Механика Транспорт Комуникации

Научно списание

ISSN 1312-3823

том 11, брой 3, 2013 г.

статия № 0804

http://www.mtc-aj.com

ТРАНСПОРТ, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ

Антоанета Кирова
toniask2005@abv.bg

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
Факултет „Транспортен мениджмънт”, гр. София, 1574, ул. „Г. Милев” № 158,
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: *интегрирано обслужване, 4-те „Т” на международната търговия, транспорт и верига на стойността*

Резюме: *Участието на всяка държава в системата на международната търговия е предварително обусловено, поради необходимостта от повишаване на ефективността на собствената икономика, посредством производство и продажба на определени продукти и покупка и внос на други от държави - партньори.*

Глобалната икономическа система се характеризира с ***интегрирано*** *обслужване, включващо финанси, производство и дистрибуция, което от своя страна се дължи на усъвършенстването на транспорта и логистиката и по-ефективното използване на регионалните сравнителни предимства в обкръжаваща среда. Усъвършенстването на процедурите по международното предвижване на стоки зависи от общите търговски разходи, организирането на транспорта, тарифите и времето, често наричани „4-те Т” на международната търговия. В рамките на ООН е установено, че за развиващите се страни при 10% -но намаляването на разходите за транспорт може да се постигне до 20%-но нарастване на вътрешния и международен стокообмен.*

С разширяването на диапазона на превозваните продукти, транспортните системи се приспособяват към новите експлоатационни условия при вътрешната, регионалната и международна товарна дистрибуция. Товарният транспорт предлага набор от услуги, свързани с приоритети по отношение на разходите, времето и надеждността на доставките, а по този начин нараства неговата значителна роля във веригите на стойността.

Увод

Според конвенционалната икономическа теория, икономическата ефективност изисква разнообразие от продукти, на достъпни цени, в резултат на специализацията, икономиите от мащаба и свързаните с това конкурентни предимства. От друга страна, международната търговия е спорна сфера на икономическа активност, тъй като в даден момент може да изиграе разрушителна и негативна социална роля, променяйки условията за преразпределение на обществените блага в рамките на националната икономика и водеща до закриване на редица неконкурентоспособни национални отрасли и дейности.

Глобалната икономическа система се характеризира с нарастващо равнище на интегрирация на производството и дистрибуцията, базирана на все по-съвършени

транспортни и логистични системи. В количествено изражение, обемът на материалните и нематериални продукти между отделните държави увеличава дела си и осигурява възможности за икономически ръст, като същевременно се намаляват разходите за производство. През 2007 г., глобалният външнотърговски обмен за пръв път надминава 50% от БВП, което превишава двукратно нивата от 1950 г. През периода 1960-2011 г., по данни на СТО и Световната Банка, постигнатият в сферата на търговията на дребно, вноса и износа е нарастнал от 18% на 52%. Тази тенденция е съпроводена от нарастване на международния транспорт, в частност контейнерните превози. От друга страна обаче, данните са неточни в някои случаи, особено когато международната специализация изисква един индустриален продукт да се превози няколко пъти, преди да бъде готов за крайно потребление. Това се отнася за държави с висока степен на интеграция, например НАФТА (Канада, САЩ и Мексико), както и ЕС. Нарастването на износа може да се разглежда в цикъл на развитие (до 1980 г.), в цикъл на ускорение (1980-2000 г.) и достигане на върхови стойности (2000-2008 г.) Трябва да се има предвид също и фактът на нарастване на търговския дисбаланс, а финансовата криза 2008-2009 г. доведе до значително намаляване на сметовните нива на търговията на дребно, почти с 25% за една година. Основната причина може да се търси в намаляването на потреблението на стоки с дълъг жизнен цикъл (мебели, бяла и черна техника, автомобили), отложено поради неясното бъдеще. След този период отново се забелязва увеличение, дължащо се на развиващите се икономики (Китай, Индия, Бразилия и т.н.)

1. Транспортно-логистично обслужване на глобалната търговия

Улесняването на международната търговия изисква усъвършенстване на процесите на пространствено преместване, с оглед намаляването на общите търговски разходи, зависещи от трансфера, тарифите, транспорта и трафика, наричани често „четирите Т” на международната търговия. Оценките на ООН показват, че за развиващите се държави при 10% намаляване на разходите за транспорт се постига 20% ръст на ефективността на вътрешната и международна търговия.

С нарастването на продуктовата гама, транспортните системи се адаптират към нови експлоатационни условия в местната, регионална и международна дистрибуция на товари. Товарният транспорт предлага пълен набор от услуги, свързани с приоритети като разходи, време, надеждност, поради което играе нарастваща роля в създаваните вериги на стойността.

Нарастването на размера на навлата, както и отдалечеността на отправните и получаващи дестинации увеличават значението на международния транспорт като основен фактор за подкрепа на глобалната икономика. Икономическото развитие на Азиатско-тихоокеанския регион и Китай през посредните години дава силен тласък на международните превози. Значителните по размер търговски разстояния водят до високи изисквания както към сектора „морски транспорт”, така и към пристанищните дейности. Бурното развитие на промишлеността в Китай превръща тази страна в крупен вносител на увеличаващи се количества суровини и енергоносители, като същевременно нараства износът на продукти за индустриално и крайно потребление. В резултат на това се наблюдава рязък ръст на търсенето на международни превози на дълги разстояния, практически в глобален мащаб. В пристанищата, разположени в делтата на Перлената река в провинция Гуандун понастоящем се обработват контейнери, чийто размер е равен на контейнерите, обработвани във всички пристанища на САЩ. Системите за международен транспорт са подложени на нарастващия натиск от допълнителните изисквания по отношение на превозваните количества и превозните разстояния. Необходими са значителни технологични

подобрения, позволяващи превозите на големи количества товари, при това по-бързо и по-ефективно. Едно от най-значителни технологични постижения, допринесло за развитието на мобилността на товарите е контейнеризацията. Създаването на интермодални транспортни системи подобрява ефективността на глобалната дистрибуция, поради което делът на контейнеризираните генерални и дори масови товари[1] нараства все повече в световен мащаб. Следователно, транспортът, често споменаван като ключов фактор, а не като причина за международната търговия, е превърнат в решаващо условие за глобализацията. Често срещан проблем са „тесните места" в развитие на международните транспортни инфраструктури, което затруднява достъпа до глобалния пазар и намалява реализираните ползи при международната търговия. Изискванията са за дистрибуционна инфраструктура, включваща много на брой, различни като специализация партньори.

Либерализацията на търговията е съпроводена с нарастване на търсенето на транспортни услуги, тъй като сделките включва придвижването на товарни, капитали, хора и информация. Развитието на транспортния сектор се характеризира с глобална и регионална зависимост и конкуренция. Подобно на други материални и нематериални продукти, покупко-продажбата на транспортните услуги се извършва на пазарен принцип, но в този процес се наместват и различни форми на обществен контрол (под формата на разнообразни регламенти), например собствеността над превозвачите и инфраструктурните компоненти. Основен елемент на свързаните с транспорта сделки са разходите, които се договарят между доставчика на услуги и търговеца, на база на пазарните условия или според принципите за ценообразуване в обществения транспорт (тарифиране).

Комерсиализацията на транспортните услуги (т.е. тяхното предлагане на пазара) е основен измерител за тяхната динамика. В световния сектор за товарни превози, превозвачите за по принцип частни дружества. Освен маркетингът, важен момент при комерсиализацията са инвестициите в транспортната инфраструктура. Инвестициите са предназначени за разширяване на географския обхват, за повишване на капацитета на транспортната система или за усъвършенстване на експлоатационните условия. Общественият и частният сектор в тарнспорта имат различен принос в инвестиционния процес, в зависимост от икономическите, социални и стратегически интереси. Очевидно, частният сектор инвестира в тези транспортни сектори, където се очаква по-висока възвращаемост, докато обществените инвестиции са подчинени на социални и стратегически изисквания. В много случаи частните доставчици на транспортни и инфраструктурни услуги срещат трудности в опитите да действат независимо при формулирането и реализирането на инвестиционните си намерения в транспорта. Транспортните фирми от различните сектори често „лобират" пред местните и държавни институции на властта, с оглед на получаването на подкрепата на регулаторните органи за проекти, защитаващи частни, но и обществени интереси.

Товарният транспорт като цяло е зависим от частни интереси, особено секторът „морски транспорт". Логистичният отрасъл също така е ориентиран към обслужване на частни търговски интереси, посредством притежаваните от него терминали, транспортни средства и складова база. Дистрибуцията на товари е превърната в основен елемент на глобалната търговия, тъй като повишава конкурентоспособността на регионите с развити логистични възможности. Този вид конкурентоспособност често се отъждествява с конкурентоспособността на други сегменти от веригата за доставки, например с добива на природни ресурси, производството и търговията на дребно. Отчитането на обществени и частни интереси води до приоритети при

[1] Считани доскоро за неподходящи за превоз в контейнери

разпределението на инвестициите в различни инфраструктурни дейности, свързани с логистиката и управление на веригите за доставки. Това се осъществява под формата на логистични зони, свързани с интермодални терминал, например пристанищни съоръжения или железопътни гари. Услугите при превозите на товари все по-често се възлагат на външни изпълнители, а много компании признават, че транспортният процес и складовите дейности не са част от основния им бизнес. От друга страна, фирмите намаляват броя на доставчиците на транспортни услуги, за оптимизиране на разходите си и подобряване на обслужването. Извършването на логистични дейности дава възможности на големите транспортни фирми да поемат контрол върху повече сегменти от веригата за доставки. Нарастването на функционалната интеграция води до премахването на редица междинни стъпки в транспортната верига, например претоварванията от едно на друго транспортно средство. Сливанията и придобиванията създават големи логистични оператори, контролиращи веригите за доставки (мегапревозвачи). Ролята на информационните технологии (за контрол на транспортните и свързаните с тях процеси) и интермодалната интеграция (за контрол над потоци от продукти) водят до повишаването на интензивността от експлоатацията на веригите за доставка, чрез сключваните сделки и информационния обмен. В крайна сметка, логистиката е управлението на потоците от товари във времето и пространството и глобализацията усложнява спектъра от задачи, като същевременно увеличава трудоемкостта (чрез товарене, опаковане и разтоварване) и създава трудности при управление на информационните потоци (обработка на поръчки, резервация на превозен капацитет, маршрутизация и т.н.)

С разширяването на диапазона на производството, при дистрибуцията на товари транспортните системи се адаптират към нови експлоатационни условия на местно, регионално и международно равнище. Превозните услуги са широкоспектърни, при обръщане на нужното внимание на разходите и времето за доставките, тяхната приоритетност и надеждност. Обръща се внимание на следните важни фактори:

- Разширяването на териториалния обхват на веригите на стойността с оглед повишаването на ефективността на транспорта;
- Осигуряване на по-високо равнище на контрол над веригите за стойността, чрез намаляване на разходите за телекомуникационно обслужване и развитие на ИКТ[2];
- Технологичното усъвършенстване, предимно в областта на интермодалния транспорт съдейства на процеса на непрекъсваемост между различните видове транспорт, в частност сухопътен/морски, а следователно и при продуктовите вериги.

Постигнатите резултати се изразяват в повишаване на скоростите за доставка на товарите, намаляване на влиянието на разстоянието както при превозните услуги, така и при организиране на производството. Този процес се дължи на повишения капацитет и ефективност на международните и вътрешни транспортни системи, особено на сухопътния и морския сектори. Счита се, че географията на транспортните системи е в основата на създаваните вериги на стойността. Най-важните области на интеграция между транспортните и продуктови вериги са следните:

- **Вериги на стойността за продукти, предназначени за земеделие**. Тук като изходни продукти са включени последователно изкуствените торове и оборудването, а крайните продукти са зърнени култури, зеленчуци и продукти от животински произход. За тази производствена система се използват различни видове транспорт (железопътни вагони, товарни автомобили и кораби-

[2] ИКТ имат широка сфера на влияние върху управлението на системите за дистрибуция на товари

зърновози). Краткият жизнен цикъл на тези продукти изисква допълнителна адаптация и редица ограничения. Освен това, превозите на селскостопанска продукция са сезонни. Важна роля в процеса на складиране и претоварване на зърнените култури играят пристанищата, а увеличаващият се дял на международните превози на тези продукти води до тяхната контейнеризация. През 2007 г., 100 млн. т зърнени култури са превозени с кораби за насипни товари, а допълнително 10 млн. т. - с контейнери. Заради ограниченията в натоварването, 20-футовият контейнер е най-подходящ, тъй като поема пълен товар с тегло 20 т, докато за 40-футовия контейнер съществува ограничение за максимално тегло до 28 т;

- **Вериги на стойността за енергоносители**. Тук е включен превозът на горива (суров петрол, каменни въглища, природен газ и т.н.) от мястото на техния добив до мястото на преработка и потребление. Масовите товаропотоци се поемат от железопътен и морски транспорт, а при възможност и от тръбопроводен транспорт. Създаваните вериги на стойността са устойчиви, поради необходимостта от непрекъснато снабдяване с енергоносители, с незначителни сезонни колебания;
- **Вериги на стойността за метали**. Подобно на веригите за енергоносители, тук са включени превозите на минерални суровини от мястото на техния добив към индустриалните зони за тяхното потребление (автомобилостроене, корабостроене, строителни материали и пр.);
- **Вериги на стойността за продукти на химическата промишленост**. Тук са включени превозите на нефтопродукти и изкуствени торове. Тази верига е свързана с енергийния и селскостопанския сектори, тъй като едновременно е техен потребител и доставчик;
- **Верига на стойността за дървен материал и хартия**. Тук е включен процесът на генериране от огромни горски зони, като Канада, Северна Европа, Южна Америка и Югоизточна Азия, превоз към центровете са производство на дървен материал и хартия и доставката до потребителите;
- **Верига на стойността за строителството**. Включва превозите на строителни материали като цимент, пясък, тухли и дървен материал, предимно на къси разстояния;
- **Вериги на стойността за обработващата промишленост**. Включен е диференциран набор от предвижвания в пространството на готови и незавършени продукти, между различни места на произход и местоназначение, свързани със степента на функционална специализация и географско местоположение на всеки производствен сектор. Тези товаропотоци също са обект на увеличаваща се контейнеризация.

Голяма част от веригите на стойността са свързани с регионалните транспортни системи, но глобализацията увеличава размера на товаропотоците, изискващи международен транспорт. Използването на ресурси, резервни части и незавършеното производство в продуктовите вериги показва типа на трафика, а транспортните системи се адаптират към потребностите на веригите на стойността, което от своя страна поражда диверсификация на предлагането.

2. Транспортно-логистично обслужване на външната търговия на Р България

Външнотърговското транспортно-логистично обслужване на страната може да се анализира от публикуваните данни на НСБС[3]:

[3] Източник: http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2013/03/

Таблица 1

Обем на превозите товари по видове транспорт в международно съобщение (в т, период 2009 – 2011 г.)

Внос	Износ	Транзит	Общо международни превози	% съотношение на вътрешни/международни превози
Сухопътен транспорт				
Автомобилен транспорт				
2650088	2054425	545723	5250236	0,49
Железопътен транспорт				
2918999	1823806	1453158	6195963	0,41
Съотношение на обема на превозите между автомобилния и железопътния транспорт				
0,91	1,13	0,38		
Общо сухопътен транспорт (международни превози)				
5569087	3878231	1998881	11446199	0,44
Воден транспорт[4]				
5003389	6638872	965085	12603746	-
Сравнителен анализ сухопътен/воден транспорт				
1,11	0,58	2,08	0,91	
Въздушен транспорт				
22492,4	25143	-	47635,4	-

Анализът на данните от горната таблица налага следните по-важни изводи:

1. Сухопътният транспорт заема важно място в логистичното обслужване на външната търговия. Той изпреварва водния при обслужването на вноса, като има много по-голямо значение и в транзитно съобщение. Този случай не е типичен, като се има предвид, че според данните на IMO и UNCTAD[5], морският транспорт, като част от водния заема висок относителен дял при международния трафик на товари;
2. Железопътният и автомобилен транспорт разменят относителен дял по отношение на обема на превозите: като цяло за анализирания период автомобилният транспорт има по-малък зял по износа и по-голям при вноса, но при транзитните превози водещата роля на железопътния транспорт е решаваща. Това означава също така, че автомобилният транспорт на България притежава неусвоен потенциал в сферата на транзитното обслужване (като основен конкурент за турските товарни автомобилни превозвачи);
3. Увеличава се ролята на въздушния транспорт при международните превози, въпреки кризата. Преобладават превозите на товари по износа (от порядъка

[4] Water-borne transport

[5] International maritime organization, United Nations' Commission on Trade and Development: Развиващите се страни са с най-голям дял в морските превози (60% от натоварениттеи 56 % от разтоварените стоки), развитите икономики са с дялове 34 % и 43 %. Страните в преход отчитат дялове съответно от 6 % за натоварени и 1 % от разтоварените стоки (в глобален план). (UNCTAD Review of Maritime Transport 2011)

на 53% от общия обем на трафика). При това, според данните има ежегодно нарастване на въздушния трафик от и към страната ни.

Таблица 2

Обем на контейнерния трафик в международно съобщение на Р България превозите (в TEU, период 2009 – 2011 г.)

Внос	Износ	Транзит	Общо контейнерен трафик
84838	57005	124237	266080
Относителен дял от общия контейнерен трафик			
31,9 %	21,4 %	46,7 %	100%

Както е видно от горната таблица, най-голям е обемът на контейнерния трафик в транзитно съобщение. Съществуват резерви са увеличаването му в износа на страната. Характерна е неравномерност на контейнерния трафик (при вноса през 2010 г. е налице увеличение от около 17% и нов спад през 2011 г.; при износа - 61% нарастване през 2010 г. и спад с около 17% от през 2011 г. ; при транзита – 23% увеличение през 2010 г. и ново чувствително увеличение от 61% през 2011 г.)

Заключение

Консолидацията на регионалните пазари, водеща до нарастването на трансграничния трафик принуждава транспортните фирми да създават глобални съюзи, разчитайки на нарастваща либерализация на транспортния пазар и пазара на телекомуникационни услуги, като средство за привличане на инвестиции и повишаване на производителността. Дерегулацията и приватизацията в транспортния сектор водят до преосмисляне на държавната политика по отношение на дейността и собствеността на националните превозвачи, пристанищата, летищата и други обекти на инфраструктурата. С това по същество се преструктурират националните, международният и глобален транспортни сектори, а появата на транснационални транспортни корпорации е важен момент при регулирането на глобалните товаропотоци по въздух, вода и суша, преминаващи през летищата, пристанищата и железопътните гари.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Кирова, А., Международен транспорт, спедиция, застраховане, изд. Найс, 2011 г., ISBN 978-954-8587-11-2;

[2] Rodrigue, Jean-Paul, The Geography of Transport Systems, 3rd Edition, Routledge, Taylor and Francis Group, 2013, ISBN 978-0-415-82253-4;

[3] Black, W. (2003) Transportation: A Geographical Analysis. New York: Guilford.

[4] Статистическа информация, НСБС, http://nsbs.bg

TRANSPORT, GLOBALIZATION AND INTERNATIONAL TRADE

Antoaneta Kirova
toniask2005@abv.bg

Todor Kableshkov University of Transport,
158 Geo Milev Street, Sofia,
BULGARIA

Key words: *integrated transportation services, the 4 "Ts" of international trade, transportation and value chains*

Abstract: *Widening the range of goods for transportation within the national, regional and international logistical and distribution chains requires the transportation systems to adapt to the new operational conditions. The integrated freight transport services are oriented towards the priorities such as costs, time and reliability of deliveries, thus increasing the role of transportation in creating the value chains.*