

ИССЛЕДОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
ГРУЗОПОТОКОВ
THE STUDY OF THE EUROPEAN EXPERIENCE IN
TRANSPORT AND LOGISTIC SERVICE OF FREIGHT FLOWS

А.С. Зиневич

Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь

A. Zinevich

Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

В статье рассмотрены теоретические и практические аспекты функционирования европейского рынка транспортно-логистического обслуживания внутренних и транзитных грузопотоков.

The article examines theoretical and practical aspects of functioning of the European market of transport and logistic service for internal and transit cargo flows.

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в ходе формирования общемировой транспортной стратегии прослеживаются тенденции упрощения движения товаров путём развития транспортной и логистической инфраструктуры, повышения качества и комплексности логистического обслуживания, развития мультимодальных и интермодальных грузоперевозок. При этом максимальное удовлетворение внутренних потребностей в перевозках, а также реализация транзитного потенциала для каждой из стран обеспечиваются путём развития сетей логистических (ЛЦ) и транспортно-логистических (ТЛЦ) центров на их территориях. В европейских государствах с развитой рыночной экономикой на сегодня успешно работают крупные инфраструктурные объекты, которые осуществляют комплексное транспортно-логистическое обслуживание внешнеторговых и транзитных грузопотоков. Исследование тенденций и специфики их функционирования представляет существенный интерес для Республики Беларусь – транзитной страны, находящейся на пути становления и развития своей национальной транспортно-логистической системы.

ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Характеристика современного состояния общеевропейского транспортно-логистического рынка представлена в аналитических публикациях немецких экспертов [1]. Так, по итогам 2016 года общий объём рынка транспортно-логистических услуг в 30 странах Европы (28 членов Европейского союза, Норвегия и Швейцария) составил 1 050 млрд. евро (прирост за два года – на 9,4%, за четыре года – на 12,9%). В пятёрку европейских стран-лидеров по объёму оказываемых логистических услуг традиционно входят Германия, Франция, Великобритания, Испания и Италия.

Общий объём перевозок, выполненных в рамках транспортно-логистического рынка рассматриваемых европейских стран, по итогам 2014 года составил 18,6 млрд. тонн, в 2016 году – 19,2 млрд. тонн (годовой прирост – 3,2%). Структура общего объёма выполненных перевозок по видам используемого транспорта приведена на рис. 1 [1].

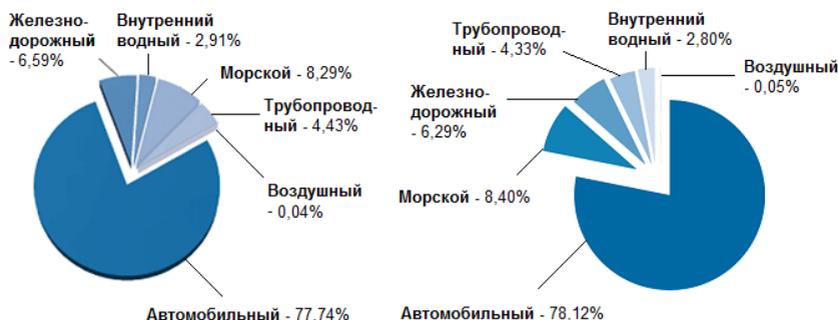


Рисунок 1 – Структура общего объёма перевозок на рынке транспортно-логистических услуг 30 европейских стран: а – 2014 г.; б – 2016 г. (млн. тонн)

Следует отметить высокую востребованность автомобильного транспорта при перевозках грузов в странах Европы.

Опыт стран Западной Европы показывает значительную роль транзитных транспортно-логистических центров в развитии единой общеевропейской инфраструктурной сети. Так, в Нидерландах деятельность транзитных логистических центров приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции – 31%, в Германии – 25%.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30% [2]. При этом существует множество разновидностей объектов логистической инфраструктуры, имеющих различную специализацию. Так, в зарубежном издании [3] для обозначения инфраструктурных объектов логистики и их элементов предложено использование следующих англоязычных терминов:

– *logistics real estate* («объект логистической инфраструктуры») – это объект с необходимым инфраструктурным и техническим оснащением, осуществляющий все виды логистического обслуживания: перегрузка, хранение, комплектование, упаковка, контроль качества, консолидация и деконсолидация отправок и т.п.;

– *warehouses* («складские комплексы») – это центральные и региональные распределительные склады, особенности оснащения которых зависят от спектра выполняемых функций и характера логистического обслуживания. Большинство складов обеспечивают возможность доставки товаров с их прямой перегрузкой;

– *transshipment halls* («перезрузочные терминалы») – это перевалочные пункты, которые служат для распределения товаров, доставляемых транспортом, осуществляющим перевозки на дальние и короткие расстояния. Поскольку товары хранятся короткое время и ввиду высокой пропускной способности, рассматриваемые объекты при их небольшой высоте и вместительности имеют многочисленные ворота-выезды для двухсторонней поставки;

– *distribution centres* («распределительные центры») – это крупные инфраструктурные объекты, которые имеют ещё большее количество погрузочных ворот и оснащаются автоматизированными системами хранения и комплектования;

– *logistics service centres* («логистические центры») – это разновидность инфраструктуры, выступающей связующим звеном между отдельными поставщиками, складскими и транспортными компаниями и обеспечивающей доставку продукции точно в срок;

– *logistics park* («логистический парк») – это площадка, где сконцентрированы несколько логистических объектов в целях кооперации в форме совместного использования инфраструктуры.

По итогам исследования европейской практики транспортно-логистического обслуживания грузопотоков можно привести примеры наиболее успешных инфраструктурных объектов:

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

– «Европейский Торгово-Транспортный центр» в Франкфурте-на-Одере (Германия): крупный объект на немецко-польской границе, связующее звено между западно- и восточноевропейскими компаниями, пример реализации концепции трансграничного ТЛЦ. Общая площадь объекта – 70 гектаров, располагаемые складские площади – 3 000 м², имеется связь с различными видами транспорта;

– ТЛЦ *Малашевичи* (Польша): объект вблизи белорусско-польской границы, оказывающий комплексные перевалочные и экспедиционные услуги, включая таможенное обслуживание внешнеторговых перевозок с учётом возможностей складирования и сортировки грузов. В составе ТЛЦ функционируют железнодорожно-автомобильный перевалочный пункт; терминал по перегрузке нефтепродуктов; перевалочный пункт Короцин, обслуживающий автомобильные транзитные грузоперевозки в системе МДП.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты исследования тенденций в развитии современного европейского транспортно-логистического рынка, сформировавшей терминологии в области инфраструктуры логистики и примеров практики успешных европейских ТЛЦ призваны стать частью методического обеспечения для поиска научно обоснованных путей развития транспортно-логистической системы Беларуси.

ЛИТЕРАТУРА

1. Top 100 in European Transport and Logistics Services 2015/2016: Executive Summary [Electronic resource]. – Mode of access: [http://www.scs.fraunhofer.de/content/dam/scs/de/dokumente/studien/Top 100 EU 2015 Executive Summary.pdf](http://www.scs.fraunhofer.de/content/dam/scs/de/dokumente/studien/Top%20100%20EU%202015%20Executive%20Summary.pdf). – Date of access: 01.04.2018.

2. Ивуть, Р.Б. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве: монография / Р.Б. Ивуть и др. – Астрахань: АГТУ, 2012. – 404 с.

3. Gleissner, H. Logistics: Basics – Exercises – Case Studies / H. Gleissner, J.C. Femerling. – London: Springer International Publishing, 2013. – 311 pp.