

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА В ГЕРМАНИИ

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SECTOR IN GERMANY

**N. Kislitsyna
I. Mamedova
V. Savchenko-Belsky**

Summary. The article is devoted to the issues of transport and logistics in Germany. In addition to the constant supply of new jobs and mobility, the transport and logistics sector is a factor in the growth of the welfare and quality of life of German citizens, in the context of globalization it provides Germany with competitive advantages. Particular attention is paid to the principles of the functioning of the transport policy, as well as to pilot projects for the development of logistics in the future. It also addresses issues related to the impact of existing trends in the EU transport policy on Germany and vice versa.

Keywords: logistics in Germany, transport policy in Germany, logistics and information technology, prospects for the development of logistics, European Union.

Кислицына Наталия Феликсовна

*К.ю.н., доцент, Российский университет транспорта (РУТ(МИИТ))
kis-nataliya@yandex.ru*

Мамедова Ирада Ахатовна

*К.э.н., доцент, Российский университет транспорта (РУТ(МИИТ))
irada-mamedowa@mail.ru*

Савченко-Бельский Владимир Юрьевич

*Д.э.н., профессор, Институт отраслевого менеджмента, г. Москва; ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»
s-b_v@mail.ru*

Аннотация. Статья посвящена вопросам транспортно-логистического сообщения в Германии. Помимо постоянного предложения новых рабочих мест и обеспечения мобильности, транспортно-логистический сектор является фактором роста благосостояния и качества жизни немецких граждан, в условиях глобализации обеспечивает Германии конкурентные преимущества. Особое внимание в статье уделяется принципам функционирования транспортной политики, а также на пилотных проектах по развитию логистики в будущем. Также рассматриваются вопросы, связанные с влиянием существующих тенденций в рамках транспортной политики ЕС на Германию и наоборот.

Ключевые слова: логистика в Германии, транспортная политика Германии, логистика и информационные технологии, перспективы развития логистики, Европейский союз.

Транспортно-логистический сектор (ТЛС) Германии является самым развитым в Европейском союзе. Согласно индексу эффективности логистики LPI 2018 Всемирного банка Германия среди 160 стран по всем критериям заняла первое место. Транспортная логистика выступает важным фактором роста благосостояния и качества жизни немецкого общества, а также создает возможность появления новых рабочих мест и обеспечения мобильности. Помимо этого, немецкая логистика обладает большими резервными возможностями саморазвития и обеспечивает Германии конкурентные преимущества на мировом уровне. В 2017 году товарооборот составил около 267 миллиардов евро. По показателям оборачиваемости логистического рынка (150 млрд. евро) ФРГ находится на четвертом месте, уступая автомобилестроению, электротехнической промышленности и общему машиностроению, а по числу задействованного персонала она занимает лидирующую позицию (2,6 млн. чел. в отрасли). В марте 2020 количество наемных работников достигло отметки в 45,13 миллионов человек [1], из них в сфере логистики занято

около 5%. Согласно закону о минимальной заработной плате предприятия в транспортной отрасли обязаны выплачивать персоналу минимальную зарплату (составляет около 10 евро в час), даже если сотрудники работают временно.

Главной задачей транспортной инфраструктуры и логистики Германии — развитие логистической отрасли. Германия находится в самом центре Европейского союза, что позволяет ей быть страной с очень выгодной геополитической позицией. В Германии находятся много крупных логистических компаний с мировым именем: Deutsche Post (DHL), Deutsche Bahn, Stinnes, Schenker, Kuhne & Nagel, FIEGE и Rhenus.

Текущая транспортная политика Германии основывается на соблюдении трех базовых принципов:

- ♦ экономический: ТЛС должен служить фактором роста благосостояния граждан и конкурентоспособности страны, а также увеличивать занятость населения;

- ◆ экологический: ТЛС не должен негативно влиять на экологию;
- ◆ социальный: ТЛС должен способствовать мобильности граждан, их безопасности передвижения и благоприятным условиям труда.

Также транспортная политика Германии имеет три вектора развития:

1. рост мобильности населения
2. создание и поддержание благоприятных условий для здоровой конкуренции между транспортными компаниями
3. развитие транспортной инфраструктуры страны и кооперация с мировыми транспортными системами

Германия считается основным игроком на европейском рынке транспортных услуг: 21% всех перевозок в Европе приходится именно на нее. Оборот логистического рынка Европы за 2017 г. составил 1.050 млрд. евро, и на Германию приходится около 25%.

Эффективность перевозок по всем видам транспорта в 2018 составила около 660 млрд. тонно-километров, из них 470 млрд. приходятся на долю автомобильных перевозок. Общий объем перевозок грузов по железной дороге в 2018 г. составил 360 млн. тонн. Грузовые и морские перевозки в 2018 г. увеличились на 1% по сравнению с 2017 г. Количество экспедиторов в Германии в 2018 г. составило 14807 чел. Согласно рейтингу стран мира по эффективности железнодорожного сообщения в 2018 г. на первом месте оказалась Швейцария с 6,7 баллами из 7 возможных, а за ней следует Германия. В Германии оперируют признанные мировые лидеры логистики (Deutsche Post (DHL), DB Schenker, Deutsche Bahn, Schenker, Kuhne & Nagel, FIEGE и Rhenus), на которых приходится одна треть европейского рынка логистических услуг.

Согласно еще одному закону в транспортной отрасли Германии движение по дорогам страны с 2020 г. стало частично платным. Стоимость проезда будет зависеть от модели автомобиля, от выделения вредных выбросов в окружающую среду и будет составлять от 3 до 130 евро. Наименьшая оплата предусмотрена для владельцев самых новых моделей автомобилей, электромобилей и автомобилей, управляемых людьми с ограниченными возможностями здоровья. Транзитные автомобили будут платить только за использование дорог, а автобусы и грузовики освобождаются от сборов.

Остальным видам транспорта уступает водный, так как судоходные компании находятся на грани банкротства из-за большого объема кредитов, выданных банками земель северной Германии контейнерным перевозчиком. Земли Гамбург и Шлезвиг-Гольштейн ожидают

от правительства до 20 млрд. евро гарантий банкам, иначе имеющийся избыток мощностей на международном рынке контейнерных перевозок не позволит немецким контейнеровозам работать в полную мощность и осуществлять поставки, покрывающие затраты.

При неблагоприятном развитии ситуации в будущем могут потребоваться субсидии от ЕС для поддержания финансовой стабильности таких банков как HSH Nordbank, Nord Landesbank и DVB Bank.

Авиационная отрасль Германии имеет также немаловажное экономическое значение. На 1 января 2018 г. воздушный фрахт составлял 6,985 млн. тонн/км, а также перевезено 115 млн. пассажиров. Помимо прочего, согласно данным на 2018 г. более 800~<000 человек было занято в авиационной отрасли.

Германия является главным торговым партнером России в области поставок технологически сложного промышленного и медицинского оборудования, запчастей и комплектующих, высокоточных приборов и т.д.

Традиционно большое внимание уделяется технологиям ИТ, которые направлены на мобильность и прозрачность перемещения всех данных, а также на кооперацию различных цифровых систем друг с другом, то есть на развитие новых кибер-систем и логистических агрегаторов.

Логистика становится источником новых типов дистрибуции и бизнес-моделей. Такие новые игроки, как новые электронные платформы, мешают традиционным посредникам в логистике.

Три четверти жителей Германии уже проживают в городах, а к 2050 г. согласно статистическим данным ООН, эта цифра составит 84%. Столь плотное количество населения в небольших пространствах должно будет обеспечиваться всеми видами продуктов, лекарствами и т.д. Благодаря онлайн-трейдингу и многоканальным цепям поставок объемы поставок будут постоянно увеличиваться.

Также набирают популярность малозумные ночные поставки, для которых в будущем будут использоваться электромобили. В настоящее время уже проводятся разработки подземной транспортной системы с сетью тоннелей, где с помощью технологии магнитной левитации капсулы без водителя с двумя паллетами каждая будут скользить по большим трубам. Эта система будет работать на возобновляемых источниках энергии.

В конце 2018 г. в рамках экспериментального проекта по специальному участку автомагистрали А9 начались

испытания двух подключенных к сети грузовиков с автоматизированным управлением. Грузовики отправилась из филиала компании DB Schenker в Нойфарне под Мюнхеном в Нюрнберг. Проект был осуществлён при участии крупнейшего в мире поставщика логистических услуг DB Schenker совместно с компанией MAN Truck & Bus и Университетом прикладных наук им. Фрезениуса. Правительство Германии выделило около 2 млн. евро на финансирование проекта. Этот проект пилотируемой колонны повышает необходимость разработок в сфере автоматизированного управления через подключение к сети. Впервые в истории логистики уделяется внимание влиянию ноу-хау технологий на нейрофизиологическое и психосоциальное поведение водителя, что предъявляет новые требования к сотрудникам логистической индустрии.

Одним из направлений развития складской логистики будет построение складов для всех поставщиков, где товары консолидируются, а затем доставляются на одном транспортном средстве с низким уровнем выбросов в окружающую среду. Это позволит сократить трафик доставки в государственные учреждения на 40%.

Городская логистика в ближайшем десятилетии будет эффективно функционировать, если последняя миля будет пройдена всеми участниками поставки вместе. Даже офисные здания могут послужить складом вне часов работы, что освободит улицы в течение дня.

Совершенно новые возможности для логистического бизнеса будут заключаться в подключении каждого грузовика к облаку, что позволит отслеживать данные в реальном времени, а также позволит избежать порожних пробегов.

Из выше сказанного, на наш взгляд, формулируется один вывод: Германия продолжает занимать лидирующие позиции по многим показателям, в том числе в отношении перевозок различными видами транспорта, среди всех государств-членов Европейского Союза. В связи с этим возникает немаловажный вопрос: как согласуется деятельность Германии с общей транспортной политикой Европейского Союза. Для ответа, прежде всего, потребуется понимание того, что же на сегодняшний день представляет собой транспортная политика Европейского Союза (далее ЕС).

Если в целом говорить о деятельности ЕС, то к его истории, а также ко всем современным направлениям деятельности проявляют интерес многие ученые. Вопросы, связанные с изучением деятельности ЕС в различных сферах, в том числе и транспорта, также особенности сотрудничества ЕС с государствами, не входящими в состав данного интеграционного объединения, так или иначе

изложены в работах как отечественных юристов-международников, так и зарубежных. Среди отечественных специалистов следует выделить работы: А.Я. Капустина [2]; И.И. Лукашука [3]; Ю.М. Колосова [4]. Среди зарубежных специалистов в области международного публичного права и права ЕС следует выделить: Кристофер Ходж [5]; Винсент Ламанд [6]; Мустафа Тюркес [7].

Итак, самое простое определение «транспортной политики ЕС», на наш взгляд, является: непосредственная международно-правовая деятельность всех институтов ЕС, а также самих государств-членов в сфере транспорта. Это деятельность подразумевает разработку и принятие норм и принципов международного права, которые будут регламентировать взаимоотношения государств по поводу использования всех видов транспорта с целью осуществления перевозки пассажиров и их багажа, а также грузов, как обычных, так и опасных. Если проанализировать все имеющиеся международно-правовые документы, разработанные в рамках ЕС, наиболее близкими к сфере транспорта можно отнести следующие: прежде всего, это «Дорожная карта ЕС к единой европейской транспортной зоне: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе» [8] 2011 г., неофициальное название — Белая книга ЕС (COM/2011/0144final). Также не стоит забывать про раздел 6 «Транспорт» договора о реформе — Лиссабонский договор 2007 г., вступившего в силу в 2009 г. [9].

Итак, указанный раздел Договора о реформе 2007 г. запрещает осуществлять дискриминацию, которая выражается в виде применения перевозчиком, одним из ключевых участников процесса, тарифов и условий перевозки, различающихся в зависимости от страны происхождения или назначения перевозимой продукции.

Основным моментом в выстраивании транспортных отношений между первичными субъектами международного публичного права, имеются в виду государства, является установление Лиссабонским договором запрета возлагать государствам-членам обязанности устанавливать тарифы, включающие в себя любые элементы поддержки или защиты в интересах одного или нескольких конкретных предприятий. Также следует отметить: «сборы и платежи, которые независимо от транспортных тарифов взимаются перевозчиком за пересечение границ, не должны превышать разумного уровня с учетом реальных издержек, действительно вызванных таким пересечением» [10]. В данном международно-правовом документе указано еще одно важное правило, в соответствии с которым государства-члены должны прилагать все возможные усилия по постепенному сокращению данных издержек. С другой стороны, Европейская комиссия имеет возмож-

ность направлять государствам-членам рекомендации по данному вопросу. На наш взгляд, наиболее интересным фактом рассматриваемого международно-правового документа, можно считать создание комитета консультативного характера в составе экспертов, назначаемых правительствами государств-членов. Европейская комиссия консультируется с данным комитетом по вопросам транспорта всякий раз, когда считает это необходимым.

Что касается Белой книги, то в ней представлены конкретные действия, которые необходимо реализовать в течение следующих 20–30 лет, с целью создания конкурентоспособной транспортной системы, которая позволит устранить основные пробелы, эффективно и безопасно перемещать людей и товары по всей территории ЕС. Эти предложения должны снизить зависимость ЕС от импортируемой нефти, к 2030 году обеспечить мобильность городов без выбросов углекислого газа в крупных городских центрах и сократить к 2050 году выбросы углекислого газа на 60%.

Согласно положениям Дорожной карты ЕС, на наш взгляд, следует акцентировать внимание на разделе под названием «Стратегия — что необходимо предпри-

нять». В нем четко обозначены последующие шаги государств-членов ЕС:

1. задача на следующее десятилетие — создать подлинную единую европейскую транспортную зону, устраняя все остаточные барьеры между видами транспорта и национальными системами, облегчая процесс интеграции и способствуя появлению многонациональных и мультимодальных операторов;
2. исследования ЕС должны охватывать полный цикл исследований, инноваций и внедрения комплексным образом, фокусируясь на наиболее перспективных технологиях и объединяя всех участников;
3. усилия по созданию более конкурентоспособной и устойчивой транспортной системы должны включать анализ требуемых характеристик транспортной сети и предусматривать адекватные инвестиции: политика ЕС в вопросах транспортной инфраструктуры требует общего видения и достаточных ресурсов.

Постепенная реализация задач, поставленных в рамках Белой книги ЕС, подтверждается проанализированными статистическими данными Германии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральное управление статистики Германии [Электронный ресурс] / Statistisches Bundesamt April 2020 URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1376/umfrage/anzahl-der-erwerbstaetigen-mit-wohnort-in-deutschland/#professional> (дата обращения 31.05.2020).
2. Капустин А. Я. Общая характеристика основных принципов конституционной системы Европейского Союза // Правоведение. С.-Пб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2000. № 1. С. 217–236.
3. Лукашук И. И. Роль принципов в механизме международно-правового регулирования социалистической экономической интеграции // Принципы социалистической экономической интеграции. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1985, Ч. 1. С. 28–53.
4. Колосов Ю. М. Роль международного права в нашей жизни (к выходу в свет брошюры Г. И. Морозова «Международное право и международные отношения (проблемы взаимосвязи)») // Московский журнал международного права. М.: Междунар. Отношения. 1997. № 2. С. 164–166.
5. Christopher Hodges European Union Legislation The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, vol. 622, 2009, 1: pp. 78–85.
6. Vincent Lamande, Ivan Samson, Evgeny Vinokurov Measuring Regional Economic Development in Russia: The Case of the Kaliningrad Oblast European Urban and Regional Studies, vol. 11, 2004, 1: pp. 71–80.
7. Mustafa Türkes, Göksu Gökçöz The European Union's Strategy towards the Western Balkans: Exclusion or Integration? East European Politics and Societies, vol. 20, 2006, 4: pp. 659–690.
8. Белая книга ЕС (COM/2011/0144 final) [Электронный ресурс] «Дорожная карта ЕС к единой европейской транспортной зоне: в направлении к конкурентоспособной и ресурс эффективной транспортной системе». // URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> (дата обращения 20.05.2020).
9. Лиссабонский договор 2009 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/3c32722f-0136-4d8f-a03e-bfaf70d16349>(дата обращения 20.05.2020).
10. Статья 97 Лиссабонского договора 2009 г. [Электронный ресурс]// URL: https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/eu_citizenship/consolidated-treaties_en.pdf#page=86 (дата обращения 20.05.2020).

© Кислицына Наталия Феликсовна (kis-nataliya@yandex.ru),

Мамедова Ирада Ахатовна (irada-mamedowa@mail.ru), Савченко-Бельский Владимир Юрьевич (s-b_v@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»