

Дашкуєв М.А.\*

## МЕХАНІЗМ НАДНАЦІОНАЛЬНОЇ КООРДИНАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄС

*Стаття присвячена аналізу особливостей становлення і розвитку механізму наднаціональної координації транспортно-логістичних комплексів країн-членів ЄС, дається характеристика сучасним тенденціям та перспективам генези транспортних галузей Євросоюзу.*

**Ключові слова:** транспортно-логістичний комплекс, ринок логістичних послуг, інституціональна структура, логістична інфраструктура.

*Статья посвящена анализу особенностей становления и развития механизма наднациональной координации транспортно-логистических комплексов стран-членов ЕС, дается характеристика современным тенденциям и перспективам генезиса транспортных отраслей Евросоюза.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистический комплекс, рынок логистических услуг, институциональная структура, логистическая инфраструктура.

*The article deals with an analysis special development of EU transnational coordinative transport-logistic complex's mechanism, contemporary tendencies and the perspectives of developing the EU's transportation branches.*

**Key words:** logistic transportation complex, logistic market, institutional structure, logistic infrastructure.

Постановка проблеми. Здійснення масштабних міжнародних інтеграційних проєктів у зоні ЄС передбачає зростаюче використання транспортної складової, формування дійсно єдиної транспортної інфраструктури, яка б забезпечила втілення ідеї про вільний потік товарів, капіталів, послуг і людей на усьому просторі ЄС, створення умов для ефективних зв'язків ЄС із сусідніми регіонами, реалізацію глобальної ролі ЄС у ХХІ столітті. Зростаючі економіко-технологічні можливості визначають процес наднаціональної координації транспортно-логістичних комплексів (ТЛК) країн-членів ЄС у якості суттєвого важеля впливу на загальний господарсько-економічний розвиток, інструмента формування окремих геополітичних векторів у стратегії європейських регіонів у глобальному сенсі. Сучасна транспортна політика ЄС постає як еталон координації масштабних довгострокових зусиль наднаціональною системою інституцій, гармонізації функціонування ТЛК на міжнародному рівні шляхом здійснення міждержавних інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства. Це потребує значних організаційних зусиль, наявності достатньо значного і кваліфікованого державного апарату країн-учасниць, наднаціональних регулюючих інституцій, що були б в змозі забезпечити «справедливий облік» різнос-

\* здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

торонніх інтересів країн-членів ЄС і разом з тим – динамічний розвиток економіки Євро-регіону у цілому і його окремих галузей.

Аналіз досліджень і публікацій. Аналіз публікацій, присвячених транспортній інфраструктурі ЄС дав можливість констатувати, що аспект координації ТЛК Євросоюзу виділений і акцентований недостатньо. Серед досліджень, опосередковано пов'язаних з проблемою координації, необхідно виділити наступні роботи з питань формування єдиної транспортної політики ЄС [1; 2, 43-102; 3; 4; 5]. Однак, суто тематичних досліджень процесів координації ТЛК ЄС автору знайти не вдалося, що і визначило актуальність статті.

Мета статті – дослідити особливості сучасної практики наднаціонального механізму координації транспортно-логістичних комплексів ЄС та перспектив розвитку транспортних галузей країн Євросоюзу у контексті нових геоекономічних викликів.

Виклад основного матеріалу. У системі наднаціональної координації ТЛК країн-членів ЄС логістика, як бізнес-концепція, базується на оптимізації внутрішніх і зовнішніх матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, бізнес-процесів з метою мінімізації загальних витрат ресурсів. Загалом, сучасні європейські логістичні системи, як адаптивні (самоналагоджені і самоорганізовані) системи зі зворотним зв'язком, виконують логістичні функції і операції на основі складної структури взаємовідносин з зовнішнім оточенням через окремі підсистеми. Ефективність логістичного процесу вимагає дотримання, по-перше, основних правил «7R»: 1R (right product) - потрібний товар; 2R (right quality) - необхідної якості; 3R (right quantity) - у необхідній кількості; 4R (right time) - у потрібний час; 5R (right place) - у потрібне місце; 6R (right customer) - потрібному споживачеві; 7R (right cost) - з необхідним рівнем витрат. Причому, недотримання хоча б одного із цих правил може привести до втрати споживачів і відповідної частки ринку. По-друге – системних галузевих і міжгалузевих стандартів, що регламентують експедиторську діяльність при реалізації мультимодальних транспортних проектів. По-третє – наскрізного (інтегрованого) логістичного управління бізнес-процесами компанії, виконання функцій організації, планування, регулювання, координації, контролю і аналізу у межах синтезованої системи, безперервного моніторингу як бізнес-процесів партнерів, так і всього логістичного ланцюга. За даними Європейської логістичної асоціації, застосування логістичних розробок дозволяє скоротити час виробництва товарів у середньому на 25% на рік, знизити собівартість виробництва продукції до 30%, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів від 30 до 70% [6].

Сьогодні у ЄС основною концепцією логістичного обслуговування є концепції Customer Satisfaction і Consumer Service, суть яких полягає у побудові таких відносин з кінцевим споживачем, у рамках яких можливе рішення практично всіх його проблем (на відміну від апробованих на українському ринку технологій простої дистрибуції), що накладає певні вимоги на функціонування служби логістики. Вертикальна інтеграція забезпечує можливість контролю над усім ланцюжком створення доданої вартості, а організаційна концепція, що лежить в основі розробки та впровадження служби логістики в компаніях ЄС, визначає: 1) високий рівень спеціалізації і наявність фахівців-універсалів; 2) наявність єдиної інформаційної системи; 3) ефективну децентралізацію прийняття рішень; 4) оптимальний рівень інтенсивності контролю. Тобто, застосовується так звана «закрита» корпоративна організаційна структура, що не дозволяє компаніям «зовнішнього середовища» запропонувати більш ефективні рішення для окремих ланок логістичного ланцюга, знизити рівень витрат на взаємодію мультивендорних компаній між собою й з кінцевим споживачем, перетворити системи бізнес-зв'язків виробників, постачальників і споживачів у взаємозалежну систему гнучких альянсів (мереж).

Наразі загальні статистичні дані демонструють зростання транспортних перевезень у ЄС за період 2011-2012 рр. Так, вантажні залізничні перевезення у 2011 р. у Західній Європі зросли на 5,4%, а у Східній Європі на 7% у порівнянні з 2009 р.; пасажирські залізничні перевезення за аналогічний період збільшилися у середньому на 4,5%; у авіаційному секторі в першому кварталі 2012 р. пасажирські перевезення збільшилися на 5,4% у порівнянні з аналогічним періодом 2010 р., причому найбільше зростання відзначалося у невеликих аеропортах ЄС. За той же період вантажні авіаперевезення зросли на 3,9%. [7].

У 2011 р. Комісія ЄС (далі ЄК) представила Білу книгу «Транспорт 2050: дорожня карта по створенню Єдиного європейського транспортного простору», у якій прогнозує, що до 2050 р. ціни на нафту виростуть на 70% у порівнянні із сьогоднішніми, і, якщо не буде проведена кардинальна реформа сектору транспортних послуг, витрати на транспорт до цього ж часу зростуть на 40%. Відповіддю на такі тривожні прогнози й стала Біла книга, де сформульовані основні цілі транспортної політики ЄС і конкретні пропозиції, які необхідно виконати до 2050 р. Виходячи з необхідності знизити залежність транспортного сектору від поставок нафти і зменшити його негативний вплив на навколишнє середовище, ЄК визначила основні цілі розвитку транспорту у середньо- і довгостроковій перспективі: скоротити використання в містах традиційних бензинових автомобілів, заохочуючи розвиток неенергоємних видів транспорту; скоротити на 20% викид емісійних газів від усіх видів транспорту до 2030 р. і на 60% до 2050 р.; перевести до 2030 р. 30% автомобільних пасажирських і вантажних перевезень на середні дистанції (до 300 км) на перевезення по залізницях і водним шляхам, а до 2050 р. збільшити цей показник до 50%. Біла книга містить більше сорока конкретних ініціатив, зокрема: знизити на 40% викиди емісійних газів в авіаційному секторі і на стільки ж у морському; зв'язати найбільші аеропорти ЄС високошвидкісними залізничними магістралями; активніше впроваджувати і використовувати високотехнологічні системи контролю у сфері транспорту. Фінансові ресурси галузі повинні забезпечуватися за формулами «споживач платить» і «забрудник платить». ЄК сподівається, що реалізація ініціатив дозволить зробити транспортну систему ЄС до 2050 р. більш конкурентоспроможною і ефективною [8].

У 2011 р. загальна вартість транспортних послуг у єврозоні (ЄС-27) склала 533 млрд. євро, у цьому секторі було зайнято 10,6 млн. чол. (5% усіх зайнятих), причому 55% з них припадало на наземний транспорт, 2% на морський, 4% на авіатранспорт і 22% - сферу обслуговування. Лише перевезення вантажів у середині єврозони (без врахування міжнародних) склали 3,8 млрд. тонн/км і з них 45,8% припадало на автотранспорт, 10,2% - залізничний, 3,8% - водний, 3,1% - трубопровідний, 36,9% - авіатранспорт. За період 1995-2010 рр. загальний об'єм вантажоперевезень у єврозоні зріс більш ніж на 30% [9, 19-20]. У 2011 р. ЄК (у рамках програми «ЄС і регіони-сусіди: оновлений підхід до співробітництва у транспортній сфері») озвучила програму фінансування трьох інфраструктурних проєктів, реалізація яких буде сприяти розвитку системи трансєвропейських транспортних мереж (TEN-T). Це - Європейська система управління залізничним трафіком (ERTMS), система морських магістралей (MOS), Річкова інформаційна служба (RIS). Загальний бюджет, виділений на зазначені проєкти, складе 180 млн.євро. На початку 2012 р. ЄК представила оновлену програму розвитку TEN-T: у довгостроковій перспективі, до 2050 р., у ЄС необхідно створити транспортну мережу, яка б об'єднала існуючі національні транспортні мережі, поліпшивши можливість їх взаємодії й спростивши транскордонні поїздки. Вже до 2030 р. передбачається реалізувати десять проєктів транспортних коридорів, що пролягають по найважливіших інтермодальних маршрутах і хабах. Транспортні коридори повинні стати основою глобальної мережі, до якої будуть

приєднуватися локальні (національні) транспортні мережі. Кожний транспортний коридор повинен проходити як мінімум через три країни ЄС, мати два транскордонні переходи і використовувати не менше трьох видів транспорту. Нова стратегія пропонує кожній країні ЄС конкретну програму розвитку транспортних систем, для фінансування яких Комісія буде надавати «стартовий капітал». У сфері залізничного транспорту, у зв'язку з розбудовою проектів TEN-T за межі Євросоюзу на територію сусідніх держав, особлива увага приділяється розвитку вантажних перевезень і функціональної сумісності залізничних мереж держав ЄС і країн-сусідів.

У червні 2012 р. Рада міністрів транспорту ЄС представила нову програму «Кошти, що об'єднують Європу» (Connecting Europe Facility – CEF), у рамках якої 50 млрд. євро буде виділено на вдосконалювання і розвиток транспортної, енергетичної та телекомунікаційної інфраструктури, у першу чергу для транскордонних проектів та регламенту, що встановлює рамки управління і фінансування систем супутникової навігації.

У 2011 р. ЄК був схвалений проект про створення Європейського залізничного транспорту, який повинний сприяти підвищенню конкурентоспроможності і частки залізничного транспорту у системі вантажних і пасажирських перевезень ЄС (Директива 2008/11/ЄС встановлює загальні умови експлуатації для рухомого складу і обов'язкову сертифікацію вагонів відповідно до системи, розробленої Європейським залізничним агентством), а у 2012 р. розпочався процес перегляду першого залізничного пакета, що складається із трьох директив, мета якого – прояснити, спростити і оновити законодавчі акти щодо встановлення сильних, незалежних національних регуляторів на ринку залізничних послуг. Нові ініціативи поки не містять вимоги поділу компаній на ті, що володіють інфраструктурою і перевізників, хоча поява такої вимоги не виключена в перспективі, причому країни-члени ЄС мають два з половиною року на імплементацію оновленого законодавства у національне право.

На початку 2013 р. ЄК представила у Європарламент для затвердження перелік з 74 проектів, що пройшли тендер, у рамках подальшого розвитку TEN-T, на реалізацію яких виділено 200 млн. євро (половина з них вписується у вже існуючі проекти TEN-T, а також у рамки програми CEF). Через економічну кризу Латвія на початку 2012 р. «заморозила» фінансування проекту «Рейл Балтика» (Rail Baltica) – залізної дороги, що проходить уздовж Балтійського моря й з'єднує Варшаву та Гельсінкі, однак латвійський уряд переконав ЄК, що зможе виконати свої фінансові зобов'язання повністю до 2015 р., а не до 2012 р., як це планувалося раніше. У рамках іншого пріоритетного проекту TEN-T – залізної дороги, що з'єднує Берлін та Палермо, почалися роботи на самій складній ділянці між австрійським Інсбруком та італійським містом Фортецца – 55-кілометровий Бреннерський тунель, що проходить через Альпи, повинен розв'язати проблему одного з вузьких місць у транзиті між Австрією та Італією. Почалася реалізація ще одного пріоритетного проекту – залізної дороги Мадрид-Лісабон. На сьогоднішній день на проведення робіт Іспанія одержала з бюджету TEN-T 5 млн.євро із загальної суми проекту 12,7 млн.євро, що становить майже 40% від передбачуваних витрат [10].

Наразі ЄК розробляє законодавчі ініціативи з метою створення загальної європейської методології оцінки та індикації впливу продуктів на навколишнє середовище, включаючи викиди CO<sub>2</sub>. Дана ініціатива викликана тим, що у деяких галузях промисловості, як і у країнах-членах, існують власні стандарти допустимості впливу продукції на навколишнє середовище і така «різноголосиця» може обернутися створенням нових бар'єрів на шляху вільного руху товарів і послуг. Сьогодні ЄК готує пакет законодавчих ініціатив, спрямованих на поліпшення доступу європейських компаній до транспортних ринків

країн-членів ЄС, створення рамок для приватно-державного партнерства, мобілізацію правових і фінансових інструментів, що сприятимуть розвитку транспортної інфраструктури.

За 20 років кількість пропонованих авіаційних маршрутів у межах європейського повітряного простору (ЄПП) збільшилося вдвічі, а число маршрутів, що з'єднують країни ЄС із зовнішнім світом, – у 1,5 рази. Турботою наднаціональних інститутів ЄС стала гармонізація правового забезпечення діяльності авіаперевізників і захист прав споживачів авіаційних послуг ЄПП. До кінця 2013 р. розпочнуть функціонувати дев'ять регіональних функціональних авіаційних блоків (Fabs), які дозволять модернізувати контроль над авіаційним трафіком, а проти країн-членів, що не виконують вимоги ЄК буде застосована процедура розслідування. Наразі із затверджених дев'яти Fab-ів повноцінно функціонують тільки два – датсько-шведський і британсько-ірландський, Болгарія і Румунія близькі до старту роботи Дунайського Fab-у, завершується створення й Функціонального авіаблоку «Центральна Європа», що об'єднує Австрію, Чехію, Угорщину, Словаччину, Словенію, Хорватію, Боснію і Герцоговину (Functional Airspace Block Central Europe – FAB-CE). Створення системи функціональних блоків повітряного простору сприяє модернізації контролю над авіаційним трафіком, зниженню вартості і поліпшенню аеронавігаційних послуг [11].

З 2011 р. набула чинності угода між ЄС і США про співробітництво у забезпеченні безпеки у сфері цивільної авіації, яка визначає взаємне визнання і відповідність сертифікатів безпеки, виданих владою США і країн-членів ЄС, гармонізує правила визначення придатності судів до літної експлуатації та правила тестування на предмет забруднення навколишнього середовища. У 2012 р. ЄС і США домовилися скасувати дублюючі перевірки авіавантажів, а ЄК і Агентство по транспортній безпеці США схвалили взаємне визнання режимів безпеки, згідно якого з 1 липня 2012 р. вантажі, що перевезуться літаками з ЄС у США і навпаки, не проходять повторні перевірки служби безпеки по іншу сторону океану, що надасть можливість вантажним авіакомпаніям заощадити час і скоротити видатки. У червні цього ж року набула чинності угода з Молдавією про створення єдиного повітряного простору, у результаті якої ринки ЄС і Молдавії повинні бути поступово відкриті один для одного, угода замінить існуючі обопільні умови між Молдавією і окремими країнами ЄС, а Молдавія прийме законодавство ЄС у сфері безпеки, прав пасажирів, екологічних і соціальних норм. У вересні була підписана угода у сфері авіації між ЄС і Шрі-Ланкою, яке скасовує існуючі національні обмеження у секторі авіапослуг і тепер будь-яка авіакомпанія з ЄС може літати між Шрі-Ланкою і тими країнами ЄС, де вони засновані. На початок 2013 р. у «чорний список» авіакомпаній, яким заборонені польоти у повітряному просторі ЄС увійшли перевізники із Венесуели, авіакомпанії із ДРК, Екваторіальної Гвінеї, Індонезії, Мавританії, Філіппін, дві авіакомпанії з Йорданії. Перевізники з Албанії і Росії уникли влучення у список, оскільки держави ввели внутрішні заборони на польоти ряду своїх авіакомпаній, зокрема, Росавіація ввела санкції відносно компаній «Вим-Авіа», «Авіалінії Дагестану», «Якутія» і «Татарстан», заборонивши їм польоти у країни Євросоюзу. Наразі у «чорний список» входять 273 авіакомпаній з 20 країн.

Висновки. Стратегія координації ТЛК ЄС визначається балансом впливу наступних чинників: зусиллями урядів країн-членів ЄС по забезпеченню сталого розвитку транспортної сфери; геоекономічними і геополітичними інтересами країн ЄС, які на міжнародному рівні представляють єдиний економіко-політичний центр; розвитком транспортних технологій; потребою у співробітництві з країнами інших регіонів (Центральна Азія, Росія, Україна). Загальним вектором еволюції транспортної політики ЄС загалом і ін-

ституціональної наднаціональної структури координації ТЛК зокрема є планомірний перехід від системи директивного адміністрування і дирижизму до більш гнучкої лібералізації транспортної сфери шляхом створення механізмів саморегулювання, чіткої взаємодії і функціонування інституцій наднаціонального рівня, які регулюють транспортну індустрію ЄС. Реалізація директив «Білої книги», як базового концептуально-стратегічного документу транспортної політики ЄС і проекту Трансевропейської транспортної мережі призведе до створення гнучкої і ефективної системи нових стандартів, інституціалізації партнерства країн-членів ЄС на більш високому організаційному рівні за умов побудови складної системи організаційно-правових і фінансових інституцій, політичної волі старих і нових країн-членів ЄС, кандидатів на вступ до ЄС та стратегічних партнерів. Вже сьогодні можна констатувати, що Трансевропейська транспортна мережа стала взірцем і результатом координації ТЛК і високої якості галузевої політики всередині ЄС та на його кордонах.

### Список використаних джерел

1. Дедков П.С., Алибэр К. Общая сельскохозяйственная, общая транспортная политика Европейского союза. Минск, 2003. – 256 с.
2. Кавешников Н.Ю. Влияние расширения ЕС на процесс институциональной реформы. // Расширение Европейского Союза и Россия. / Под ред. О.В.Буториной, Ю.А.Борко —М.: Деловая литература, 2006. – 267 с.
3. Лёш А. Пространственная организация хозяйства / под ред. А. Г. Гранберга. М.: Наука, 2007. – 312 с.
4. Ладвищенко В.Ю., Шелистов Ю.И.. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки. 2010 г. Ноябрь-декабрь. – с.34-47.
5. Морозова И., Скачкова В. Перспективы и проблемы использования механизмов концессии в транспортной инфраструктуре // И.Морозова, В.Скачкова / Современная экономика: проблемы и решения, ВГТУ, 2010, № 11. – с. 59-67
6. Европейская конференция министров транспорта. European Conference of Ministers of Transport (ECMT). - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cemt.org>
7. Европейский Союз: факты и комментарии. Выпуск 68-69: апрель-сентябрь 2012 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.edc-aes.ru/content/user\\_files/Image/68-69.pdf](http://www.edc-aes.ru/content/user_files/Image/68-69.pdf)
8. Европейский Союз: факты и комментарии. Выпуск 68-69: октябрь-декабрь 2011 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.edc-aes.ru/content/user\\_files/Image/68-69.pdf](http://www.edc-aes.ru/content/user_files/Image/68-69.pdf)
9. EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012. European Commission. – Luxembourg: Publ. Office of the EU, 2012. – 133 pp.
10. Программа TRACECA/ - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.tracesca-org](http://www.tracesca-org).
11. 1992-2012. 20 лет Единому европейскому рынку. Вместе за новый рост. Главные достижения. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/publications/docs/20years/achievements-print\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/publications/docs/20years/achievements-print_en.pdf)