**"Место и роль транспорта в мировом хозяйстве и сфере услуг"** транспортный комплекс рассматривается с позиции экономического содержания его продукции - транспортной услуги. Транспортная услуга обладает всеми характеристиками, позволяющими относить ее к сфере услуг: отсутствие материально-вещественной формы, несохраняемость, неотделимость от источника, отсутствие временного лага между процессом производства и потребления услуги, непостоянство, отсутствие владения. Содержание транспортной услуги реализуется в 3-уровневой системе - *благо*, *деятельность* и *экономические отношения*.

Базовым является 1-й уровень, где транспортная услуга характеризуется как благо. Именно на этом уровне прослеживаются черты, наиболее сходные с товарами в материально-вещественной форме. Наиболее яркой из этих черт является наличие потребительной стоимости. Потребительная стоимость транспортной услуги заключается в полезном эффекте от перемещения объектов. Перемещение подвижного транспортного средства только с целью собственно перемещения не несет никакого социально-экономического смысла. Полезное значение перемещения возникает и существует только в период от начала осуществления перевозки груза либо пассажира до ее завершения, и по истечении этого времени оно исчезает.

На втором уровне, т.е. на уровне деятельности, транспортная услуга приобретает черты, позволяющие относить ее именно к сфере услуг. Это выражается в форме деятельности и наличии ее цели, субъектов воздействия, индивидов, совершающих данную деятельность, и результата. В транспортном комплексе деятельность выражается в процессе перемещения в пространстве объектов: в зависимости от перемещаемых объектов выделяют два типа перевозок: грузовые и пассажирские. Тип перевозки определяет соответствующую цель транспортной деятельности, в грузоперевозках - оптимальное использование ресурсов в процессе воспроизводства, в пассажироперевозках - туризм и миграции населения. Субъектами применения деятельности в транспорте выступают не только транспортные средства, но и перемещаемые грузы и пассажиры. Индивидами являются перевозчики - лица, осуществляющие с помощью технических устройств пространственное перемещение грузов и пассажиров, результатом становится изменение пространственного положения после перевозки. Деятельность перевозчиков представляет собой труд, а поскольку у труда всегда есть цель, то важнейшей характеристикой этого труда является то, что он всегда потребляем.

Субъект-субъектное взаимодействие, присущее транспорту, позволяет последнему органично существовать в общей системе экономических отношений, являясь важной частью этой системы. По своему содержанию именно в этом проявляется общественная сторона производства и потребления транспортных услуг, а указанный тип взаимодействия наиболее точно отражает наличие межличностных отклонений, которые в первую очередь сказываются на восприятии качества транспортных услуг и оценке их эффективности. Совпадение как в создании и потреблении потребительной стоимости, так и в создании и реализации стоимости, являющееся основной характеристикой сущностного содержания транспортной услуги, приводит к модификации кругооборота капитала в производстве услуг. Модифицированная схема кругооборота капитала в сфере услуг дает основания считать, что в рамках транспортной услуги как продукции транспортного комплекса реализуется набор из конечного числа услуг - погрузка/разгрузка, управление транспортным средством, транспортными потоками, обслуживание инфраструктурных объектов, обеспечение безопасности и комфортабельности перевозки и т.д. Анализ структуры транспортного тарифа дает основания автору сделать вывод, что последний является экономическим выражением неоднородности содержания транспортной услуги. Соотношение спроса и предложения, выражаемое в равновесной цене, отражает указанный базовый уровень. Сюда же можно отнести признак наличия транзитной ренты, которая возникает из факторного характера используемого пространства и транспортной инфраструктуры. Деятельный аспект находит свое выражение в структуре транспортного тарифа в виде затрат живого человеческого труда. Косвенно это может быть также уловимо во временном элементе тарифа - в скорости движения транспортного средства (например, при росте средней скорости движения по маршруту необходима более высокая квалификация для осуществления управления транспортным средством). Фактор сохранности потребительной стоимости и уровня комфорта - это фактически оценка потребителем качества оказанной транспортной услуги, что как раз-таки и представляет собой 3-й уровень содержания транспортной услуги - межсубъектные экономические отношения по поводу оказания и потребления транспортной услуги.

Переход мировой экономики к постиндустриальному типу развития во многом явился определяющим для современного состояния мирового транспорта. Предпосылки для перехода на качественно иной уровень стали складываться во второй половине ХХ в. Анализ динамики доли транспорта в структуре мирового ВВП и в структуре мировой сферы услуг позволяет выделить некоторые закономерности в этапах развития транспортного комплекса. На 1-й этап (до 1980 гг.) существенное влияние оказал экономический кризис, связанный с энергетическим кризисом 1973 г. Транспорт был инфраструктурной отраслью, сфера услуг в современном понимании только начинала формироваться - фактически это было начало переходного периода в мировой экономике, главным детерминантом развития мировой экономики оставался промышленный сектор. Транспортный комплекс, являющийся открытой системой, в значительной степени подвергся влиянию отрицательных конъюнктурных условий, но в то же время оказался эффективным "амортизатором" экономического шока. Отличительной чертой следующего этапа (1980-1990 гг.) стали структурные преобразования, происходившие в мировой экономике. Сфера услуг окончательно выделилась в самостоятельный третичный сектор экономики. Происходил бурный рост, связанный с возникновением новых видов услуг интеллектуально-информационного характера на основе широкого внедрения результатов НТР, развития международного финансового рынка и т.п. Все большее число услуг "отрывалось" от сферы производства материально-вещественных товаров. Корреляция транспорта и промышленного сектора сохранялась на достаточно высоком уровне.

Последнее десятилетие ХХ в. положило начало заключительному этапу формирования современного международного транспортного комплекса. Важнейшая черта данного этапа заключается в том, что значение транспорта как инфраструктурной отрасли экономики дополнилось также выделением транспорта в самостоятельную отрасль сферы услуг. Это нашло выражение в переориентации транспорта на потребности сферы услуг - развитие международного туризма и т.д.

Исследование характеристик вышеназванных этапов позволяет автору обобщить условия развития транспортного сектора. В первую очередь - рост промышленного производства в 1946-1973 гг., ужесточение воздействия внешних условий, выражающееся в увеличении зависимости рынка транспорта от рынка энергоресурсов, росте негативного воздействия на окружающую среду. Затем расширение номенклатуры сферы услуг, базирующееся на возникновении новых, в меньшей степени связанных с процессом материально-вещественного производства видов услуг, а также интенсивное развитие туризма. Следующим важным условием является НТР. Научно-техническая модернизация транспортного комплекса происходит по двум направлениям - переоснащение транспортного парка и техническое и технологическое совершенствование транспортной инфраструктуры. Следует особо отметить влияние второго фактора. Совершенствование организации управления транспортными потоками вкупе с ростом пропускной способности транспортной сети и ряда других факторов способствовало возникновению международных транспортных коридоров. Особенность МТК заключается в их трансграничном характере, что позволяет оптимизировать трансконтинентальные товаропотоки. Сеть МТК является системой обеспечения устойчивого функционирования мировой экономики в условиях глобализации.

В число условий, определяющих развитие транспортного комплекса, диссертантом предложено включать также изменение моделей производственного процесса. В частности, переход к так называемому "производству с колес", когда складские запасы сырья и ресурсов минимальны и последние используются в цикле практически сразу при поставке. Глобализация производства и, как следствие, рост потребностей в перевозках со стороны ТНК привели к тому, что масштабы их участия в современном международном транспортном рынке вполне сравнимы с межгосударственными. Реформирование моделей международной торговли также является объективным условием развития транспорта. Новые модели заключаются в переходе к межрегиональной и внутриблоковой торговле - к созданию наднациональных интеграционных торговых блоков (АСЕАН, МЕРКОСУР, НАФТА, ЕС), внутри которых осуществляется основной объем операций и соответственно перевозок. Следствие перехода к внутриконтинентальной и межрегиональной торговле - удлинение протяженности континентальных транспортных путей, сокращение периода доставки пассажиров и грузов, создание новой транспортной сети дистрибуции на базе единой сети МТК, основанной на сокращении размеров и веса перевозок и на учащении числа перевозок, развитие системы комбинированных перевозок.

К исследованию функционального набора транспортного комплекса автор подходит с позиции значения функции как основной либо неосновной для транспорта в современных экономических условиях. Одна из основных функций - с*тимулирующая.* Стимулирование экономического роста реализуется посредством инвестиций в транспортный комплекс. В диссертации на основе анализа статистического материала по значительной группе стран доказывается наличие мультипликативного эффекта влияния транспорта на экономическое развитие. Автором предлагается методологический подход оценки этого эффекта на основе построения многофакторной модели зависимости роста ВВП от роста инвестиций в различные элементы транспортного комплекса. Зависимость изменения ВВП страны или региона от инвестиций, направленных на качественное улучшение объектов транспортной инфраструктуры и средств транспорта, определяется путем сопоставления распределения значений ВВП по странам и регионам и распределения сравнительных показателей развития транспорта (удельный вес автодорог с твердым покрытием, уровень моторизации населения, доля электрифицированных железных дорог и т.д.). Затем, используя экономико-математический аппарат, исследуются характер и коэффициенты зависимостей между указанными распределениями. Целостная модель формируется через агрегирование как можно большего числа факторов - элементов транспортноко комплекса, оказывающих влияние на динамику ВВП.

Другой основной функцией является *дистрибутивная* - обеспечение физического движения товарных потоков в мировой экономической системе. Характерная особенность этой функции заключается в том, что в процессе ее исполнения транспортная услуга сама становится предметом экспорта или импорта.

*Интеграционная функция* транспорта реализуется посредством формирования единой сети транспортных маршрутов и выражается в углублении интеграционных процессов на межрегиональном, межгосударственном и глобальном уровнях. Транспортный комплекс выполняет также *структурообразующую* функцию - участвует в формировании отраслевой структуры мирового производства и межотраслевых пропорций, в размещении производственных мощностей и формировании региональных различий в ценообразовании.

*Комплементарная* функция транспорта наиболее очевидна в структуре туристского продукта, где перемещение туристов в регион рекреации из мест постоянного проживания часто является основным условием оказания туристской услуги.

*Градообразующая* функция транспорта заключается в том, что в узловых точках транспортной сети - хабах (перекрестки транспортных коридоров, точки пересечения мод транспорта и т.д.) - создаются объективные условия для возникновения городов с целью обеспечения функционирования объектов инфраструктуры.

Для оценки уровня развития региона применяется *индикативная* функция транспорта, имеющая характер неосновной.

Исследование автора показывает наличие взаимосвязи между транспортом и уровнем жизни - высокий уровень развития транспортной инфраструктуры находится в корреляции с общим уровнем экономического развития. К неосновным также отнесена *социальная* функция транспорта - предоставление равного доступа всем членам общества к социально-экономической инфраструктуре через повышение степени транспортной доступности. Индикативная, социальная, комплементарная, стимулирующая функции присущи всей сфере услуг, а градообразующая, интеграционная и структурообразующая - транспортному комплексу.