

ЛОГИСТИКА

УДК 339.923
ББК 65.291.59

**ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ**

П. В. Божанов¹, А. Д. Молокович²

bozhanov@tut.by, molokovitch@sbmt.by

¹Магистр экономических наук, зам. генерального директора,

БелНИИТ «Транстехника», г. Минск

²Кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Логистика»

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ, г. Минск

Аннотация

В статье рассмотрены вопросы транспортировки грузов по территориям стран Западной Европы, включая состояние и функционирование транспортной и логистической инфраструктуры, представлены стратегические и программные документы Европейского союза по вопросам интеграции и совершенствования национальных транспортных комплексов стран – участниц Европейского союза для создания единой европейской транспортной системы, описаны международные программы и проекты Европейского союза по развитию транспортной и логистической инфраструктуры, определены основные тенденции развития транспортно-логистической деятельности на территории Европейского союза, установлены страны – лидеры по эффективному использованию своего транспортно-логистического потенциала для оптимизации транспортировки грузов, выявлена главенствующая роль автомобильного транспорта в перевозках грузов по территории Европейского союза, сформулирован вывод об эффективном функционировании европейской транспортной системы для обслуживания логистических цепей поставок товаров.

Ключевые слова: груз; инфраструктура; логистика; перевозки; политика; программы; тенденции; транспорт; услуги; эффективность.

**TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS
ACTIVITIES IN THE EUROPEAN UNION**

P. V. Bazhanau¹, A. D. Molokovitch²

bozhanov@tut.by, molokovitch@sbmt.by

¹Master of economic sciences, Deputy director,

BelNIIT "Transtecnica", Minsk

²Candidate of economic sciences, Associate Professor, head of Department of logistics

School of Business and Management of Technology of BSU, Minsk

Abstrakt

The article deals with the issues of transportation of cargoes on the territories of the countries of Western Europe, including the condition and operation of transport and logistics infrastructure, presented the strategic and policy documents of the European Union on the integration and improvement of national transport systems of the participating countries of the European Union to create a single European transport system, describes the international programs and projects of the European Union on the development of transport and logistics

infrastructure, the main positive trends in the development of transport and logistics activities on the territory of the European Union, established country leaders to effectively use its logistics capabilities to optimize cargo transportation, identified the primary role of road transport in the transport of goods on the territory of the European Union, concludes that the effective functioning of the European transport system for logistics service supply chain of goods.

Keywords: cargo; infrastructure; Logistics; transportation; policy; programme; trends; transport; services; efficiency.

ВВЕДЕНИЕ

Государства Западной Европы одни из первых столкнулись с проблемами доставки грузов по причине большого скопления стран на небольшой территории. Остро стоял вопрос создания интегрированной европейской транспортной системы, обеспечивающей уменьшение стоимости и времени доставки грузов и сопутствующих рисков. Для решения этой задачи активно стали реализовываться международные программы и национальные проекты с применением логистических принципов. Современное состояние и функционирование транспорта и логистической инфраструктуры на территории Европейского союза (ЕС) свидетельствует об успешности политики, проводимой в этой области. В связи с этим целью данной статьи является выявление основных тенденций развития транспортно-логистической деятельности в ЕС.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Основным документом, заложившим основу развития Европейского экономического сообщества, стал Римский договор 1957 года, который определил, что одним из направлений общей политики новой Европы должна быть транспортная политика. Концепция общей транспортной политики была поддержана на конференции Европейских сообществ 1987 г. в виде четырех свобод движения при международном сотрудничестве: людей, товаров, услуг и капитала, что потребовало интеграции национальных транспортных систем, увеличения их пропускной способности и числа пограничных транспортных переходов и стыков, изменения соотношения видов транспорта, совершенствования координации перевозок. Концепция формирования общеевропейской системы товародвижения, предусматривала создание опорных транспортно-логистических центров (ТЛЦ), объединенных в ассоциации (так называемые европлатформы), взаимодействие которых должно было обеспечить функционирование единой европейской транспортной сети. Впервые европлатформа была создана в 1991 г. Она представляла собой Европейскую ассоциацию «грузовых деревень», которая непосредственно участвовала в создании и управлении транспортно-логистическими центрами по всей Европе. Ассоциация объединяла 62 компании из 10 европейских государств, таких как Италия, Греция, Франция, Португалия, Испания, Дания, Венгрия, Украина, Германия и Люксембург. В самих ТЛЦ функционирует свыше 2,5 тысяч компаний, оказывающих различные логистические услуги [1]. Основная цель деятельности ассоциации состоит в продвижении и расширении концепции создания логистических центров по всему миру, а также в установлении и развитии взаимоотношений между логистическими системами других стран или ТЛЦ.

Логистические центры играют значительную роль в формировании бюджета и сокращении логистических затрат. Например, в Нидерландах логистические центры приносят 40 % дохода транспортного комплекса страны, во Франции – 31 %, в Германии – 25 %. В ЕС логистические услуги являются одними из наиболее значимых в экономике – оборот рынка таких услуг превышает 600 млрд. евро в год [2, с. 7].

Опыт развития логистических центров в ЕС свидетельствует, что в процессе своего функционирования они проходят несколько этапов развития: от выполнения отдельных

функций, связанных с операционной деятельностью, до логистического центра с высокоразвитой инфраструктурой и впоследствии к созданию опорной сети логистических центров [3, с. 16]. В ЕС наблюдается тенденция укрупнения логистических операторов и их объединения в союзы и включения в глобальную логистическую систему. Относительно новой тенденцией является формирование общеевропейской системы товародвижения, которая предусматривает наличие опорных центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических центров. Такая система призвана ускорить продвижение грузов и обеспечить непрерывность товародвижения.

Для развития общего рынка услуг ЕС проводит согласованную транспортную политику. Так, непрерывное и поступательное развитие транспортной инфраструктуры закреплено в Маастрихтском договоре (1992 г.), в Белой книге ЕС (1992 г.) и Программе действий в области транспорта на 1995–2000 гг. (1995 г.). В данных документах сформулированы задачи, предусматривающие интеграцию национальных транспортных сетей и различных видов транспорта для создания европейской транспортной сети, улучшения транспортной инфраструктуры и развития транспортных связей.

В развитие программных документов ЕС в 1993 г. инициирована программа по развитию международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия под названием «Трасека – Новый шелковый путь», который признан международными организациями как естественный транзитный мост. Целью стратегии «Трасека» являлось создание устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы, основанной на интеграции национальных сетей инфраструктуры, развитии устойчивых цепей перевозок, сохранности, безопасности и стабильности перевозок. ЕС в рамках «Трасека» финансирует проекты, которые направлены на гармонизацию законодательства, упрощение процедур пересечения границ, совершенствование тарифной политики, институциональное укрепление, подготовку кадров, развитие транспортной инфраструктуры и создание логистических центров.

Следующим шагом в реализации единой транспортной политики ЕС стала конференция по европейскому транспорту 1994 г., на которой сформулирована задача по разработке единой транспортной системы – Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), приоритетным направлением развития которой является ее увязка с национальными сетями стран Центральной и Восточной Европы. Для устранения узких транспортных мест в ЕС с 1996 г. реализуется концепция «Совместные главные направления создания Трансъевропейской транспортной сети», которая является масштабным проектом совершенствования автомагистралей, железных дорог, внутренних водных путей. Основой этого проекта стала стратегия международных транспортных коридоров, выработанная в 1994 г. на второй Общевропейской конференции по транспорту [4, с. 23]. В TEN-T заложен принцип интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть. Важным положением ее основных направлений является расширение сети на Восток и соединение с транспортными сетями третьих стран.

С целью улучшения координации государственных программ в области транспорта в 2001 г. создана Европейская платформа транспортных исследований, в которой подчёркивается растущая роль организаторов транспортных потоков и которая направлена на комбинирование сильных сторон, присущих каждому виду транспорта. Финансирование проектов в транспортную инфраструктуру, особенно в странах Европы, в которых ВВП на душу населения составляет менее 70 % среднего по ЕС, осуществляет Европейский фонд регионального развития. Главное направление безвозвратного финансирования из фонда – сети автодорог. Это связано с тем, что наиболее остро в интеграции нуждался автотранспорт, который выполняет большую часть перевозок в ЕС. Наличие разветвленной сети автодорог и многочисленного парка грузовых автомобилей позволило использовать этот потенциал для минимизации расходов по доставке товаров. Средства, вложенные в сферу распределения, стали влиять на положение на рынке сильнее, чем средства, вложенные в производство.

Практически во всех странах значительная доля логистических затрат приходится на транспорт. Так, в британской экономике они составляют 41 %, а в Польше – до 50 %. В отдельных странах на долю транспортной составляющей приходится около 60 % таких затрат [5, с. 26].

Практика показывает, что в последние годы доля автотранспорта в перевозках грузов существенно выросла, в то время как доля остальных видов транспорта снизилась, что привело к отмене с 1988 г. национальных разрешений на перевозки грузов в рамках ЕС. Одновременно с упразднением границ в ЕС с 1993 г. ликвидирована система проверки на внутренних границах, а ограничением явился запрет на каботажные автоперевозки для нерезидентов ЕС, за исключением случаев наличия разрешения. Также стимулирует развитие автотранспорта транспортная политика ЕС, которая исходит из того, что ценообразование на автоперевозки является свободным и не регулируется государствами [4, с. 23]. Прогресс в строительстве скоростных магистралей, рассчитанных на высокую нагрузку на оси автомобиля, привел к расширению объемов и географии перевозок грузов.

Другим направлением формирования общего европейского пространства стала транспортная стратегия для региона Балтийского моря, которая была разработана в начале 1990-х гг. Согласно европейским программным документам, более тесная интеграция транспортной инфраструктуры стран Балтии в дорожную сеть ЕС должна способствовать укреплению торговых связей в рамках единого европейского пространства. Условием вступления стран Балтии в ЕС было приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с требованиями интеграционной группировки. В Белой книге ЕС 2001 г. отмечается, что основная задача при расширении ЕС – включение новых государств – членов в трансъевропейскую сеть, что является предпосылкой для их экономического развития, основанной на ожидаемом росте в сфере транспорта.

В 2003 г. принят План интеграции грузовых перевозок «Поддержка организаторов интермодального грузового транспорта», представляющий собой консультативный документ, состоящий из четырех блоков: безопасность движения, логистика грузового транспорта, контроль транспортной политики, интеллектуальные транспортные системы, которые необходимо учитывать при создании логистических центров.

Очередным документом ЕС в области транспорта стала в 2013 г. стратегия «Европа 2020» на 2014–2020 годы, в которой одной из задач определен устойчивый транспорт через создание инфраструктурной сети, которая будет способствовать развитию мультимодальных перевозок. Ее ядро составили девять транспортных коридоров: Балтика – Адриатика, Северное море – Балтика, Средиземноморский коридор, Средневосточный коридор, Скандинавия – Средиземное море, Рейн – Альпы, Атлантический коридор, Северное море – Средиземное море, Рейн – Дунай. Основой новой инфраструктурной политики стали модернизация и преобразование национальных транспортных систем в единую трансъевропейскую транспортную сеть. На финансирование начального этапа TEN-T выделено 26 млрд. евро. Проект планируют завершить к 2030 г. [6, с. 167]. К 2050 г. базовая сеть соединит автодорогами, а также железнодорожными магистральями (15 тыс. км) 94 морских порта и 38 международных аэропортов, что позволит ликвидировать узкие места транспортной инфраструктуры на 35 трансграничных переходах. Запланировано строительство более 90 тыс. км автодорог, на что планируется потратить до 2020 г. около 600 млрд. евро [4, с. 23].

Благодаря совершенствованию транспортной инфраструктуры быстрыми темпами развиваются контейнерные перевозки, которые являются альтернативой унимодальной доставке. Ежегодный прирост объемов контейнерных перевозок составлял 17–20 %. Особенно активно они развиваются в международном сообщении. Контейнерный грузооборот в Европе оценивается в 70 млн. тонн. В ряде случаев подобная перевозка – неотъемлемая часть маршрута из-за ограничений экологического и иного характера. Кроме того, стоимость перевозки одной тонны груза европейскими железными дорогами в три раза

меньше, чем автотранспортом. Кроме того, контрейлерные перевозки в рамках ЕС за год сокращают экологические издержки на 200–220 млн. евро, а на ремонте автодорог экономят до 500 млн. евро [7, с. 4].

Для расширения контрейлерных перевозок создана программа «Маркополо». Ежегодно по данной системе объемы перевозок прирастают на 15 %. В ее состав входят 17 стран, в каждой из которых определен оператор, отвечающий за организацию перевозок. Основные ее грузопотоки сосредоточены на направлении Север – Юг по пяти основным международным транспортным коридорам протяженностью 4,7 тыс. км.

Лидером таких перевозок является Германия, где ежедневно курсируют 70 таких поездов. Во Франции получила активное развитие система «Модалох». Вагон-платформа «Модалох» имеет площадки, которые обеспечивают въезд и выезд автомобилей с обеих сторон пути. Оперативность погрузки и выгрузки автопоездов является важным фактором этой системы. Основные контрейлерные маршруты Французских железных дорог ведут в Италию – курсируют четыре пары поездов, которые ежегодно перевозят 30–50 тыс. грузовиков. Активно развиваются контрейлеры и в небольших странах. В Словении проходит семь маршрутов – поезда курсируют в Италию и Германию, а также осуществляются внутренние рейсы. В связи с введением ограничений на перевозки и технические характеристики транспортных средств контрейлеры получили развитие в Венгрии. В ряде регионов этой страны в определенные дни автоперевозки запрещены.

Бурное развитие автоперевозок привело к тому, что автотранспортом на дальние расстояния доставляются минеральные грузы, строительные материалы, металлопродукция и другие грузы, которые традиционно тяготели к железнодорожному и речному транспорту. Маршруты большегрузных транспортных средств достигают 5 тыс. км. При этом наносится колоссальный вред не только экологии, но и дорожной сети.

Для перераспределения грузопотоков принят ряд директив ЕС по переводу перевозок с автомобильного на железнодорожный и водный транспорт. Планируется к 2030 г. переключить треть междугородних автоперевозок на железнодорожный транспорт. Согласно транспортной политике ЕС, принятой в Белой книге в 2011 г., до 2050 г. предусматривается сократить на 50 % магистральные автоперевозки грузов, перевозимых на расстояние более 300 км, и переключить их на железнодорожный и водный транспорт.

ВЫВОДЫ

На современном этапе европейская транспортная система представляет собой комплекс развитых транспортных сетей, взаимоувязанных с обширной логистической инфраструктурой, совместно обеспечивающих оперативную и сохранную доставку грузов различными видами транспорта и их распределение с учетом национальных особенностей европейских стран. Это достигнуто благодаря, во многом, поддержке, в том числе финансовой, со стороны, как отдельных государств, так и финансовых инструментов ЕС. Транспортная политика ЕС исходит из принципов комплексного и согласованного создания экономических условий для развития транспортно-логистической деятельности стран-участниц ЕС и их основных торговых партнеров, а также совершенствования международных транспортных коридоров, включая их транзитные участки.

Опыт ЕС по решению вопросов транспортировки и распределения товаров актуален как для Беларуси в отдельности, так и для всего Евразийского экономического союза. Это подтверждается тем, что основные направления согласованной транспортной политики Евразийского экономического союза разработаны с учетом лучших практик ЕС. Схожесть в цели двух интеграционных объединений и их сопредельное расположение обуславливают возможность использования примера ЕС по формированию единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза.

ЛИТЕРАТУРА

1. Савенко, С. В. Развитие транспортно-логистических центров в Европейском регионе [Электронный ресурс] / ТранспортИнформ. – Режим доступа: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>. – Дата доступа: 09.11.2013.
2. Сергеев, В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В. И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 5 (52).
3. Прокофьева, Т. А. Кластерный подход к проектированию мультимодального транспортно-логистического центра в Новороссийском транспортном узле / Т. А. Прокофьева, С. М. Резер // Вестник транспорта. – 2014. – № 11.
4. Холопов, К. В. Условия и принципы формирования единого автотранспортного пространства: опыт Евросоюза / К. В. Холопов, О. В. Соколова // Вестник транспорта. – 2015. – № 1.
5. Тужба, И. С. Формирование логистических принципов в строительной отрасли: специфика, перспективы, технологии принятия решений / И. С. Тужба // Актуальные проблемы современной науки. – 2014. – № 6.
6. Беларусь 2020: наука и экономика: Концепция комплексного прогноза научно-технического прогресса и приоритетных направлений научно-технической деятельности в Республике Беларусь на период до 2020 г. – Минск : Бел. Навука, 2015. – 211 с.
7. Образцова, В. Автомобили в роли пассажиров / В. Образцова // Транспортный Вестник. – 2014. – № 38 (5837).

Статья поступила в редакцию 05.07.2017