

УДК 303.43:656.2

ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Реброва А.Ю., соискатель (УкрГАЗТ)

У данній статті введено аналіз загальноєвропейського ринку залізничного транспорту та розглянуті його стратегічні напрямки

Ключові слова: *стратегічний розвиток, глобальна інтеграція, залізничний транспорт*

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями Экономический кризис, зародившийся в финансовом секторе, стремительно распространился по всем отраслям европейского хозяйства, существенно отразившись на работе всей транспортной отрасли. В большей степени на железнодорожном транспорте, так как именно он занимает ведущую роль в перевозке грузов и пассажиров, являясь базовой отраслью экономики любой страны. Разработка стратегических направлений развития железнодорожного сектора позволит снизить влияние кризисных явлений, сохранить его жизнеспособность и значимость, утвердить свое положение на европейском транспортном рынке.

Анализ последних исследований и публикаций и выделение нерешенных частей общей проблемы Все основные проблемы, которые относятся к железным дорогам развитых стран мира свойственны и для украинского железнодорожного транспорта и имеют более острый характер, так как кризисные явления в национальной экономике углублялись на протяжении долгого времени.

Исследованием этих вопросов занимались такие ученые, как Войтович Р.В., Дикань В.Л., Дейнека А.Г., Позднякова Л.А. Макогон Ю.В., Садоренко О.Л., Шнипко О.С. и другие. В своих работах они большое внимание уделяют принципам стратегического планирования, разрабатывают цели, задачи и модели стратегии развития железнодорожной отрасли Украины.

Изучение этих вопросов должно основываться на принципах глобальной интеграции с учетом современных европейских тенденций развития рынка железнодорожного транспорта развитых стран мира, который является очень динамичным и требует постоянного внимания со стороны ученых.

Целью данной статьи является проведение анализа и рассмотрение стратегических направлений развития общеевропейского рынка железнодорожного транспорта.

Изложение основного материала

Глобальная интеграция в области торговли, инвестиций, перелив капиталов, факторов производства, технологий, телекоммуникаций и связи способствует привязке экономик разных стран одна к другой.

Большой дефицит бюджета экономик промышленно развитых стран, потенциально высокие международные процентные ставки по кредитам и займам, уязвимость международных финансовых институтов повышают общесистемный риск развивающейся экономики любой страны. С другой стороны, глобализация и интеграция потоков товаров, услуг, капитала и труда приносит ощутимую пользу. Она способствует конкуренции и эффективности, давая возможность странам, которые пытаются развиваться приобретать необходимые знания и опыт в таких областях как медицина, здравоохранение, наука, техника и экология. Непрерывное общеевропейское развитие зависит от глобальных условий и, особенно, от политики отдельных наиболее развитых государств [1]

Поэтому сейчас усилия передовых в социально-демократическом и производственно-экономическом отношении стран сосредоточены на поиске собственных направлений и стратегий развития, уделяя наибольшее внимание транспортно-дорожным системам и сетям, что обусловлено спецификой транспорта, его ролью и местом в системообразующих и базовых отраслях хозяйственно-производственной сферы разных стран.

Создания единой планетарной транспортной системы на основе интеграции континентальных транспортных коммуникаций является стратегическим заданием европейского транспортного рынка, которая позволит перевозить пассажиров и грузы между Азией и Америкой, Азией и Африкой, Европой и Африкой и центральным внутриконтинентальным направлением Европой и Азией.

Приоритет в создании Евро-Азиатской транспортной системы является следствием проявления двух фундаментальных

макроэкономических тенденций. С одной стороны - это ускоренная нестабильность и неравномерность реализации достижений НТП, что породило совершенно новый экономический феномен - глобализацию. Вторая макроэкономическая тенденция была связана с взрывоподобным развитием интеграционных процессов в Европе в последней трети XX столетия. Именно эти тенденции явились источником региональных финансовых кризисов, резкие колебания конъюнктуры привели к существенным структурным сдвигам в системе европейской торговли, что, в частности, обусловило межконтинентальную переориентацию ее стратегических направлений и сегментарные изменения европейских рынков капитала, труда, товаров и услуг. Именно эти объективные сдвиги в системе межконтинентальной европейской торговли обусловили появление и реализацию интеграционных инициатив, ориентированных на создание в Западной Европе, единого экономического, таможенного, финансового, информационного пространств, которые в совокупности и синхронном взаимодействии должны привести к созданию и эффективному функционированию крупнейшей в мире зоны свободного движения капитала, труда, товаров и услуг. [2]

Естественно, что эти тенденции и явления в социально-экономической ткани многих, в первую очередь, наиболее развитых европейских стран и их транспортно-дорожных комплексах оказались наиболее заметными. Концепция глубинной интеграции транспортных и дорожных систем стран Европейского Союза привела к выработке новой общеевропейской транспортной политики и созданию единого транспортного пространства. Эта политика получила очень быстро признание и была организационно оформлена в документах транспортных органов стран и организаций Европейского Союза, воплотившихся вначале в систему трансъевропейских транспортных осей (декларация Комитета министров транспорта стран ЕС, 1983г.), а затем интермодальных транспортных мостов (1-я Общевропейская конференция по транспорту, Прага, 1991г.) и наконец в систему международных транспортных коридоров (2-я Общевропейская конференция по транспорту, Греция, о.Крит, 1994г.) [3]

При создании единого транспортного пространства большое внимание уделяют развитию именно железнодорожного транспорта, так как в политических, деловых и общественных кругах все больше распространяется мнение о важности железных дорог как эффективного вида транспорта, способствующего неуклонному экономическому и социальному развитию. Железнодорожный транспорт рассматривается как действенный способ решения природоохранных проблем, включая выделение углекислого газа и глобальное потепление

климата. Кроме того, быстрое повышение цен на жидкое топливо во всем мире побуждает к переключению грузопотоков с автомобильных на железные дороги, что в свою очередь обеспечивает привлечение дополнительных инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав.

Для рассмотрения стратегических направлений развития европейского железнодорожного рынка необходимо проанализировать его состояние. Данные свидетельствуют о том, что на протяжении последних пяти лет он характеризуется устойчивым ростом и в дальнейшем ожидается постоянный рост показателей эксплуатационной и инвестиционной деятельности железных дорог мира и увеличение портфеля заказов.

Общий объем рынка железнодорожных технических средств и услуг в 2007 г. оценивался более чем в 120 млрд. евро (таблица). Внедрение разного рода инноваций сделало железнодорожный транспорт более привлекательным и оказало воздействие на всю технологическую цепочку железнодорожного хозяйства — от продажи билетов до технического обслуживания подвижного состава и т.д. Таким образом прогнозный объем этого рынка к 2016 г. должен составить примерно 154 млрд. евро, из которых 111 млрд. евро придется на так называемый доступный рынок, т. е. рынок, открытый для внешних поставщиков.

Рост железнодорожного рынка в 2007 и 2008 гг. был весьма высоким.

Его европейской объем увеличился примерно на 19 млрд. евро, или на 18%, т. е. с темпом 9% в год (6% в год с учетом инфляции). В сегменте систем управления движением поездов рост составил с 7,2 млрд. в 2007 г. до 10 млрд. евро в 2008 г., в сегменте инфраструктуры — с 18,1 млрд. до 22,0 млрд. евро, в сегменте подвижного состава—с 28,8 млрд. до 37 млрд. евро, в сегменте услуг — с 49,7 млрд. до 53 млрд. евро соответственно [4].

Как видно, самый заметный количественный рост имел место в сегменте подвижного состава. Это было обусловлено поступлением крупных заказов на высокоскоростной подвижной состав, моторвагонные поезда и электровозы для железных дорог ряда стран Западной Европы. Также существующие общеевропейские тенденции подтверждают, что к 2016 году большое внимание будет уделяться системам управления движением поездов, инфраструктуре и подвижному составу, которое отразится на увеличении данных сегментов до 19,5, 26,0 и 48,0 млрд. евро соответственно.

Вывод Анализ данного рынка позволил определить основные стратегические направления дальнейшего развития европейской железнодорожной системы, которые в первую очередь коснутся вопросов эксплуатации, инновационной политики в системе управления движением поездов и качественных характеристик

всего подвижного состава.

В эксплуатационной деятельности приоритетным будет оптимальное и эффективное использование провозной способности, необходимой для того, чтобы железные дороги могли

освоить перевозки, перешедшие с других видов транспорта, которые отличаются высоким уровнем загрязнения атмосферы выделяемыми углеводородами.

Таблица

Объем железнодорожного рынка технических средств и услуг на 2007-2008 года

Объем железнодорожного рынка технических средств и услуг						
Сегмент рынка, млрд. евро	2007 год		2008 год		Прогноз на 2016 год	
	Общий объем рынка, млрд. евро	Объем доступного рынка, млрд. евро	Общий объем рынка, млрд. евро	Объем доступного рынка, млрд. евро	Общий объем рынка, млрд. евро	Объем доступного рынка, млрд. евро
Системы управления движением поездов	7,2	7	10	10	19,5	11,0
Инфраструктура	18,1	15,0	22	17	26,0	23,0
Подвижной состав	28,8	22,0	37	31	48,0	37,0
Услуги	49,7	34,0	53	27	60,5	40,0
Итого	104	74	123	86	154	111

Большое внимание будет уделяться созданию единой системы управления движением поездов (ERTMS), которая позволит в реальном времени регулировать движение международных поездов по основным транспортным коридорам Европы, сократить число и продолжительность опозданий, а также будет способствовать более полному удовлетворению ожиданий клиентуры. [5]

Повышению качества поездки в целом, включая ее «нерельсовые» компоненты - важное стратегическое направление в развитии всего железнодорожного комплекса, которое требует более полного понимания ожиданий и предпочтений потребителей железнодорожной отрасли. Здесь подразумевается использование вагонов усовершенствованной конструкции, поездов с внедрением автоматических сцепных устройств, смешанных поездов по системе TCS и технико-технологическая совместимость

перевозочного процесса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Соболев Ю.А., Дикань В.Л., Дейнека А.Г., Позднякова Л.А. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент. Учеб. пособие. – Х.:ОЛАНТ.-2002.-416с.
2. Войтович Р.В. Вплив глобалізації на систему державного управління (теоретично-методологічний аналіз): Монографія / За аг. Ред. д-ра філос. наук., проф. В.М. Князева. – К.:Вид-во НАДУ, 2007.-680с.
3. Макогон Ю.В. Глобализация и экономическое развитие: национальный аспект/ Ю.В. Макогон, В.В. Дергачева. – Донецк: ДонНУ, 2006. – 259 с.
4. Садоренко О.Л. Рынок технических средств и услуг для железнодорожной отрасли //Железные дороги мира – 2008.-№11.- с. 31-33
5. Шнипко О.С. Конкурентоспроможність України в умовах глобалізації: автореф. Дис.. на здобуття наук. Ступеня докт. Екон. Наук/ О.Шипко. –Київ, 2008. – 40 с.

Анотация В данной статье представлен анализ общеевропейского рынка железнодорожного транспорта и рассмотрены стратегические направления его развития.

Ключевые слова: стратегическое развитие, глобальная интеграция, железнодорожный транспорт.

Summary. In given article the analysis of the all-evropean market of a railway transportation is presented and strategic directions of its development are studied

Keywords: strategic development, global integration, a railway transportation.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГАЗТ Дейнека А.Г.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.*