике платежных балансов. Доля промышленно развитых стран в данном случае выше — порядка 80%. В грузообороте этой подсистемы мирового хозяйства высока доля морского, а в перевозках грузов — автомобильного транспорта. В ведущих странах этой подсистемы транспорт достиг высокого уровня технического развития. Именно здесь осуществлены все новейшие разработки и технологии.

Западные страны обладают густой сетью автомобильных и железных дорог (в Западной Европе соответственно 93,2 и 24,8 км на 100 кв. км, в США — 66,5 и 21,9 кв. км). В них находится свыше 63% портов мира, выполняющих 3/4 мирового грузооборота. Основные средства транспорта также сосредоточены в странах Запада. Свыше 80% автомобилей приходится на Северную Америку и Западную Европу. Индустриальные страны Запада контролируют 60,5% тоннажа морского флота, при этом 39% его приходится на долю четырех стран - Греции (16,6%), Японии (8%), США (7,2%) и Норвегии (6,9%). В региональном отношении большая часть торгового флота принадлежит европейским странам (ЕС — 32,7%).

Учет морского флота по странам и регионам имеет особенности. Он чаще фиксируется по флагу регистрации. В этом случае важнейшие позиции занимают страны открытой регистрации, относящиеся к развивающейся подсистеме мирового хозяйства, а на долю стран ОЭСР приходится 28% (1995 г.). Ведущие страны регистрации — Либерия (32% тоннажа), Панама (31%), Багамы (12%), а также Бермуды, Кипр, Мальта. Среди них просматривается определенная специализация. Значительная часть танкерного флота открытой регистрации плавает под либерийским (42%) и панамским (26%) флагами, контейнеровозы — под панамским, пассажирские суда — под багамским флагами. Судовладельцы отдельных государств предпочитают определенные страны для прописки своих судов. Греческие судовладельцы регистрируют свои суда преимущественно на Кипре и Мальте, японские — в Панаме, американские — в Либерии и на Багамах.

Удельный вес тоннажа под «удобным флагом» значительно возрос: с 21,6 в 1970 г. до 34% в 1990 г. Наиболее широко открытая регистрация используется судовладельцами индустриальных стран: 58% их тоннажа в начале 1995 г. Довольно длительное снижение уровня фрахтовых ставок и повышение стоимости рабочей силы с конца 70-х годов привели к сокращению объема национальных флотов ведущих западных стран и перемещению их под удобные флаги. К самым крупным фактическим владельцам тоннажа под удобными флагами относятся США и Япония — соответственно 71,4 и 55,6% их флотов. Этот тоннаж используется в транспортировке национальных внешнеторговых грузов: в Японии — до 35%, в США — до 70% внешнеторговых грузов. Судовладельцы, регистрирующие свои суда под удобными флагами, получают преимущества в конкурентной борьбе за счет более низких налогов и заработной платы. Подобная практика создает проблемы для других судовладельческих компаний индустриальных стран. Для поддержания эффективной деятельности национальных компаний государства должны увеличивать им финансовую поддержку, чему препятствует напряженность в государственных финансах. Ряд стран пошел по пути организации открытых зон — острова Мэн в Британии, Аландские острова в Финляндии и др.

Транспорт развивающихся стран выполняет свыше 20% мирового грузооборота. В нем значительна доля морского транспорта. Страны Третьего мира контролируют свыше 35% мирового торгового флота. Крупнейшими судовладельческими державами выступают КНР и Южная Корея, на долю которых приходится 12,2% мирового флота. В развивающихся странах сосредоточено 10% мирового легкового автопарка и 20% грузовиков и автобусов. Это меньше, чем в США. За некоторым исключением в этой подсистеме мирового хозяйства низка плотность транспортных путей. Так, в странах Азии плотность дорог колеблется от 4 км в Саудовской Аравии до 232 км на 100 кв. км в Шри Ланке, в Африке — от 0,4 км в Судане до 49 км в Руанде, в Латинской Америке — от 3,6 км в Парагвае до 69 км на 100 кв. км в Коста-Рике.

В сложных условиях развивается воздушный транспорт Третьего мира. Для многих развивающихся стран иметь свою национальную авиакомпанию — дело престижа. Однако в современных условиях большинство национальных авиакомпаний развивающихся стран не выдерживает конкурентной борьбы, если не имеет финансовой поддержки со стороны государства. Только 16 авиакомпаний из развивающихся стран входят в число 50 крупнейших.

Транспорт большинства стран мировой периферии отличается низким уровнем технического развития. До сих пор на железнодорожном транспорте применяется паровая тяга. Многие страны этой подсистемы переживают первую стадию в эволюции перевозок, находящихся на уровне середины прошлого века, когда было дешевле доставить одну тонну груза из США в Европу, чем перевезти ее на 15 км по Пенсильвании. Тогда грузы не перемещались внутри страны более, чем на 35 км от места производства. Передвижение человека в значительной мере обеспечивается методами, которые не фиксируются в транспортной статистике (пеший ход, использование животных, велосипедов и т.д.).

Мировая транспортная система характеризуется достаточно пестрой и неоднородной институциональной и социальной структурой. Ее состояние в значительной мере определяется экономической мощью национального капитала и изменениями в характере перевозок. Она состоит из частных, государственных и смешанных компаний, в основном специализированных. Участие государства в развитии транспортной сети весомо. Транспорт является материало- и энергоемким сектором хозяйства с длительным инвестиционным циклом, высоким уровнем физического и морального износа. На долю транспорта приходится около 20% мировых основных фондов. Государственные расходы позволяют компаниям многих сфер хозяйства поддерживать эффективность их функционирования.

В целом конкуренция, технические и технологические усовершенствования, сокращение цикла жизни товаров и увеличение давления потребителей в отношении качества и цен заставляют производителей, транспортные и коммуникационные компании прилагать усилия к снижению издержек производства, что приводит к понижению цен. С начала столетия транспортные и коммуникационные тарифы в реальном выражении снизились более, чем в 12 раз. Процессы интернационализации способствовали снижению тарифных барьеров. Этот процесс наряду со снижением цен на перевозки и связь уменьшил водораздел между внутренними и внешними рынками, создал условия для размещения предприятий в районах с более низкими издержками производства.

**3. Основные направления развития**

связь транспортировка груз пассажир

В долгосрочной перспективе в странах с рыночной экономикой ожидается дальнейшее развитие НТП на транспорте. Структура сети путей сообщения претерпит существенные изменения. Протяженность малодеятельных и нерентабельных железнодорожных линий и участков будет сокращаться. В то же время предполагается сооружение ряда новых, в основном скоростных, линий. Ожидается развертывание работ по электрификации железных дорог. Длина автомобильных дорог с твердым покрытием увеличится. Основное внимание будет уделено совершенствованию существующей сети. Увеличится количество аэропортов (в основном грузовых) и протяженность внутренних авиалиний. В США возрастет протяженность трубопроводов, в первую очередь – газо- и нефтепроводов. Как в США, так и в западноевропейских странах на внутреннем водном транспорте предстоят гидротехнические работы, реконструкция портов. На морском транспорте предусматривается модернизация портов.

Существенные изменения произойдут в парке транспортных средств. Их численность несколько возрастет, и заметно увеличится доля прогрессивных видов тяги. Повысятся доля специализированного подвижного состава, его грузоподъемность и удельная мощность.

В области взаимодействия различных видов транспорта будут совершенствоваться существующие и создаваться новые средства для бесперегрузочных сообщений «от двери до двери», охватываться контейнеризацией перевозок не только генеральные, но и значительная часть массовых грузов, объединяться автоматизированные информационные системы разных видов транспорта, сооружаться объединенные системы разных видов транспорта, объединенные вокзалы и перегрузочные терминалы улучшенной планировки.

НТП на транспорте позволит существенно улучшить его экономические показатели, повысить качество обслуживания клиентуры и безопасность движения. На транспорте намечаются широкое использование маркетинга, изучение спроса, введение учета потребностей, применение моделирования и т.д. Ожидается освоение на всей сети путей сообщения компьютерной системы Райлинка (соединяющей между собой в настоящее время железные дороги, клиентов и банки) или другой аналогичной ей системы, что позволит включить транспорт в сеть коммерческих обменов.

В странах ЕС предстоит большая работа по совершенствованию стандартов на транспорте, особенно на железнодорожном. От исследований в области создания электровозов, работающих на нескольких системах тока, по-видимому, перейдут к работам по совместимости аппаратуры, устанавливаемой на локомотивах, полевой аппаратуры и системы спутниковой связи. Предстоит также продолжить работу по обеспечению совместимости информационных систем, чтобы связать между собой национальные компьютерные сети.

**Заключение**

Итак, подведем итог. Связь представляет собой совокупность отраслей, объединенных общим целевым назначением — передачей и распределением различного рода информации. В зависимости от предоставляемых услуг, технической базы связь подразделяется на два основных вида: почтовую и электрическую.

Почтовая связь включает прием от отправителей, обработку, пересылку и доставку адресатам письменной корреспонденции, посылок, денежных переводов, периодических изданий и другие услуги.

Электрическая связь - это передача и прием знаков, сигналов, письменного текста, изображений и звуков и сообщений любого рода по проводной, радио, оптической и другим электрическим системам.

В зависимости от технической базы и организации производственных процессов по передаче информации в связи выделяется телефонная, телевизионная и космическая связь. Развитие современных видов связи и информационных систем способствует дальнейшему повышению эффективности экономики.

Транспорт соединяет время и пространство, разделяющие производителей, покупателей и продавцов. В экономическом плане он ослабляет временной и пространственный разрыв между производством и потреблением. По количеству (весу) перевозимых грузов среди всех видов транспорта на первом месте находится автомобильный, далее следует железнодорожный, морской, трубопроводный, внутренний водный и авиационный транспорт.

В долгосрочной перспективе в странах с рыночной экономикой ожидается дальнейшее развитие НТП на транспорте и связи.

**Список использованной литературы**

1. Акопова Е.С., Воронкова О.Н., Гаврилко Н.Н. Мировая экономика и международные экономические отношения. Серия «Учебники, учебные пособия». Ростов-на-Дону: «Феникс», 2000.
2. Гатина Г.Ф., Мерзликин В.А., Щукина Н.Н. Мировая экономика: Учебник для студентов вузов, обучающихся по экон. спец. / Перм. гос. техн. ун-т. – М.: ИНФРА-М, 2001.
3. Делятицкая А.В. Мировая экономика: Учеб. пособие / Моск. Гос. ун-т печати. – М., 2000.
4. Ломакин В. К. Мировая экономика: Учебник для вузов. — М: ЮНИТИ 2000.
5. Мировая экономика: Учеб. пособие / Всемирный технол. ун-т, Рос. экон. акад. им. Г.В. Плеханова. Подгот.: Борисов А.С. (рук.) и др. Под общ. ред. Данько Т.П. Сатурн – С, 2000.
6. Новокшонова Л.В., Трифонов Ю.В. Мировое хозяйство: Учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по экон. спец. и направлениям. – М.: Юристъ, 2000.
7. Спиридонов И.А. Мировая экономика: Учебное пособие. – 2-е изд., перераб. И доп. – М.: ИНФРА-М, 2004.
8. Хасбулатов Р.И. Мировая экономика: В двух томах / Рос. экон. акад. им. Г.В. Плеханова. – М.: Экономика, 2001.