

**МИРОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА И ЕЕ РОЛЬ
В ПОВЫШЕНИИ АДАПТИВНОСТИ ТЕКСТИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ**

**THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM AND ITS ROLE
IN ENHANCING THE ADAPTIVE TEXTILE INDUSTRY**

*Ж.У. МЫРХАЛЫКОВ, А.Ж. ИСАМБАЕВА, А.М. ЕСИРКЕПОВА, Е.Э. МИССЮЛЬ
ZH.U. MYRKHALYKOV, A.ZH. ISSAMBAYEVA, A.M. YESSIRKEPOVA, E.E. MISSYUL*

(Южно-Казахстанский государственный университет им. М. Ауэзова, Республика Казахстан,
Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Республика Казахстан)
(M.Auezov South Kazakhstan State University, Republic of Kazakhstan,
L.N. Gumilyov Eurasian National University, Republic of Kazakhstan)
E-mail: essirkepova@mail.ru

Рассматриваются проблемы состояния мировой транспортной системы и транспортной системы республики, а также ее роль в повышении адаптивности текстильной отрасли. Основанием для исследования перспектив развития мировой транспортной системы и ее роли для развития текстильной отрасли является современный курс экономики страны, направленный на повышение эффективности как отдельных отраслей, так и экономики всей страны.

Discusses the state of the world's transport system and the transport system and the role in increase of adaptability of the textile industry. The basis for the study of the development prospects of the global transport system and its role for the development of the textile industry is the modern course of the economy, aimed at improving the efficiency of individual industries and the economy of the whole country.

Ключевые слова: мировая транспортная система, транспортная система РК, текстильная промышленность, логистика.

Keywords: global transportation system, transportation system of RK, textile industry, logistics.

Научно-технический прогресс вносит значительные изменения в развитие международной торговли, иницилируя, наравне со структурными сдвигами в товарных по-

токах, модификацию методов транспортного обеспечения. Стремительная трансформация структуры производственных мощностей на транспорте обусловлена

расширением спроса на услуги перевозки грузов на мировых товарных рынках, а основополагающее заключается в новых требованиях к качеству транспортных услуг. Здесь сыграла свою роль и необходимость совершенствования структуры основного капитала в условиях усиления конкурентной борьбы. Специфичным результатом научно-технического прогресса на мировых транспортных рынках явился неуклонный рост конкурентоспособности разнообразных видов транспорта, увеличение потенциальной вероятности их взаимозаменяемости, формирование интермодальных сообщений.

Наибольшую актуальность приобретают вопросы развития мировой транспортной системы с позиций повышения адаптивности текстильной отрасли.

Производством текстильных изделий в Республике Казахстан занимаются 190 предприятий обрабатывающей промышленности, из них – 144 с основным видом деятельности [1]. На развитие этой отрасли в значительной степени влияют инвестиции, направленные в эту отрасль [2]. Вместе с этим немаловажную роль играет транспортная инфраструктура в регионе.

Транспортные структуры по своему технологическому уровню, масштабам, качеству транспортного освоения международных пассажирских и грузовых потоков и организационным формам приспособляются к новым запросам потребителей. При этом на передний план все больше выходит качество транспортного обслуживания, тогда как непосредственные затраты отступают на второй план.

В современных условиях казахстанской экономики одна из стратегических задач управления вторичными ресурсами и минимизацией отходов – это создание предпосылок для развития промышленности на основе синергетической теории [2].

В связи с тем, что мировая транспортная система на протяжении послевоенного периода развивалась крайне неравномерно, что обусловлено ее спецификой, для анализа возьмем период с 1950 года по настоящее время. Необходимо отметить, что если в середине XX века неплохие тенденции

развития имел такой вид транспорта, как железные дороги, то уже с 90-х годов данный вид транспорта стал отходить на задний план, что связано со спецификой перевозимых грузов. Лидирующие позиции за анализируемый период занимают автодороги, как наименее затратный и наиболее мобильный вид транспорта. Также лидирующие позиции отданы развитию воздушных путей, как наиболее скоростных в плане перемещения грузов на дальние расстояния в максимально короткие сроки. Однако сдерживает интенсивность развития данного вида транспорта относительная дороговизна тарифов на перевозку.

Динамику сети мировой транспортной системы (тыс. км) представим на рис. 1.

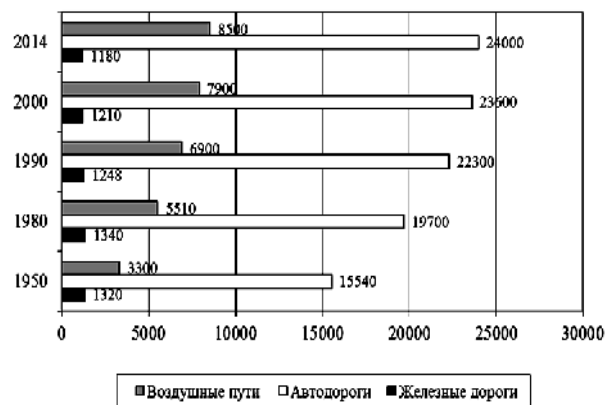


Рис. 1

Таким образом, качество транспортного обслуживания приобретает особое значение в связи с развитием международных форм производственного кооперирования.

Все имеющиеся факторы ведут к сдвигам в структуре перевозок в сторону опережающего развития таких видов, как автомобильный, а также воздушный транспорт, к улучшению международных транспортных связей через развитие и модернизацию инфраструктуры, ускорение оборачиваемости транспортных средств, интенсификацию развития разнородных безперегрузочных сообщений, соответствующую специализацию транспортных средств и услуг, образование значительных специализированных транспортно-распределительных центров международного значения.

В основе данных изменений в транспортной системе находятся принципиальные смещения в структуре грузовой массы, предъявляемые к перевозке, что с свою очередь накладывает определенную печать на структуру стоимости товара для конечного потребителя. В эпоху первоначально накопления капитала, когда в структуре грузов преобладали сравнительно недорогие массовые грузы, а транспортная часть достигала до 30...40% и более, первоочередной проблемой транспортной отрасли было снижение удельных затрат на транспортировку. Это достигалось в основном за счет повышения грузоподъемности транспортных средств на основе принципа экономии масштаба. Начало постиндустриального этапа развития поставило совершенно новые задачи перед транспортной отраслью. При этом без кардинальной реорганизации транспортной системы, без метаморфозы ее в распределительно-логистическую систему доставки процесс перехода мирового хозяйства к постиндустриальному этапу был бы невозможным.

Трансформирование транспортности мирового хозяйства характеризуется определенной устойчивостью в послевоенный период: суммарный грузооборот и общий пассажирооборот увеличивались примерно одинаковыми темпами (с некоторым отставанием), как и общий валовой продукт, рассчитанный в постоянных ценах. За период с 1950 г. и по настоящее время удельный мировой грузооборот на 1 тонну выработанной продукции вырос на 1/3, а грузооборот на душу населения и километражная подвижность населения выросли соответственно в 3,5...4 раза.

Общая протяженность транспортных сетей по видам путей сообщения в последнее десятилетие значительно стабилизировалась. В то же время наблюдается существенное качественное модифицирование сетей: увеличивается протяженность электрифицированных и скоростных железных дорог, автомагистралей с совершенствованным покрытием, трубопроводов большого диаметра. Данные о мировых транспортировках свидетельствуют о масштабности

выполняемой транспортной работы: товарооборот на душу населения за последние 40 лет вырос с 2,8 до 3,2 тыс. пассажирокилометров. Также необходимо отметить нарастание динамики развития перевозок в мировом потоке: объем перевозок с 1950 г. и по настоящее время вырос более чем в 7 раз, а к 2020 г. возрастет еще в 1,2...1,3 раза.

Мировой грузооборот: его динамика и структура представлены на рис. 2 [3].

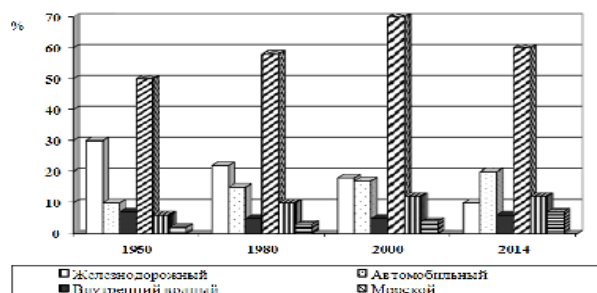


Рис. 2

Опираясь на данные рис. 2, можно отметить, что наибольшими темпами по грузообороту до 2000 г. обладал морской транспорт, однако далее наблюдается тенденция к его снижению в мировом грузообороте. Снижается роль железнодорожного транспорта в мировом грузообороте, что связано с относительной дороговизной и неспособностью перемещать грузы на значительные расстояния без возможности их потери в пути, связанной с объективными факторами. Хорошую динамику демонстрирует развитие автомобильного транспорта, что обусловлено его мобильностью и относительной дешевизной.

К важнейшим критериям выявления национальных и макрорегиональных отличий в работе транспортной системы относятся следующие:

- 1) транспортность производства, отображающая равновесие между системами транспорта и производства, размерами и конфигурацией хозяйственных территорий;
- 2) транспортная мобильность населения, отображающая вид расселения, уровень урбанизации, степень миграционных процессов;

3) равновесие между пассажирскими и грузовыми перевозками, отражающими транспортную составляющую региона (ориентированность для хозяйственной системы);

4) соотношение разновидностей транспорта в транспортной системе, являющейся важнейшей составляющей не столько транспортной системы, сколько народного хозяйства в целом.

Мировой пассажирооборот: динамика и структура представлены на рис. 3.

Мировой пассажирооборот (внегородской) по видам транспорта представлен в табл. 1.

На основании данных рис. 3 и табл. 1 можно отметить, что тенденцию к увеличению пассажиропотока имеет легковой транспорт, как наиболее мобильный. Железнодорожный транспорт сдал свои позиции к 1980 г., однако в дальнейшем продемонстрировал уверенный подъем.

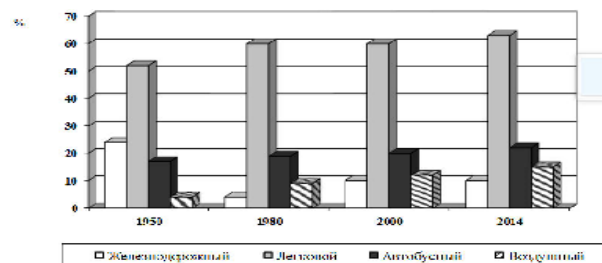


Рис. 3

Т а б л и ц а 1

Виды транспорта	1950 г.		1990 г.		2000 г.		2014 г.	
	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%
Железнодорожный	655	25,8	1284	15,2	1680	11,8	1872	10,2
Автомобильный, в том числе:	1820	71,6	6533	77,2	11250	79,0	14551	79,3
- автобусный	377	14,8	1411	16,7	2706	19,0	3486	19,0
- легковой	1443	56,8	5122	60,5	8544	60,0	11065	60,3
Внутренний водный	15	0,6	42	0,5	57	0,4	55	0,3
Морской	20	0,8	25	0,3	43	0,3	37	0,2
Воздушный	30	1,2	566	6,7	1210	8,5	1835	10,0
Всего	2540	100,0	8450	100,0	14240	100,0	18350	100,0

На основании этих критериев представляется возможным выделить три группы стран: промышленно развитые страны Запада, страны СНГ и Восточной Европы, находящиеся в процессе становления рыночного хозяйства и развивающиеся страны. В 2014 г. емкость транспортного хозяйства, выраженная в тысячах километров на 1 доллар ВВП, составила в Западной Европе – 0,3, Северной Америке – 1,3, Японии – 0,4, тогда как в странах Восточной Европы – в среднем не более 1,5. Эти данные свидетельствуют о том, что решающее значение для уровня транспортной емкости отраслевой структуры хозяйства играет уровень фондоемкости сырьевых производств, социально-экономический тип страны, относительно меньшее значение имеют размеры территорий, о чем свидетельствует резкое различие между странами Восточной и Западной Европы по показателю транспортной емкости – он

отличается более чем в 5 раз. В отношении развивающихся стран значение показателя транспортной емкости значительно варьируется: от 0,84 – для наиболее экономически отсталых стран до 1,7 – в государствах Латинской Америки.

В то же время показатель мобильности населения обладает противоположной тенденцией: наибольшее значение он имеет в промышленно развитых западных странах. Подушевой междугородный пассажирооборот, выраженный в тысячах пассажирокилометрах, в Западной Европе составляет 8,5, Северной Америке – 12,9, а в Японии – 6,3, тогда как в Восточной Европе – только 2,9. Транспортная мобильность населения – это сложный социальный и экономический процесс, за которым стоит целый комплекс обстоятельств политического, демографического и культурного характера.

С проблемой мобильности тесно связан вопрос наличия автомобилей на душу населения. Рост количества автомобилей – это один из самых неизменных динамичных и неэластичных течений в тенденциях развития человечества за послевоенный период, что во многом и определяет отличия в уровне мобильности. Данный показатель по развивающимся странам также существенно варьируется. Он сравнительно низок, так как отображает только поездки на механических видах транспорта, не учитывая велосипедных и пеших передвижений: в наиболее экономически отсталых странах – 0,65, в Латинской Америке – 1,5, в Северной Африке – 2,0.

Распределение внутреннего междугородского грузооборота по видам транспорта в 2014 г. (%) представлено на рис. 4.

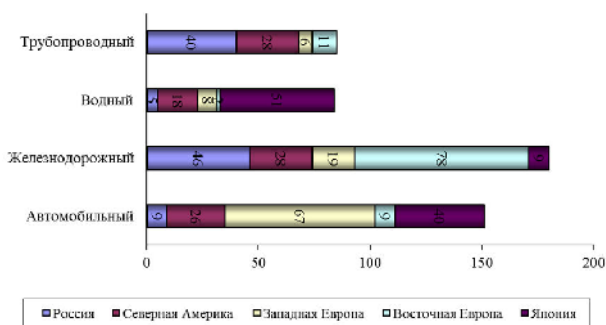


Рис. 4

На основании рис. 4 отмечаем, что соотношение типов транспорта в грузовых перевозках обуславливается составом грузообразующих отраслей хозяйства, уровнем территориальной концентрации производства. На промышленно развитые страны Запада и Востока в 2014 г. пришлось около 80% грузооборота мирового внутреннего транспорта, который делится почти поровну между двумя группами этих стран. Однако соотношение типов транспорта имеет принципиальные различия. В странах Запада на железнодорожный транспорт в целом в 2014 г. приходилось 25%, на автомобильный – 40%, а на остальные – 35% (внутренний водный, морской и трубопроводный). В то же время в странах СНГ и Восточной Европы в целом в грузообороте преобладают перевозки по железным дорогам – около 60% в

среднем, а на грузовой автомобильный транспорт приходится лишь 9%. На территории Северной Америки долевое соотношение железнодорожного и автомобильного транспорта в грузообороте практически сравнялось, тогда как в РК оно составляет соответственно 46 и 9%. Значительный разрыв в цене железнодорожных и автомобильных перевозок (почти 15-кратный) сдерживает развитие автомобильных перевозок в стране. Для сравнения – в США разрыв в цене лишь 4-кратный. Еще более разительными являются различия между долями железнодорожного и автомобильного транспорта в странах Восточной и Западной Европы – соответственно 19 и 67%, 78 и 9%.

Распределение междугородского пассажирооборота по видам транспорта в 2014 г. (%) представлено на рис. 5.

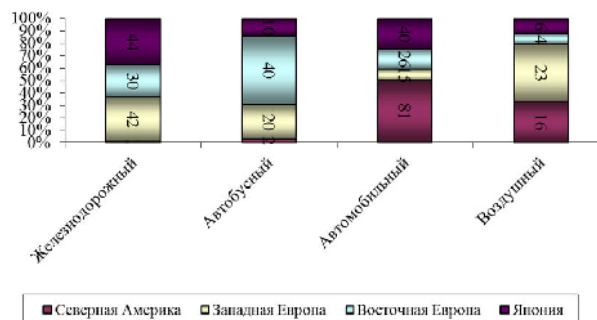


Рис. 5

Необходимо отметить, что в сфере пассажироперевозок все большее значение приобретает ориентированность роста мобильности населения, увеличения запросов к комфортности поездок. В странах Запада только 40% всего пассажирооборота приходится на деловые поездки. При этом более 70% поездок осуществляются на легковых автомобилях, предназначенных для индивидуального пользования. Возрастает роль туристических поездок (в особенности рекреационных пригородных и загородных поездок), что не столько повышает удовлетворенность от поездок населения, сколько положительно влияет на экономический потенциал некогда депрессивных территорий, а также малых городов.

Значительное повышение цен на бензин во всем мире практически не повлияло

на темпы автомобилизации (в США на 1 тысячу жителей приходится порядка 600 автомобилей, в Западной Европе – 400...500), а только уменьшило годовой пробег автомобиля, что самое главное – сократило удельный расход бензина на 100 километров пробега.

Как свидетельствуют специалисты, развитие средств связи и информатизации уменьшает потребности в деловых поездках на 20...25%, а в повседневных поездках – даже на 50%.

Все большее влияние на мировую транспортную систему оказывает топливно-энергетическая ситуация в мире. Анализируя ее, представляется возможным согласовать перспективные тенденции в структуре мирового топливно-энергетического баланса с изменением в объемах и составе (по видам транспорта) перевозок, в географическом отношении и дальности грузопотоков. Данный факт свидетельствует о том, что по объемам ключевые энергоносители (нефть, уголь и природный газ) являются до сих пор основным грузом в мировой транспортной системе. В транспортной сфере неизменно увеличивается ориентация на замену физического труда овеществленным, через обширное внедрение достижений НТР, то есть через повышение фондовооруженности. Подобное повышение фондовооруженности приводит, как правило, к снижению затрат при значительном повышении капиталоемкости транспортного процесса. Так, процесс внедрения контейнеров при грузоперевозках для мирового сообщества обошелся в несколько десятков миллиардов долларов.

В связи с этим приходится отметить ошибочность зачастую бытующего в научной литературе тезиса о том, что транспорт "дешевеет", роль его как фактора размещения падает. В действительности происходит определенное перераспределение суммарных транспортных затрат – снижается доля текущих затрат, которые через тарифы покрываются транспортной клиентурой, при одновременном возрастании доли капиталовложений, которые финансируются транспортными предприятиями, государственными и муниципальными

органами (в том числе и в форме субсидий) [4].

С этой точки зрения особую актуальность приобретают вопросы развития текстильной отрасли в мировом масштабе с позиции развития логистических систем. Исходя из данных Всемирной торговой организации, в мировом перерабатывающем комплексе легкая промышленность является одной из составляющих в составе ведущих отраслей, на долю которой приходится 5,7% мирового валового продукта, более 14% населения заняты в промышленном комплексе. В мировой легкой промышленности отмечается постоянный экономический рост, связанный с увеличением населения Земли, ростом его благосостояния и покупательной способности.

Мировой рынок продукции текстильной и легкой промышленности развивается весьма динамично. За последние десять лет товарооборот возрос более чем в 2 раза. Уровень потребления тканей, одежды и обуви вырос в странах ЕС более чем на 90,5%, в США – на 99,3%, в Японии – более чем в 2 раза. Доля легкой промышленности России составляет в общем обороте всего 1,9% от мирового товарооборота.

Активизация процесса товарооборота между странами, привлечение в мировой товарооборот новых государств и территорий изменяет международный рынок и усиливает уровень конкуренции в сфере производства, а также насыщения рынка товарами повседневного спроса и продукцией технического назначения. Рост в последнее десятилетие курса евро и смягчение деловой активности в ряде стран привели к сворачиванию производства продукции легкой промышленности в европейской части во многих сегментах, а также к трансформации ключевых игроков на рынках мира. На сегодняшний день лидерами в легкой промышленности остаются такие страны, как Китай, Средняя и Юго-Восточная Азия, также очень быстро развивающиеся в последнее время страны Южной Америки. В названных странах легкая промышленность провозглашена приоритетом в развитии национальной экономики.

Китай на сегодняшний день является крупнейшим в мире экспортером текстильных изделий, его продукция составляет около 30% мирового рынка, оценивающегося в 76,9 миллиардов долларов.

Европейский Союз и Индия в мире экспортеров текстиля занимают вторую и третью позиции. По текстильному импорту Европейский Союз стоит на первом месте, далее следуют Соединенные Штаты, Китай, Гонконг и Япония. Пятерка импортеров совместно составила почти одну треть мировой текстильной промышленности.

Эти стандартные для современной транспортной ситуации тенденции и процессы тесно взаимодействуют с процессом мирового развития промышленности и требуют скрупулезных исследований на различных уровнях. Необходимо признать, что совокупный уровень изученности процессов развития в системе мирового транспорта стал снижаться.

Научно-технический прогресс внес существенные коррективы в характер международной торговли, вызвав как структурные сдвиги в товарных потоках, так и изменения в схемах транспортного обеспечения.

Необходимо отметить, что стремительные изменения в структуре производственных мощностей на транспорте происходят на основе расширения спроса на перевозки на мировых товарных рынках, но в основном на базе новейших требований по качеству транспортных услуг.

Характерной особенностью на международных транспортных рынках является стабильный рост конкурентоспособности разнообразных типов транспорта, увеличение вероятного потенциала их взаимозаменяемости, формирование интермодальных сообщений.

ВЫВОДЫ

1. Поскольку транспорт является связующим звеном между сферой производства и сферой потребления, предприятия по первичной переработке сырья благоприятнее располагать у источников сырья.

Именно уровень развития транспортных путей играет существенную роль в развитии текстильной промышленности любой страны в силу специфики данной отрасли, заключающейся в том, что конечный продукт часто приходится перевозить на значительные расстояния, что существенно отражается на цене товара текстильной промышленности и соответственно на ее конкурентоспособности.

2. Текстильная промышленность по своей сути относится к материальной сфере, то есть требует включения в механизм ее развития таких составляющих, как перемещение и сохранность грузов. Издержки по перемещению продукции текстильной промышленности в виде строительства транспортных путей, ремонта, расходов на топливо влияют на цену продукции. Таким образом, стоимость текстиля возрастает на величину транспортных издержек.

3. Формирование научно-технологического направления для текстильной промышленности, основывающегося на совокупности приоритетных исследований и разработок в транспортной сфере, определяет возможности появления новых рынков сбыта, а также стремительного распространения новейших технологий в текстильной промышленности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мырхалыков Ж.У., Есиркепова А.М., Копбаева Р.Т., Жаббаева Б.О. Экономическая эффективность использования ресурсов территории в текстильной промышленности Республики Казахстан // Изв. вузов. Технология текстильной промышленности. – 2013, № 6.
2. Beisenova M., Tulemetova A., Shevchenko I., Dosmuratova E. Effectiveness of Investments Usage in Regions of the Republic of Kazakhstan // Industrial Technology and Engineering. – Shymkent, 2014, 3(12). P. 15...22.
3. Мырхалыков Ж.У., Есиркепова А.М., Исаева Г.К., Кулбай Б.С. К вопросу о методике оценки синергетического эффекта от управления вторичными ресурсами в текстильной промышленности // Изв. вузов. Технология текстильной промышленности. – 2015, №1.
4. Мир в 2014 году // Статистический ежегодник Казахстана. – Астана, 2015.

5. Бернштейн-Коган С.Б. Общий курс внутреннего транспорта. – М.: Министерство транспорта РФ, 2012.

REFERENCES

1. Myrhalykov Zh.U., Esirkepova A.M., Kopbaeva R.T., Zhabaeva B.O. Jekonomicheskaja jeffektivnost' ispol'zovanija resursov territorii v tekstil'noj promyshlennosti Respubliki Kazahstan // Izv. vuzov. Tehnologija tekstil'noj promyshlennosti. – 2013, № 6.

2. Beisenova M., Tulemetova A., Shevchenko I., Dosmuratova E. Effectiveness of Investments Usage in Regions of the Republic of Kazakhstan // Industrial Technology and Engineering. – Shymkent, 2014, 3(12). P. 15...22.

3. Myrhalykov Zh.U., Esirkepova A.M., Isaeva G.K., Kulbaj B.S. K voprosu o metodike ocenki sinergeticheskogo jeffekta ot upravljenija vtorichnymi resursami v tekstil'noj promyshlennosti // Izv. vuzov. Tehnologija tekstil'noj promyshlennosti. – 2015, №1.

4. Mir v 2014 godu // Statisticheskij ezhegodnik Kazahstana. – Astana, 2015.

5. Bernshtejn-Kogan S.B. Obshhij kurs vnutrennego transporta. – М.: Ministerstvo transporta RF, 2012.

Рекомендована кафедрой экономики. Поступила 08.04.16.