

УДК 65.011:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i64.149952>

СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Зеленська А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сучасний стан вагонобудівної галузі, розглянуті основні проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств і передумови їх виникнення. Відзначено, що стратегічним напрямом розвитку підприємств вагонобудівної галузі є організаційно-технологічна співпраця між галузями, підприємствами та організаціями на основі об'єднання їх економічних інтересів.

Ключові слова: вагонобудівна галузь, вагонобудівні підприємства, залізничний транспорт, конкурентоспроможність, розвиток.

СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент,
Зеленская А.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследовано современное состояние вагоностроительной отрасли, рассмотрены основные проблемы и перспективы развития вагоностроительных предприятий и предпосылки их возникновения. Отмечено, что стратегическим направлением развития предприятий вагоностроительной отрасли является организационно-технологическое сотрудничество между отраслями, предприятиями и организациями на основе объединения их экономических интересов.

Ключевые слова: вагоностроительного отрасль, вагоностроительные предприятия, железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, развитие.

SITUATION, PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES

*Polyakova E.N., Candidate of Economics, associate professor,
Zelenskaya A.V., master (USURT)*

In the article the modern situation of the carriage-building industry is examined, the main problems and prospects of development of the carriage-building enterprises and the background of their occurrence are considered.

Before the carriage-building enterprises of Ukraine is acutely the question of insufficient state financing, a problem of obsolete main production assets and the necessity of distributing products both in the national market and the search for new markets.

The key problems of car-building enterprises are high tax rates; increase of tariffs for rail transportation; conducting military operations in the east of Ukraine; loss of the main consumer of domestic car-building products - Russia; low demand for products from private enterprises; limited market; lack of access to the international market; high cost and, as a consequence, the high price of products.

Falling volumes of production compels carriage manufacturers to apply anti-crisis measures. The first group of activities relates to cost reduction and is to optimize the staff, reduce the working week and restructure debt. The second group is related to the search for alternative sources of income.

Prospects of the industry should be associated with the production of high-tech products according to European standards, as well as establishing close ties with domestic and foreign enterprises. It is noted that the strategic direction of the development of enterprises of the carriage-building industry is the organizational-technological cooperation between the branches, enterprises and organizations on the basis of uniting their economic interests.

A new model of economic development for industrial enterprises of the railway industry should be based on the interaction of all participants involved in all stages of the life cycle of creating innovative products, including designers, developers of innovation and its end users. This strengthening of integration processes in the sphere of production is inextricably linked with the cluster approach.

This will allow industrial enterprises of rail transport, by combining existing resources, industrial production and marketing efforts to analyze the market and sale of finished products, to benefit from the scale effect and enter new markets.

Key words: *carriage-building industry, car manufacturing enterprises, railway transport, competitiveness, development.*

Постановка проблеми. Сучасний стан вітчизняної економіки характеризується процесом деіндустріалізації промисловості, за якої спостерігається спад промислового виробництва. Недостатність інвестицій, нерозвинені інноваційне середовище та інфраструктура стримують розвиток промислового сектору економіки, модернізацію обладнання й випуск нової продукції, що лежить в основі підвищення ефективності їх діяльності та конкурентоспроможності загалом. Негативного впливу зазнали і промислові підприємства залізничної галузі. Існуючі проблеми загострюють такі фактори, як суттєва зношеність основних фондів, стагнація інвестиційних процесів відновлення виробництва та поступова втрата науково-кадрового потенціалу. Ігнорування необхідності здійснення інноваційних перетворень на вітчизняних промислових підприємствах залізничного

транспорту стає ключовою загрозою для їх ефективного функціонування та стійкого розвитку.

Це обумовлює актуальність дослідження ринку вагонобудування України та визначення перспектив його розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Галузь залізничного транспорту та перспективи її розвитку в умовах реформування розглядає достатньо вагома кількість науковців, а саме: Ю.С. Бараш [1], В.Л. Дикань [3, 4], І.В. Воловельська [3], В.О. Зубенко [6], Н.Є. Каличева [7], Г.Є. Островерх [4] та інші. Дослідженню проблем функціонування та забезпечення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування присвячені наукові праці В.Л. Диканя [2], О.В. Дикань [5], Д. Кацило [8], А.В. Козуб [9], Г.В. Обруч [2, 12], І.М. Посохова [13], Ю.М. Уткіної [15] та інших вчених.

Проте, незважаючи на наявність значної кількості наукових публікацій у цій сфері, постійні зміни в галузі призводять до пошуку нових підходів та методів для виходу з кризової ситуації вагонобудівної галузі України.

Метою статті є дослідження проблем та перспектив розвитку залізничного машинобудування у сучасній Україні, що представлене переважно вагонобудуванням.

Розгляд основного матеріалу. Основними причинами скрутного становища вагонобудівної галузі України є втрата російського ринку. У зв'язку з погіршенням політичних відносин із Росією та загострення конфлікту на сході України було майже припинено експорт вітчизняних вагонів російським залізницям. На думку аналітиків, попит, який забезпечувала Росія (у 2013 р. експорт українських вагонів до Росії становив близько 85% від обсягу реалізованої продукції в 25 тис. вагонів), неможливо замінити на європейському ринку, де вимоги до вагонів відрізняються, а сам обсяг замовлень у 10 разів нижче [8].

У 2015 р. галузь практично повністю зупинила свою діяльність. Варто наголосити, що ситуація викликана не стільки внутрішніми передумовами розвитку вагонобудівних підприємств, а, насамперед, спровокована зовнішніми обставинами. Підприємства вагонобудівної галузі мають значне внутрішнє підґрунтя для ефективного розвитку. Так, проводиться активна робота з розробки як нових моделей вантажних та пасажирських вагонів, так і модернізації застарілих моделей. У 2015 р. було виготовлено контейнери за новою номенклатурою для європейських замовників, інші нові види продукції, у тому числі підйомно-транспортне обладнання [8].

Одним із ключових факторів внутрішнього середовища, що перешкоджає ефективному розвитку вагонобудівних підприємств України, є застарілі основні виробничі фонди. Фізичний знос устаткування на більшості підприємств становить 60–80%.

Доцільно також виділити таку проблему, як рівень фінансування галузі. На жаль, основні статті економії вагонобудівних підприємств – це витрати на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи; заробітна плата працівників. Тому рівень інноваційного розвитку неприпустимо низький, особливо в порівнянні з європейськими країнами.

В цілому більшість проблем розвитку вагонобудівних підприємств досить загальні для машинобудівного комплексу. Ключовими проблемами вагонобудівних підприємств та передумовами їх виникнення є:

- високі ставки оподаткування та необхідність їх своєчасної сплати; підвищення тарифів на залізничні перевезення (передумова виникнення – відсутність державної підтримки);

- проведення воєнних дій на сході України – місці розташування більшості вагонобудівних підприємств (передумова

виникнення – загострення політичних відносин України з Росією);

– втрата основного споживача вітчизняної вагонобудівної продукції – Росії (передумови виникнення – загострення політичних відносин України з Росією; погіршення авторитету українських вагонобудівників на російському ринку в результаті відкликання Росією в них сертифікатів якості з причини невідповідності продукції вимогам безпеки);

– низький рівень попиту на продукцію з боку приватних підприємств (передумова виникнення – відсутність необхідності придбання значних обсягів вагонобудівної продукції, що пов'язано з незначними обсягами перевезень);

– обмеженість ринку збуту (передумови виникнення – специфічність продукції: вітчизняні вагони можуть бути використані тільки для ширини колії 1 520 мм (Україна, Росія, інші країни СНД та Балтії));

– відсутність виходу на міжнародний ринок (передумови виникнення – низький техніко-технологічний рівень виробництва; висока собівартість та, як наслідок, висока ціна на продукцію; тривалість строку виконання замовлень) [5, 9, 12, 13].

Падіння виробництва змушує вагонобудівників вживати антикризові заходи. Перша група заходів стосується скорочення витрат і полягає в оптимізації штату працівників, скороченні робочого тижня і реструктуризації боргу. Друга група пов'язана з пошуком альтернативних джерел доходу [13].

Зараз найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш».

ПАТ «Азовзагальмаш» займало перше місце серед вітчизняних виробників вантажних вагонів. Нестабільна ситуація в країні та проведення антитерористичної

операції в регіоні вплинуло на зниження привабливості підприємства у 2015 році [9].

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» – лідер вітчизняного вагонобудування з повним циклом виробництва, від генерованої конструкторської ідеї до виготовлення високо-технологічної імпорто-замінної продукції, єдине підприємство в країні, на базі якого поєднано виробництво вантажного рухомого складу і транспорту соціального призначення. Підприємством освоєно випуск сучасної імпортозамінної продукції – міжрегіональних швидкісних двосистемних електропоїздів «Тарпан» з експлуатаційною швидкістю 160 км/год., які за технічними характеристиками та рівнем комфорту і сервісного обладнання за певними критеріями перевищують зарубіжні зразки даного класу [14].

Також можна засвідчити й ще декілька позитивних моментів у роботі Крюківського вагонобудівного заводу. За січень 2018 року КВБЗ збільшив випуск вантажних вагонів у 2,3 рази порівняно з відповідним періодом 2017 року – до 273 одиниць. Протягом січня 2018 року завод модернізував п'ять вагонів метро [10].

Також Крюківський вагонобудівний завод в 2017 році порівняно з 2016 роком збільшив випуск вантажних вагонів на 28% або на 437 штук – до 2013 одиниць, та у 5,5 разів більше пасажирських вагонів – у 2017 році крюківські вагонобудівники виготовили 50 пасажирських вагонів, а роком раніше – 9 одиниць [10].

Державна компанія «Укрзалізниця» підписала з американською компанією General Electric угоду про спільне виробництво рухомого складу на суму 1 мільярд доларів. Відповідно до домовленостей, співробітництво передбачатиме декілька етапів. На першому етапі General Electric поставить ПАТ «Укрзалізниця» 30 дизельних локомотивів TE33A Evolution. Планується збирати локомотиви на Крюківському вагонобудівному заводі. Згідно з

контрактом, для перших тепловозів локалізація складе 10%, згодом же локомотиви будуть збиратися не менше ніж на 40% з українських комплектуючих [11].

Сьогодні стратегічно важливим напрямом забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є чітка орієнтація на створення і випуск нової продукції, яка відповідає зростаючим та мінливим запитам споживачів, удосконаленню її за рахунок нових технічних рішень. Досконалим заходом для досягнення цієї мети є приведення у відповідний стан усієї нормативно-технічної бази виробництва до міжнародних стандартів якості. Це дає можливість підтримувати на належному рівні конкурентоспроможність підприємства.

Варто зазначити, що висока якість продукції є лише однією з складових конкурентоспроможності товару. Більш важливу роль при виборі споживачем продукції відіграє конкурентоспроможність самого підприємства. Виходячи з даного принципу можна стверджувати, що конкурентоспроможність промислового підприємства визначає конкурентоспроможність держави, що впливає на добробут населення. Тобто, проблема забезпечення та підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств, у тому числі й вагонобудівних підприємств, є значущою та дуже важливою, але є виключно складною для вирішення [12].

Стратегія розвитку галузі має бути направлена на виробництво вантажних вагонів під конкретні цілі; поставку вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, у тому числі країн Європи.

Нова модель економічного розвитку для промислових підприємств залізничної галузі має будуватися на основі взаємодії

всіх учасників, задіяних на всіх стадіях життєвого циклу створення інноваційної продукції, включаючи конструкторів-розробників інновації та її кінцевих споживачів. Таке посилення інтеграційних процесів у сфері виробництва нерозривно пов'язане з кластерним підходом.

Така форма інтеграції у вигляді інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластера приведена в роботі О.В. Дикань [5]. Кластер є об'єднанням географічно локалізованих у регіоні вагонобудівних підприємств, постачальників матеріальних, трудових, наукових та інвестиційних ресурсів, що формують основу єдиного дослідницько-виробничого середовища для реалізації інноваційних проектів вагонобудівних підприємств. Такий кластер буде сприяти впровадженню інновацій у їх виробничий процес та інноваційному оновленню виробничої бази, що на сьогоднішній день необхідно для зростання економічного потенціалу промислових підприємств залізничної галузі та підвищення рівня їх конкурентоспроможності [5].

Відтак, формування конкурентних переваг трансформується в завдання адаптації підприємства до змін конкурентного середовища, що дає змогу швидше і точніше визначити напрями і засоби підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі.

Висновки. У зв'язку з кризовою ситуацією в країні галузь вагонобудування переживає нелегкі часи. Звичайно, що в таких умовах, підприємства мають приділяти постійну увагу оцінюванню перспектив та загроз своєї діяльності. Перед вагонобудівними підприємствами України стає гостро питання про недостатнє державне фінансування, застарілі основні виробничі фонди та необхідність поширення продукції як на національному ринку, так і пошук нових ринків збуту.

Стратегічно перспективним напрямом є участь вагонобудівних

підприємств у інтегрованих об'єднаннях, що дозволить промисловим підприємствам залізничного транспорту за рахунок об'єднання існуючих ресурсів, промислового виробництва та маркетингових зусиль з аналізу ринку та збуту готової продукції отримати переваги від ефекту масштабу та вийти на нові ринки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю.С. Вплив фінансовоекономічної кризи на діяльність залізничного транспорту України / Ю.С. Бараш, І.П. Корженевич, Ю.П. Мельянцова // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 29. – С. 212-220.
2. Дикань, В. Л. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств [Текст] / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 56. - С. 9-18
3. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности [Текст] / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету. Економіка. – 2016. – Т. 21. – Вип.1 – С. 82-85.
4. Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному векторі [Текст] / В.Л. Дикань, Г. Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - Вип. 62. - С. 11-19
5. Дикань, О.В. Теоретико-методологічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту [Текст]. – Х., 2016. – 473 с.
6. Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / В.О. Зубенко, Л.Ю. Коник // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - №49. – С. 177-180.
7. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - № 45. – С. 167– 170.
8. Кацило Д. Под откос. Как Украина потеряла вагоностроение? / Д. Кацило // ЛІГАБізнесІнформ. – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3228646-pod-otkoskak-ukraina-poteryala-vagonostroitelnyu-otrasl.htm>.
9. Козуб А.В. Перспективы развития отечественных предприятий вагоностроения в современных условиях / А.В. Козуб // Вісник економіки транспорту і промисловості 2017.-№ 57. С 27-31.
10. Крюківський вагонобудівний завод в січні у 2,3 рази збільшив виробництво вантажних вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurologic.kiev.ua/news/19-kriukivskiy-vahonobudivnyi-zavod-v-sichni-u-2-3-razy-zbilshyv-vyrobnytstvo-vantazhnykh-vahoniv.html>
11. Міжнародна спеціалізована виставка TransUkraine'2018: транспорт, логістика, інфраструктура, склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transukraine.com.ua/uk-UA/press/news/1691.aspx>
12. Обруч Г.В Систематизація факторів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України/ [Електронний ресурс] / Г.В. Обруч //Глобальні та національні проблеми економіки: електронне наукове фахове . –Миколаїв, 2016.-№9.-С.366-370. – Режим доступу: <http://globalnational.in.ua/archive/9-2016/76.pdf>
13. Посохов І.М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на

світовому ринку та ринку країн СНД / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ». 2015. № 60 (1169) с 117.

14 Промисловість/Полтавська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.adm-pl.gov.ua/page/promislovist-0>

15 Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту /

Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. - Харків, УкрДАЗТ.-2008.- №24.-С.75-78.

16 General Electric співпрацюватиме з Крюківським вагонобудівним заводом – Національний Промисловий Портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uprom.info/news/cars/general-electric-spivpratsyuvatime-kryukivskim-vagonobudivnim-zavodom>