

УДК: 338.47

Мировой транспорт в системе международного бизнеса: проблемы и перспективы развития.

Бареева И.А., Шамина В.А.

ПГУ – Пензенский государственный университет Россия, Пенза, e-mail: veronichka.shamina@mail.com

В статье рассматриваются основные тенденции развития мировой транспортной системы, отмечаются общие проявления перспективных тенденций – ориентация на качественные аспекты функционирования, конкуренция и взаимодействие различных участников рынка транспортных услуг, а также неоднозначные последствия бурного развития транспорта в современных условиях. Определяется роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве. Анализируется динамика объема и структуру транспортных услуг в мире. Изучаются факторы, определяющие развитие международного рынка транспортных услуг. Выявляются перспективы развития международного рынка транспортных услуг.

Ключевые слова: транспорт, услуга, международная торговля, мировой рынок, развивающиеся страны.

World transport in the system of international business: problems and development prospects.

Bareeva I.A., Shamina V.A.

PSU – Penza State University, Russia, Penza, e-mail: veronichka.shamina@mail.com

The article examines the main trends in the development of the world transport system, notes the general manifestations of promising trends - an orientation towards the qualitative aspects of functioning, competition and interaction of various participants in the transport services market, as well as the ambiguous consequences of the rapid development of transport in modern conditions. The role and importance of the transport services market in the world economy is determined. The dynamics of the volume and structure of transport services in the world is analyzed. The factors determining the development of the international market of transport services are studied. The prospects for the development of the international market of transport services are identified.

Keywords: transport, service, international trade, world market, developing countries.

Актуальность исследования мирового рынка транспортных услуг определяется целым рядом обстоятельств.

Транспорт - наиболее важная составляющая развития мировой экономики и жизни в целом, так как транспорт является стратегически важным сектором мировой экономики. Ускорение процессов взаимодействия всех отраслей экономики провоцирует транспортный сектор на постоянные улучшения.

Транспортный сектор, на данном этапе развития экономики, является одним из основных факторов глобализации, как международной торговли, так и транснациональных компаний.

Так как развитие международных и внутренних рынков во все времена сопровождалось свободным перемещением товаров и ресурсов.

Целью данной работы является исследование современных тенденций развития международного рынка транспортных услуг.

На основании поставленной цели рассматривались следующие задачи:

- определить роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве;
- проанализировать динамику объема и структуру транспортных услуг в мире;
- изучить факторы, определяющие развитие международного рынка транспортных услуг;
- выявить перспективы развития международного рынка транспортных услуг;

Материалы и методы.

В данном исследовании были использованы научные статьи экономических журналов, материалы научно-практических конференций. В процессе работы использовался метод обобщений – от конкретного к абстрактному, индуктивный метод, метод исследования конкретных ситуаций, метод включенного наблюдения, а также статистические методы анализа и методы моделирования.

Основная часть.

Современные тенденции развития мировой транспортной системы. Современная мировая транспортная система, сформировавшаяся под воздействием НТП, является отражением уровня развития, структуры экономики, а также зависимости от геополитических аспектов. Если в XX в. основными характеристиками развития транспорта были рост протяженности коммуникаций, увеличение пропускных способностей транспортных путей, появление новых видов транспортных средств, то в настоящее время приоритетны качественные изменения.

В последнее десятилетие отмечается стабилизация протяженности транспортных путей на уровне более 50 млн. км. Ежегодно всеми видами транспорта в мире перевозится более 110 млрд. т грузов и более 1 трлн. пассажиров. На наземных видах транспорта значительна доля путей с высокими качественными параметрами (электрифицированные линии на железнодорожном транспорте, усовершенствованное покрытие на автомобильных дорогах, трубы большого диаметра на трубопроводном транспорте), происходит бурное развитие скоростного, мультимодального сообщения. На воздушном транспорте все более интенсивно продолжается процесс концентрации доставки грузов и пассажиров в так называемых хабах.

Созданные на пересечениях магистралей мощные транспортно-распределительные узлы принимают на себя регулирующие, управляющие функции, в том числе в формировании тарифной политики. Транспортно-экспедиторское обслуживание превращается в отрасль транспорта, имеющую в своем распоряжении транспортно-логистические центры (ТЛЦ),

«сухие порты», складские сооружения, подъездные дороги и собственный автопарк, насчитывающий порой тысячи единиц техники. Расположенные в крупных городах подобные узлы становятся также центрами притяжения торговли и других видов деятельности. Происходит сращивание транспортных и экспедиционно-распределительных предприятий, встраивание их в единый производственно-сбытовой комплекс.

В структуре мировой транспортной системы отмечается перераспределение работы видов транспорта. Автотранспорт по доле грузооборота, воздушный транспорт по удельному весу пассажирооборота сравнялись с железнодорожным транспортом и имеют тенденцию к дальнейшему росту данных показателей. В целом в мире 4/5 пассажирооборота приходится на автотранспорт, 2/3 грузооборота совершаются на морском транспорте. За 40 лет доля трубопроводного транспорта возросла более чем втрое – до 13% [1].

Важной характеристикой современного транспорта является высокий уровень контейнеризации перевозок, что влечет за собой бурное развитие новых транспортных средств – контейнеровозов, а также создание специализированных перегрузочных станций-терминалов. В частности, развитие только данного сегмента транспортной системы позволило повысить производительность труда на транс порте в 7-12 раз [2]. В контейнерных и пакетных перевозках принимают участие все виды транспорта, включая воздушный.

Интенсивное межконтинентальное сообщение, особенно между основными мировыми экономическими центрами, продуцирует непрекращающееся появление новых технологий на транспорте (прежде всего в сфере контейнерных перевозок океаническим флотом) для достижения все более высоких параметров по весу, габаритам, скорости и другим показателям.

Меняются направления грузопотоков. Изменения основных океанических направлений контейнеропотоков вызваны завершением реконструкции Суэцкого канала, позволившей увеличить пропускную способность судов повышенной вместимости и габаритности, а также реконструкцией портов на обоих побережьях США, модернизацией перегрузочных комплексов в Канаде, Мексике, странах Карибского бассейна. Бурное развитие портовых комплексов происходит в Китае, странах Западной Европы и «третьего мира».

По данным аналитических агентств, общая вместимость мирового контейнерного флота (более 6 тыс. судов) превысила 20 млн. ДФЭ (эквивалента грузовой вместимости одного 20-футового контейнера). Происходит концентрация контейнерооборота, связанная с эксплуатацией судов повышенной вместимости и недостаточностью портов захода для них. Увеличение частоты отхода (подхода) судов в портах приводит к росту обслуживаемого автопарка, усилению его грузоподъемности для перевозок 20-, 40-футовых контейнеров, повышенным требованиям к состоянию автомагистралей. Для доставки груза «от двери к

двери» наземным транспортом на рынке транспортных услуг предлагается более 40 сервисов, из них около половины организованы на направлениях Азия – Европа, Азия – США.

В территориальной структуре мировых контейнерных перевозок основную долю занимают внутрирегиональные перевозки, она составила в 2015 г. 44,5%. В межрегиональном сообщении основным является направление Восток – Запад, на него приходится 28% общего объема мировых контейнерных перевозок (включая перевозки Азия – Европа, 38% перевозок данного направления) [2].

В развитии высокоскоростного движения, возникшего более 50 лет назад, можно выделить три этапа.

Первый этап. Успешное функционирование высокоскоростной магистрали (ВСМ) в Японии (Токио – Осака, 515 км), организация регулярных массовых пассажирских перевозок со скоростью более 200 км/час, способствовали увеличению за несколько лет объема перевозок на ВСМ в несколько раз. Ряд ведущих стран с развитой сетью железных дорог, в том числе СССР, приступил к разработкам в сфере высокоскоростного движения.

Второй этап. В Европе первая линия появилась во Франции в начале 1980-х годов и в отличие от японских скоростных линий имела колею, по ширине равную железнодорожной. В процессе развития ВСМ (до конца первого десятилетия XXI в.) в число стран, практикующих скоростное движение, вошли также Германия, Бельгия, Италия, Испания, Нидерланды, Великобритания, Южная Корея, Турция.

Третий этап. Он характеризуется бурным развитием ВСМ в Китае. К 2015 г. протяженность сети специализированных ВСМ в стране составила 20 тыс. км. Скоростные линии строятся в Саудовской Аравии, Марокко, планируются в России, США, и в более отдаленной перспективе – в Польше, Чехии.

Одной из составляющих «китайского высокоскоростного прорыва» [4] в национальной программе развития высокоскоростного движения является кадровая политика, специально направленная на подготовку студентов. В транспортных вузах страны действуют оснащенные современным оборудованием научные лаборатории, финансируемые не только государством, но и предприятиями железнодорожного транспорта, промышленности, строительства. Обучение приближено к функционированию полигона ВСМ вплоть до моделей в режиме реального времени, полностью имитирующих путевое хозяйство ВСМ со всеми станциями, ответвлениями, например, ВСМ «Пекин – Шанхай». Подготовка кадров для ВСМ в КНР ведется на конкурентоспособном мировом аналогам уровне, который обеспечивается интенсивной международной деятельностью (заграничные стажировки,

обмен студентами и преподавателями, совместные с зарубежными коллегами научные исследования и др.).

В ЕС поставлена задача к середине XXI в. расширить полигон применения ВСМ с расстояния 800-900 км (современная «ниша» функционирования) до средних расстояний 150-200 км. ВСМ – транспортная система, все элементы которой (инфраструктура и подвижной состав) функционируют на качественно новом техникотехнологическом уровне. Для достижения конкурентных преимуществ в продолжительности маршрута «от двери к двери» по сравнению с другими видами транспорта в функционирование системы ВСМ входит работа вокзального комплекса и продажи билетов, а также подвозящего городского транспорта.

По данным МСЖД, переключение пассажиропотока с автотранспорта на ВСМ на протяжении жизненного цикла (с начала строительства до утилизации) транспортной системы приводит к сокращению выбросов газов в атмосферу в 14 раз, по сравнению с воздушным транспортом – в 15 раз, уменьшаются землеотвод, удельное потребление топлива. В настоящее время в сфере высокоскоростного движения первостепенными становятся не технические задачи, связанные с дальнейшим повышением скорости движения, а проблемы эффективности ВСМ, социально-экономической целесообразности повышения скорости, безопасности, экологической чистоты.

Проблемы и риски развития мировой транспортной системы. Отличительной чертой современного мирового транспорта являются неоднозначность его развития, разнонаправленность тенденций.

Усиливаются диспропорции между развитием линейных и узловых элементов сети, инфраструктуры транспорта и подвижного состава, мощности которого превышают возможности постоянных устройств. Параллельно формированию транспортных коридоров, полимагистралей происходит развитие фидерных путей сообщения, рассеивание транспортных потоков, появление узкоспециализированных транспортных средств доставки. Рост конкурентоспособности отдельных видов транспорта происходит на фоне расширения сфер их взаимозаменяемости, межвидового взаимодействия, развития мультимодальных перевозок с целью сокращения сроков, стоимости доставки, достижения других качественных параметров. Межвидовая конкуренция наиболее остро проявляется на наземных видах транспорта (а также речном), особенно в экспортно-импортном, транзитном сообщении при доставке грузов к морским портам. Конкурентная борьба между ними приводит к удорожанию продукции, избыточности транспортных мощностей, обострению экологических проблем. По экспертным оценкам, только в США экономические потери от

перехода грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный составляют около 2 млрд. долл. в год [2].

Ускорение транспортного процесса, наиболее ярко проявляющееся в развитии ВСМ, скоростного контейнерного сообщения, специализированных быстроходных судов, сопровождается снижением ходовых характеристик морских судов с целью поглощения избыточности тоннажа. На других видах транспорта снижение скоростей используется для уменьшения энергозатрат.

Около 26% дедвейта мирового морского флота избыточно, почти половина этого числа – суда, стоящие на приколе. Наиболее востребованные в международной торговле суда-контейнеровозы используются на 60-65%. К избыточности транспортных мощностей, удорожанию транспортных услуг приводит также ужесточение природоохранных мероприятий.

На фрахтовом рынке в целом высокое предложение тоннажа сталкивается со слабым спросом на него, из-за этого снижаются фрахтовые ставки, особенно для 40-футовых контейнеров. На уменьшение фрахтовых ставок оказывает влияние также удешевление топлива из-за падения цен на нефть. Для погашения избыточного предложения судовладельцы эксплуатируют флот с пониженными скоростями.

В судостроении направленность на ввод в эксплуатацию судов повышенной вместимости, габаритности наталкивается на ограничения портов на заход таких судов из-за их глубокой осадки. Причем в перечень подобных портов входят в числе прочих ведущие порты Западной Европы – Антверпен, Роттердам, Бремерхафен и др.

Несогласованность в работе портов стран-отправителей и стран-получателей, обострение конкуренции между портами за грузы и финансирование, нехватка глубоководных портов, – все это приводит к использованию альтернативных порту бесперегрузочных устройств – судов «река-море», паромов, баржевозов и т. д.

Мировой флот отличается сверхконцентрацией собственности – до 97% морского тоннажа находится во владении тридцати распорядителей флота [5].

Влияние на судоходство политических аспектов (введение санкций-контрсанкций) проявилось в виде изменения контейнерооборота в ведущих портах Европы, в первую очередь в портах ФРГ, где часть контейнерного потока переключилась с морского на автомобильный, железнодорожный, речной транспорт, что вынуждает портовые концерны вкладывать капиталы в развитие наземных видов транспорта, строительство терминально-логистических центров (ТЛЦ). С момента введения санкций произошло снижение контейнерооборота крупнейших портов Западной Европы на 4-6% [5].

На воздушном транспорте появление чартерных компаний приводит к обострению конкуренции на воздушном фрахтовом рынке и как следствие к снижению коммерческой загрузки самолетов.

Государства по возможности стремятся к смягчению конкуренции, особенно – в международной деятельности, применяя для защиты интересов национальных транспортных компаний протекционистские, дискриминационные меры в экономической, фискальной, правовой сферах.

Развитие пассажирского, городского (как, впрочем, и грузового) транспорта подчиняется закономерностям расселения, которое, в свою очередь, зависит от совершенствования транспортных средств и инфраструктуры. В последние десятилетия усиливающийся процесс субурбанизации в развитых странах привел к сокращению доли трудовых поездок из пригородов в центр агломераций (в США – с 35 до 10%). В Европе наряду с поездками на автомобилях (50% поездок) все большее распространение получают перемещения на общественном транспорте (автобус, метрополитен, городская железная дорога – более 20%), а также на велосипедах, мопедах, пешком – около 30% перемещений. В целом в сфере коммуникаций конкуренцию городскому транспорту составляют современные информационные технологии, развитие которых приводит в развитых странах к снижению потребностей в деловых (на 20-25%) и культурно-бытовых (на 50%) поездках [1].

Наметившиеся тенденции в развитии мирового транспорта в перспективе станут определяющими. В числе основных направлений помимо традиционных – увеличения скорости, вместимости, грузоподъемности, экологичности, появления новых транспортных средств и новых типов сообщений (ВСМ) – можно отметить ориентацию на качественные характеристики, предъявляемые клиентурой (надежность, ритмичность, своевременность доставки грузов, комфортность, безопасность поездки пассажиров), в результате вопросы экономического характера (затраты, прибыль, рентабельность) «уходят» из разряда первостепенных.

Рынок транспортных услуг превращается в сложную систему взаимодействия с другими компонентами в сфере доставки, образуя транспортно-складские, товаротранспортно-распределительные логистические комплексы с применением новейших информационных систем, моделирования, маркетинга с подключением в дальнейшем к системе банковской сферы, т.е. образованием единой системы обмена товарами, капиталами, информацией.

Стремление к повышению конкурентоспособности национальной транспортной системы, отдельных ее видов сопровождается формированием единой мировой транспортной системы с гармонизацией законодательства, общего для участников транспортного процесса. Одновременно усложнение, количественный рост и качественные изменения на рынке

транспортных услуг приводят к появлению рисков, противоречий по мере развития мирового транспорта, делая более уязвимой не только сферу перемещений, но и экономическую, социальную составляющие жизнедеятельности населения.

Результаты.

В данном исследовании рассмотрены основные тенденции развития мировой транспортной системы, также были выделены общие проявления перспективных тенденций. Проанализирована динамика объема и структура транспортных услуг в мире.

Заключение.

Транспортные услуги представляют собой один из важнейших элементов для развития всей системы международной торговли. В настоящее время на мировом рынке объем транспортных услуг возрастает. Однако, мировая экономика начала испытывать трудности, связанные с внешними, внутренними транспортными причинами и факторами.

Список литературы:

1. Владимиров, С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики / С.А. Владимиров // Бюллетень транспортной информации. – 2016.– № 1. – С. 13–19.
2. Киселев, И.П. Отдавая дань прошлому, смотрим в будущее / И.П. Киселев // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 4. – С. 66-74.
3. Киселев, И.П. Кадровая составляющая китайского высокоскоростного прорыва / И.П.Киселев, А.А. Китунин // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 12. – С. 69-73.
4. Плужников, К.И. Краткий обзор ситуации на мировом рынке транспортных услуг / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова // Бюллетень транспортной информации. –2016. – № 3. – С. 3-7.
5. Шатилов, С.В. Анализ современного состояния мирового рынка контейнерных перевозок и его российского сегмента / С.В. Шатилов // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 3. – С. 73-77.