

А. С. ИЗБАИРОВА

МИРОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА НА ПУТИ ИНТЕГРАЦИИ

Для государства транспорт – это инструмент для решения самого широкого спектра социальных, экономических и оборонных задач. Мировая практика говорит, что гармоничное развитие различных видов транспорта и организация четкого их взаимодействия превращает транспорт в единый комплекс и снижает транспортные расходы всего общества.

В современной мировой экономике доля транспорта составляет около 6%. В валовом внутреннем продукте развитых стран – 4-5%, развивающихся – 10-12%. На транспорте занято 3-9% мировой рабочей силы. В развитых экономиках на одного жителя в среднем производится 22-25 т продукции, в развивающихся – в два раза меньше. Каждая тонна общественной продукции требует 860-900 тонно-километров работы транспорта, включая морские перевозки [1].

В мировой транспортной системе определяющее значение имеют морской, железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный виды транспорта, которые обеспечивают международный грузооборот (рис. 1). Речной

(внутренний водный) транспорт в большинстве случаев имеет внутригосударственное значение. Каждый вид транспорта для каждого государства имеет определенное значение, зависящее от географического, политического, социального, экономического и оборонного положения государства.

В обслуживании международной торговли между странами, отделенными друг от друга морями и океанами, незаменим морской транспорт, который считается наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс грузов на дальние расстояния. Этот вид транспорта обеспечивает перевозки более 80% объема международной торговли, и является важной составной частью мировой транспортной системы. Морские суда транспортируют главным образом наливные, навалочные, насыпные грузы обычно на расстояние 8-10 тыс.км. Морские суда плавают под флагами почти 160 стран, но главную роль здесь играют страны «первой десятки», которую возглавляют Либерия, Панама и Япония. Наличие большого морского флота у некоторых развивающихся стран, особенно у



Рис. 1. Взаимодействие видов транспорта

Либерии, объясняется тем, что на самом деле под флагами этих стран плавают суда США, Японии, Греции, Норвегии, Германии, Великобритании, Италии, Швеции. Такое «бегство» флота объясняется стремлением судовладельцев традиционных морских держав сэкономить на налогах и заработной плате.

В настоящее время сформировалось три центра экономического развития - Западная Европа, Восточная Азия и Северная Америка. На побережье Азиатского континента, от Японии до Сингапура, расположены важнейшие центры мирового промышленного производства. Там же находятся более 100 морских портов, 40 из них перерабатывают 50% всех объемов мировой торговли. В этом регионе Китай – лидер по объемам производства и торговли. 14 крупнейших китайских портов имеют оборот 40 млн. TEU. Гонконг – самый крупный контейнерный порт мира. Морские перевозки в 22 раза дешевле воздушных, в 7 раз – автотранспортных и в 3,5 раза – железнодорожных [1].

Железнодорожный, речной и автомобильный транспорт широко используется в основном во внутригосударственных перевозках и внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов по территории стран-продавцов и стран-покупателей.

Железнодорожный транспорт, не смотря на снижение его доли в перевозках, остается важным видом сухопутного транспорта. Железнодорожная сеть в мировом масштабе составляет 1,2 и 1,3 млн. км, но их размещение неравномерно. Железнодорожный транспорт имеется в 140 странах мира, большая часть которых находится на следующие государства: США, Россия, Канада, Индия, Китай, Австралия, Аргентина, Франция, Германия, Бразилия. По густоте расположения железнодорожной сети выделяются страны Европы. Наибольшую длину имеют железные дороги США – 22,2% всех железных дорог мира, Россия – 8,3%, Китай – 5,6%. По числу электрифицированных дорог мировое первенство принадлежит России. В странах Азиатско-Тихоокеанского региона доля электрической тяги составляет менее 20%, что ограничивает возможность реализации стратегии снижения транспортных издержек.

Автомобильный транспорт по праву можно назвать транспортом 21 века. Универсальность

этого вида транспорта заключается в возможности доставить груз или пассажира «от двери до двери». Любая перевозка, осуществляемая морем, по реке, железной дороге, самолетом, как правило, обычно заканчивается или дополняется автомобилем. Протяженность автомобильных дорог растет и уже достигла 24 млн. км; примерно половина ее приходится на пять стран – США, Индию, Россию, Японию, Китай. Этим видом транспорта выполняются внутриконтинентальные перевозки больших объемов. Самый высокий уровень автомобилизации приходится на США, где на 1000 жителей приходится 600 автомобилей.

Воздушный транспорт – самый молодой и динамичный вид транспорта. Сеть регулярных авиалиний опоясывает весь земной шар, простираясь на миллионы километров. Его опорные точки – 5000 аэропортов, крупнейшие из которых ежедневно пропускают десятки миллионов пассажиров. В межконтинентальных пассажирских сообщениях воздушный транспорт вышел на первое место, почти полностью вытеснив морской. Самые главные воздушные державы мира – США, Россия, Япония, Великобритания, Франция, Канада, Германия. Создаются специальные международные терминалы для развития грузовых перевозок воздушным транспортом. Это снижает себестоимость более чем в 2 раза по сравнению с перевозками грузов на пассажирских самолетах.

В международной торговле нефтью и газом важную роль играют трубопроводные системы. В странах западной Европы по трубопроводам из Стран Независимых Государств поступают нефть и газ. Именно благодаря быстрому росту добычи нефти и газа и территориальному разрыву, который существует между районами их добычи и потребления, получил свое развитие трубопроводный транспорт. Самые длинные трубопроводы, достигающие иногда 4-5 тыс.км, построены в странах СНГ, Канаде, США, странах Ближнего Востока.

В 2006 году в мире находилось в эксплуатации 37,5 млн км транспортных путей. В последнее десятилетие общий ежегодный прирост стабилизировался на уровне 4,5%. По оценкам экспертов данная тенденция сохранится до 2010 года (рис. 2).

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта,

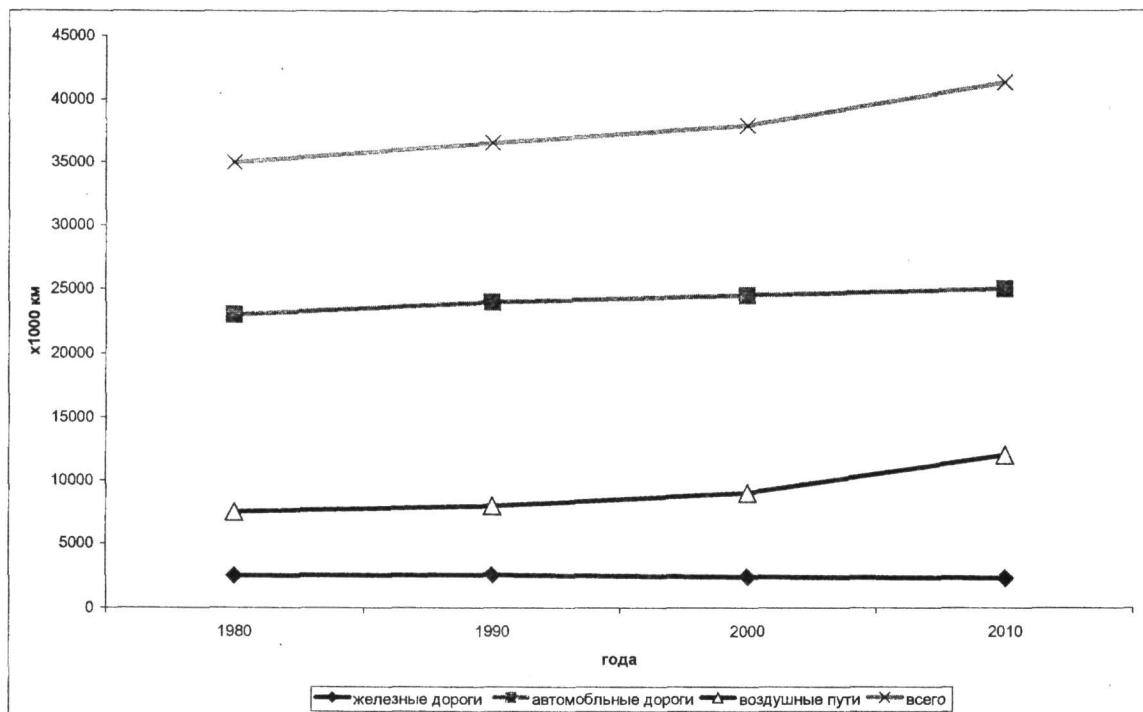


Рис. 2. Тенденция развития транспорта

поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

Для повышения эффективности внешнеэкономических и транзитных связей международные организации и заинтересованные европейские и азиатские страны приступили к формированию системы международных евроазиатских транспортных коридоров [2].

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию международных транспортных коридоров принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических связей на основе создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок. Международные транспортные коридоры формируются для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международного сообщения.

В мировой транспортной системе имеется 80 транспортных коридоров и около 300 транспортных узлов.

С конца XX столетия мировое производство входит в качественно новый этап технологических

изменений. Меняется структура международной торговли, что ведет к коренной перестройке всех схем транспортного обеспечения. В основе этих изменений лежат принципиальные сдвиги в структуре грузовой базы. В эпоху индустриального развития в международных перевозках преобладали дешевые сырьевые и массовые товары. В цене товаров транспортная составляющая достигала 30-40%. Поэтому главной задачей перевозчиков было снижение удельных затрат на транспортировку. Достигалось это за счет увеличения грузоподъемности транспортных средств. Переход мировой экономики к постиндустриальному этапу развития ставит перед транспортными отраслями совершенно новые задачи.

Эти новые задачи обусловлены тем, что доля добывающих и первичных отраслей в международной торговле снижается. В структуре грузов доля промышленных товаров с высоким удельным весом стоимости и низкой материалиемкостью растет опережающими темпами. Доля товаров с высоким физическим объемом (сырье, продовольствие, горючие материалы) – сокращается. В этих условиях будет происходить дальнейшее обострение конкурентной борьбы за качество услуг. В рыночных условиях, помимо взаимодействия и координации деятельности

различных видов транспорта и субъектов транспортного рынка, имеет место конкуренция между ними. Однако при наличии конкуренции возможно и взаимодействие, как между различными видами транспорта, так и между субъектами рынка транспортных услуг [3].

В первую очередь увеличатся объемы транспортировки генеральных грузов, прежде всего контейнеров, на втором месте – энергоносители. К 2020-2030 гг. их недостаточность ощутят не только в европейских странах, но и в стремительно развивающихся государствах Юго-Восточной Азии.

Прогнозируется, что в первом десятилетии нового тысячелетия объемы международных грузоперевозок по основным транспортным артериям мира возрастут как минимум вдвое.

Мировой транспортной сети присущи следующие тенденции развития на долгосрочную перспективу:

углубление специализации транспортного процесса по грузам и направлениям доставки, поскольку со стороны транспортных компаний опережающими темпами растет спрос на узко-специализированные транспортные средства, новые виды упаковок, специализированные терминалы;

слияние транспортных и экспедиционно-распределительных предприятий; создание крупных международных транспортно-распределительных центров в узлах, обеспечивающих стыковку морского, воздушного и сухопутного видов транспорта и имеющих надежные каналы связи;

повышение надежности перевозок, в том числе путем создания дублирующих транспортных коммуникаций мирового значения; международных транспортных коридоров;

рост специализированных контейнерных перевозок.

Вся мировая транспортная система осуществляет перевозки для удовлетворения социальных, экономических и оборонных задач и направлена на долгосрочную перспективу с развитием и глобализацией всей мировой экономики в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ульницкий Е.М., Филоненков А.И., Ломаш Д.А. Информационные системы взаимодействия видов транспорта: учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта. М.: Маршрут, 2005. 264 с.
2. Храпатый А. Проблемы создания единого информационного поля в единой транспортной системе // Connect: Мир связи. 2002. №11. С. 12-13.
3. Бейсон Д., Уатхед Дж. Транспорт и доставка грузов / Пер. с анг. М.: Транспорт, 1990. 279 с.

Резюме

Даму тенденцияларының үзак мерзімде болашағын ескергендегі әлемдік масштабтағы интеграция бағытындағы көліктік жүйесі қарастырылған.

Summary

The transport system on a way of integration on a global scale in view of the tendency of development on long-term prospect is considered.

АО «Казахская Академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева»

Поступила 7.05.08г.