

- с. 3 Горбулін, В.П. Входження ОПК України в європейський оборонно-промисловий простір / В.П. Горбулін, В.С. Шеховцев, А.І. Шевцов // Стратегічні пріоритети. – 2015. – №4. – С. 5-11.
- 4 Каляєв, А.О. Державне управління оборонною промисловістю України у умовах суспільних трансформацій [Електронний ресурс] / А.О. Каляєв. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/handle/ntb/4051>
- 5 Свергунов, О.О. Тенденції розвитку оборонної промисловості в умовах глобалізації / О.О. Свергунов // Стратегічні пріоритети. – 2012. – №1. – С. 154-160.
- 6 Стратегічний оборонний бюлетень України на період до 2015 року: системний огляд і коментар / Центр Разумкова // Національна безпека й оборона. – 2004. – №2. – С. 7-12.
- 7 Паламарчук В. Взаємодія напівдемократій та усталених демократій – можливе майбутнє Європи / В. Паламарчук, О. Литвиненко // Віче. – 2003. – №4. – С. 45-54
- 8 Кочетов З.Г. Геоэкономика: освоение мирового экономического пространства. – М.: БЕК, 2009. – 480 с.

УДК 338.47:629.44

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i57.101542>

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОНОБУДУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті розглянуто ринок вагонобудування. В умовах виходу країни із світової економічної кризи більшість вітчизняних підприємств вагонобудування мають багато проблем, що потребують їх вирішення. Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш». Вітчизняні підприємства постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Майбутні перспективи галузі мають бути зав'язані на виробництво високотехнологічної продукції соціального призначення з європейськими стандартами. Перехід на європейські стандарти дає можливість розвитку вагонобудівної галузі України.

Ключові слова: вагонобудівна галузь, підприємство, перспективи, європейські стандарти, високотехнологічна продукція.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВАГОНОСТРОЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Кузуб А.В., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье рассмотренный рынок вагоностроения. В условиях выхода страны из мирового экономического кризиса большинство отечественных предприятий вагоностроения имеют много проблем, требующих их решения. Крупнейшими

предприятиями вагоностроительной отрасли является ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш», ОАО «Стахановский вагонозавод», ОАО «Азовообщемаш». Отечественные предприятия встали перед необходимостью поиска новых рынков сбыта как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Будущие перспективы отрасли должны быть завязаны на производство высокотехнологичной продукции социального назначения с европейскими стандартами. Переход на европейские стандарты дает возможность развития вагоностроительной отрасли Украины.

Ключевые слова: вагоностроительная отрасль, предприятие, перспективы, европейские стандарты, высокотехнологичная продукция.

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF DOMESTIC CAR BUILDING IN MODERN CONDITIONS

Kuzub A. V., postgraduate (USURT)

In the article the market of car building. In terms of withdrawal from the global economic crisis, most car building domestic enterprises have many problems that need solving them. Carriage Building industry largest enterprises are: PJSC "Kryukov Car Building Plant", PJSC "Dneprovagonmash", PJSC "Stakhanov Wagon", PJSC "Azovzahalmash." Domestic enterprises faced the need to find new markets both in domestic and foreign markets. The future prospects of the industry should be tied to the production of high-tech products for social purposes with European standards. The transition to European standards enables the development of Carriage Building industry in Ukraine.

Keywords: wagon building industry, business, prospects, European standards, high-tech products.

Постановка проблеми. Протягом тривалого часу розвиток вітчизняного вагонобудування відбувався значними темпами, так потужність виробництва української вагонобудівної індустрії склала до 2013 року майже 60 тис. вагонів на рік, але в 2013 році вагонобудівна галузь України вперше за всі роки незалежності зіткнулася з перспективою колапсу галузі, з якого своїми силами їй не вибратися. Україна втратила замовника, який займав найбільшу питому вагу на ринку, тобто відбулась втрата російського ринку. Це сталося не тільки через політичні протистояння, а й внаслідок санкцій: Росія сама зіткнулася з падінням попиту на вагони. Потреба ПАТ «Українська залізниця» в вагонах – скоротилися до 10 тис. вагонів за рік [8].

Навіть, враховуючи той факт, що знос транспорту соціального призначення ПАТ «Українська залізниця» за деякими

видами продукції сягає 90% і перед урядом та ПАТ «Українська залізниця» гостро постає питання оновлення рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Галузь залізничного транспорту, та її перспективи розвитку з урахуванням реформування галузі розглядає достатньо вагома кількість науковців, а саме: В.Л. Дикань [1], І.В. Токмакова [1], В.О. Зубенко [2], О.В. Маковоз [1], О.В. Шраменко [1], Н.С. Каличева [3, 11], Ю.С. Бараш [4]. Дослідження проблем функціонування та підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування та транспортної галузі, проводили такі вітчизняні науковці, як: В.Л. Дикань [5], Г.В. Обруч [6], Ю.М. Уткіна [7] та інші. Та 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 статі є дослідження ринку вагонобудування України та розробка рекомендацій для подальшого розвитку вітчизняних підприємств вагонобудування з урахуванням можливості виходу на нові ринки збуту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах виходу країни із світової економічної кризи більшість вітчизняних підприємств вагонобудування мають багато проблем, що потребують їх вирішення з метою утримання позитивної динаміки зростання рентабельності галузі та конкурентних позицій в умовах мінливої кон'юнктури світового ринку. У зв'язку з тим що вагонобудівна галузь, як частина машинобудування, орієнтована на експорт, її життєздатність, конкурентоспроможність, сталий розвиток важливі для держави в цілому.

Сучасний потенціал вітчизняних виробників в вантажному та пасажирському вагонобудуванні складає біля 45% в 2016 році загального обсягу виробництва країн - сусідів, у той час, як вітчизняний парк вантажних вагонів (державний та приватний) складає приблизно 15% від загального парку вантажних вагонів країн СНД. Істотним фактором, що впливає на взаємозалежність учасників підприємств вітчизняного вагонобудування від залізничної галузі та споживачів країн СНД – при ширині колії 1520 мм, що об'єднує країни СНД та відрізняє їх від інших країн світу [10].

Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони. Дана галузь в цілому орієнтована на виробництво різноманітних моделей вантажних вагонів. Частка вироблених на експорт пасажирських вагонів поки що мала – трохи більше 1%. На сьогодні готові

до виробництва пасажирських вагонів виготовляє кілька підприємств, у тому числі Харківський вагонобудівний завод (ХВБЗ). Протягом 2015 року ХВБЗ по замовленню ПАТ «Українська залізниця» виготовлено та передано для експлуатування нові вагони – трансформери. Нові вагони мають напрямок слідування Харків - Суми, Харків – Київ. Такі вагони значно підвищують комфорт перевезень та ефективність рухомого складу.

За 2014 рік виробництво вантажних вагонів в країні впало на 77% – до 5300 одиниць. Серед вагонобудівних підприємств найбільше постраждав Азовмаш – донедавна беззаперечний лідер галузі. Завод скоротив виробництво в 15 разів. У жовтні 2014 року він не продав жодного вагона.

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. Нові виробничі потужності не були придбані [9].

Краще за інших почувається «Крюківський вагонобудівний завод», який є довгостроковим партнером ПАТ «Українська залізниця». Випуск вагонів в 2014 році порівняно з 2012 роком упав лише на 56%. З 2015 року ПАТ «Українська залізниця» придбало у підприємства два швидкісні потяги, а Київський метрополітен модернізував 95 вагонів метро на його потужностях.

У 2016 році Крюківський вагонобудівний завод збільшив у порівнянні з 2015 роком виробництво вантажних вагонів в 3,8 разів, або на 1166 шт. — до 1576 одиниць. Так в 2015 році завод зменшив випуск вантажних вагонів на 83% в порівнянні з 2014 роком — до 410 одиниць. У 2017 році завод планує виробити 1500 вантажних вагонів, що буде відповідати рівню 2016 року [12].

Збільшити виробництво в 2014 році

з вище зазначених заводів цієї галузі вдалося тільки «Попаснянському вагонобудівному заводу», який виконував замовлення «Лемтрансу». До недавня пов'язані між собою підприємства домовилися про поставку 1500 вагонів.

За 2014 рік експорт до Росії впав у 4,5 рази – до 2982 вагонів. Знайти заміну російському ринку вітчизняні вагонобудівні підприємства не змогли: Росія як і раніше займає 64% вагонного експорту.

Незважаючи на підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом і відкриття торговельних кордонів, поставки українських вагонів до Європи також знизилися за 2014 року у 4 рази. Основна причина – потреба країн Європейської зони у вагонах в рази менша від російської, а при прийнятті рішень про покупку рухомого складу європейські гравці дивляться не стільки на низьку ціну (конкурентна перевага наших вагонів), скільки на вартість життєвого циклу продукції.

У 2016 році ПАТ "Українська залізниця" вперше за останні кілька років замовила у вітчизняних виробників 650 вантажних вагонів, ще 370 будують власні філії компанії. Крім того, вперше за останні шість років ПАТ "Українська залізниця" замовила у вітчизняного «Крюківського вагонобудівного заводу» 21 пасажирський вагон. У планах ПАТ "Українська залізниця" до 2021 року закупити і відремонтувати майже 100 тисяч одиниць рухомого складу. Тільки в наступному році компанія має намір закупити майже 6 тисяч піввагонів за рахунок власних коштів і кредиту Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР), а також виготовити на власних заводах-філіях ще три тисячі таких вагонів [10].

Нажаль вітчизняні підприємства постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. А ринок країн – сусідів, крім Росії, характеризується нерівним розподілом підприємств-виробників та споживачів вагонобудівної

продукції.

Позитивними наслідками можна вважати в завоюванні нових ринків, так в 2016 році - «Крюківський вагонобудівних завод» отримав замовлення і поставив в Туркменістан 750 вантажних вагонів. Тому розвиток галузі можна здійснити за рахунок експорту вагонобудівної продукції України в такі країни як: Казахстан, Афганістан, Узбекистан, Китай та інші з колією шириною в 1520 мм.

Перспективою для розвитку вагонобудівної галузі може служити завоювання більшої частки ринку за кордоном також можливо за рахунок початку виробництва пасажирських вагонів. Це зовсім інший ринок з іншими стандартами та якістю. Треба зорієнтувати суттєві і швидкі зміни – перехід на європейські стандарти. Оскільки якість і складність вітчизняного виробництва не відповідає європейському стандарту, то це зробити буде складно.

На тлі не рентабельного стану нинішніх вагонобудівних підприємств, можна акцентувати увагу на вагоноремонтних заводах. Панютінський та решта заводів можуть для початку адаптувати і копіювати європейські технології високотехнологічної продукції вагонобудівної галузі.

Відповідно до цього, потрібно змінити напрямок і перейти на виробництво високотехнологічної продукції згідно з європейськими стандартами.

Висновки Майбутні перспективи галузі мають бути зав'язані на виробництво високотехнологічної продукції соціального призначення з європейськими стандартами.

Перспективи розвитку для підприємств галузі може включати в себе: поставки вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин, що сьогодні не є базовим прогнозом; виробництво вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних

підприємств, у тому числі для Європи, в яку такі деталі вже поставляються; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій.

З втратою російського ринку вагонобудівні підприємства мають можливість змінювати бізнес-модель: одні виробники підвищують технологічний рівень виробництва і сконцентруються на рухомому складі з більш високою доданою вартістю, такому як швидкісні потяги та сучасні електровози, інші переорієнтуються на виробництво комплектуючих для вагонобудування або зовсім перепрофілюються на інші ринки збуту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
2. 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.
3. 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.
4. Бараш Ю.С. Вплив фінансово-економічної 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.
5. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1995. – 160 с.
6. 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://global-national.in.ua/archive/9-2016/76.pdf>
7. 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.
8. Яке майбутнє у вагонобудівників України після втрати ринку Росії [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/8870-yake-maybutnye-u-vagonobudivnikv-ukrayini-pslyavtrati-rinku-rosyi.html>
9. ПАТ «Азовмаш» [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <http://www.azovmash.com/ua/investors/1382087673>
10. Українські вагонобудівники поставили залізницям 650 нових вантажних вагонів [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <https://economics.unian.ua/transport/1705496-ukrajinski-vagonobudivniki-postavili-zaliznitsyam-650-novih-vantajnih-vagoniv.html>
11. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева // Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет». – 2015. – Вип. 4 (40). – С. 117-120.
12. Крюківський вагонобудівний завод збільшив виробництво майже в 4 рази [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/kruikovskij-vagonobudivnij-zavod-zbilsiv-virobnictvo-majze-v-4-razi>