

## **Индустрия моды и климатическая повестка: выбор потребителей**

*Николаева Марина Александровна*

*Студент (бакалавр)*

Российский химико-технологический университет имени Д.И. Менделеева, Институт химии и проблем устойчивого развития (ИПУР), Москва, Россия

*E-mail: m-nikolaeva18@mail.ru*

Индустрия моды - это отрасль мировой экономики, целью которой является удовлетворение увеличивающихся потребностей растущего населения в одежде в условиях глобального рынка и постоянных изменений модных тенденций, что оказывает серьезное воздействие на изменение климата.

Процесс глобализации способствовал изменению потребительской модели и увеличению объемов производства одежды. К концу XX в. многие развитые страны стали переносить производства в развивающиеся страны, что не могло не повлиять на состояние окружающей среды, социально-экономическое развитие, а также трансформацию международных производственно-сбытовых сетей [3].

В цепях поставок транснациональных компаний индустрии быстрой моды выстроены связи между спросом, возникающим в основном в развитых странах, и производством, сконцентрированным на территориях, отдаленных от головных офисов брендов, в Юго-Восточной и Центральной Азии [1, 4]. Такое расширение логистической цепи позволило, с одной стороны, увеличить объемы выпускаемой продукции, снизить затраты и нагрузку на окружающую среду в странах-потребителях, с другой стороны, способствовало ухудшению экологической обстановки и переносу углеродного следа в страны-производители.

Еще недавно модные бренды, представленные в России, при выпуске новых коллекций учитывали в большей степени смену сезонов, выпуская новые изделия от 2 до 4 раз в год, при этом население ориентировалось на качество и долгий срок службы одежды. Сейчас же общество потребления диктует необходимость доступной и модной одежды. Уход от «сезонности» наиболее известными брендами способствовал переходу к концепции так называемой «быстрой» моды. Стремительное развитие новых цифровых технологий и Интернета привело к очень быстрому ускорению темпов смены модных тенденций. Кроме того, в наши дни рост потребления вырос за счет уровня жизни в развитых странах и быстрого увеличения численности населения в развивающихся.

Авторское исследование цепей поставок в сегменте одежды основано на анализе официальных сайтов компаний и данных Федеральной таможенной базы за период с января по август 2022 г. Основным объектом исследования являются крупные бренды быстрой моды, оставшиеся в России, общее количество магазинов которых по стране больше 85.

Самыми крупными производителями являются Бангладеш, Китай, Вьетнам и Узбекистан. Суммарный вес одежды, ввезенной в Россию за исследовательский период, составляет 22 млн т при условии введения санкций (со стороны западных стран, которые являлись основными представителями быстрой моды в России), временного закрытия некоторых брендов, а также ограничения в выборке компаний. Резкое сокращение поставок произошло в апреле, максимальный спад пришелся на июнь, частичное восстановление ввоза произошло в августе. Данные проблемы связаны с отказом ряда компаний работать на территории нашей страны из-за геополитического конфликта и связанного с ним роста курса доллара, влияющего на цены экспортных товаров.

Производство одежды оказывает негативное воздействие на изменение климата. Наибольшее количество выбросов парниковых газов приходится на добычу сырья и крашение

ткани (примерно по 10 кг CO<sub>2</sub> экв./кг). Значительный углеродный след отмечается на этапе использования одежды (стирки, глаженья, химчистки), на который в среднем приходится 17 кг CO<sub>2</sub> экв./кг, а также ее утилизации, в частности на захоронение на мусорном полигоне приходится 6 кг CO<sub>2</sub> экв./кг [6].

Глобальный транспорт является одновременно основным потребителем мировой добычи нефти и основным источником выбросов парниковых газов. Выбор вида транспорта зависит от географического положения производителей, продавцов и потребителей, объема груза, срока поставки и финансовых вложений. Более 80% мировой торговли осуществляется морским транспортом [5], т.к. это позволяет перевозить значительные грузы на большие расстояния при относительно невысоких затратах. Прямые выбросы от морского транспорта (20 г CO<sub>2</sub>/т·км) и его энергоемкость (8,7 ЭДж за 2021 г.) являются довольно небольшими по сравнению с другими видами транспорта, но в условиях масштабного использования оказывают значительное влияние на окружающую среду и климат. Железнодорожный транспорт сопоставим по выбросам (для тепловозов: 25-60 г CO<sub>2</sub>-экв/км; для электровозов: 10-25 г CO<sub>2</sub>/т·км) и энергоемкости с морским, но ограничен имеющейся инфраструктурой [2].

Таким образом, глобальная повестка, направленная на реализацию ЦУР №13 «Борьба с изменением климата» диктует необходимость снижения углеродного следа индустрии моды. Это возможно реализовать через: (1) уменьшение потребления товаров индустрии быстрой моды; (2) предпочтение товаров с меньшим углеродным следом (через экологическую сертификацию); (3) выбор в пользу местного производства; (4) бережное отношение к вещам и длительное использование одежды; (5) ответственный подход к утилизации текстильных изделий; (6) снижение углеродного следа транспортировки в системе «производитель-потребитель-утилизатор» за счет перехода на новые виды топлива, требующего значительных финансовых вложений, т.к. он сопровождается постепенной заменой старых судов новыми или масштабным переоборудованием транспортного парка.

### Источники и литература

- 1) Баркова Н.Ю. Управление цепями поставок транснациональных компаний в индустрии моды: Автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Н.Ю. Баркова. Гос. ун-т управления. М., 2016.
- 2) Влияние экологической повестки на международные железнодорожные грузоперевозки: [https://index1520.com/upload/medialibrary/e9a/OTLK-eco-ru\\_3.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/e9a/OTLK-eco-ru_3.pdf)
- 3) Долженко И.Б. Влияние глобализации на изменения потребительских предпочтений и операции ТНК индустрии моды // Международный журнал гуманитарным и естественных наук. 2020, № 7–1(46).
- 4) Рогожина Ю.В., Гусева М.А., Андреева Е.Г. О проблемах качества Fast Fashion одежды, производимой в условиях аутсорсинга // Научные исследования и разработки в области дизайна и технологий: Тез. докл. Всерос. науч.-практ. конф. 20 марта 2020 г. Кострома. 2020.
- 5) Farkas A., Degiuli N. Greenhouse gas emissions reduction potential by using antifouling coatings in a maritime transport industry // Journal of Cleaner Production. 2021, № 295 (5).
- 6) Munasinghe P., Druckman A., Dissanayake D.G.K. A systematic review of the life cycle inventory of clothing // Journal of Cleaner Production. 2021, № 320.