

УДК 656.078

**КЛЮЧОВІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ  
ВАГОНБУДУВАННЯ В УМОВАХ ПОШИРЕННЯ СИСТЕМОЇ  
КРИЗИ В ЕКОНОМІЦІ**

**KEY DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE  
ENTERPRISES OF CAR-BUILDING INDUSTRY IN THE SPREAD OF  
A SYSTEMIC CRISIS IN THE ECONOMY**

*докт. екон. наук., доцент О.В. Дикань,  
канд. наук з держ. упр. Л.С. Коновалов, канд. екон. наук М.В. Гарасв  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. Sc. (Econ.) E. Dukan,  
PhD (state manag.), L.S. Konovalov, PhD (Econ.) M.V. Garayev  
Ukrainian state University of railway transport (Kharkiv)*

Сьогодні вітчизняне вагонобудування як більшість промислових підприємств переживає період глибокої рецесії. Не відновившись повністю від «шокових потрясінь», викликаних руйнуванням виробничо-технологічних зв'язків і втратою звичних для галузі ринків збуту, черговий виклик економічному потенціалу підприємств вагонобудування створює фінансово-економічна криза, викликана глобальною пандемією. Якщо протягом останніх трьох років (2017-2019 роки) вітчизняні підприємства вагонобудування демонстрували поступове нарощування обсягів виробництв, то з початку пандемії та згорання економічної активності в країні значно уповільнилися темпи їх зростання. Розглядаючи в динаміці обсяги виробництва продукції підприємств українського вагонобудування, то в першу чергу варто звернути на те, що попри стабільне підвищення обсягів виробництва вагонів у 2017-2019 роках, темпи їх зростання так і не досягнули рекордного рівня виробництва у 2011-2012 роках. Тоді як у 2011-2012 роках сумарний обсяг виробництва продукції вагонобудування нараховував майже 100,5 тис. одиниць, то у 2016-2017 роках лише 9,6 тис. од, а у 2018-2019 роках – 11,7 та 10,5 тис. од. відповідно [1].

Одним із імпульсів для відновлення позитивної динаміки економічного зростання вітчизняної галузі вагонобудування стала політика оновлення вагонного парку, реалізована рядом вітчизняних підприємств. Зокрема, значний економічний внесок в підтримку економічної стабільності вагонобудівних підприємств мали замовлення на виробництво вагонів з боку АТ «Укрзалізниця», яка лише у 2018 році профінансувала будівництво

майже 3,5 тис. од. вантажних вагонів. Стратегічне значення для вагонобудування мала і реалізована за ініціативи АТ «Укрзалізниця» стратегія локалізованого виробництва, що передбачала доукомплектування 30 електровозів американської компанії «General Electric» на потужностях ПАТ «Крюковський вагонобудівний завод» [2]. Масштабні програми з модернізації вагонів реалізовані і такими провідними залізничними операторами та логістичними компаніями України, як «ТАС-Логістик» та «Лемтранс», ТОВ «Металургтранс» та ТОВ «Євразтранс Україна».

Однак попри масштабні потреби АТ «Укрзалізниця» в оновленні парку рухомого складу наразі галузь вагонобудування гостро відчуває падіння попиту з боку ключових споживачів. З одного боку стагнація внутрішнього ринку споживання викликана зупинкою значної частки промислового виробництва та обмеженням роботи транспортного комплексу, а з іншого – реалізацією більшістю вагонобудівних підприємств екстенсивної типу економічного зростання. Адже навіть попри створення вагонобудівними підприємствами вагомих для всієї залізничної галузі інноваційних розробок виробнича база більшості із характеризується вкрай критичним рівнем зношеності. Через відсутність достатнього обсягу замовлення для повного завантаження виробничих потужностей фінансове становище вагонобудівних підприємств не дозволяє забезпечити інноваційне оновлення виробництв. Як продукція вітчизняних вагонобудівних підприємств залишається не конкурентоспроможною на світовому ринку вагонобудування.

Враховуючи стратегічну значущість вагонобудівних підприємств для підтримки сталих темпів зростання економіки, серед ключових напрямів забезпечення їх конкурентоспроможності на світовому ринку вагонобудування варто виділити:

- забезпечення інноваційної модернізації їх науково-виробничої бази за рахунок стимулювання внутрішньо регіонального попиту на продукцію вагонобудування, провадження комплексної інформатизації, організації єдиного освітнього, наукового та інноваційного простору виробництва високотехнологічних інновацій;

- розвиток науково-кадрового потенціалу на засадах концепції управління розвитком інтелектуального капіталу і впровадження механізмів соціально-господарської відповідальності;

- створення засад для підтримки інноваційного партнерства на засадах кооперації та формування кластеру як єдиного дослідницько-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку підприємств вагонобудування;

- формування інтегрованої системи управління якістю продукції на всіх етапах її життєвого циклу і на цій основі впровадження культури

якості виробництва, що сприятиме зростанню іміджу та посиленню конкурентних позицій вагонобудівних підприємств на світовому ринку вагонобудування.

[1] Неподвижной состав: вагоностроение ушло в минус из-за «Укрзалізниці»: GMK CENTER: веб-сайт. URL: <https://gmk.center/posts/nepodvizhnyj-sostav-vagonostroenie-ushlo-v-minus-iz-za-ukrzhaliznici/>. (Дата обращения: 17.05.2020).

[2] Дооснащення 30 локомотивів General Electric добігає кінця. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: веб-сайт. URL: <http://www.kvsz.com/index.php/ua/pres-tsentr/item/1720-doonsnashchennia-30-lokomotyviv-general-electric-dobihaiie-kintsia> (дата звернення: 16.05.2020).

УДК 338.45 (47)

### **ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВИРБНИЧО- ТЕРИТОРІАЛЬНИХ УГРУПУВАНЬ**

### **EFFICIENCY OF FUNCTIONING OF PRODUCTION AND TERRITORIAL GROUPS**

*канд. екон. наук А.С. Зайцева, канд. географ. наук Н.А. Казакова  
ХНУ імені В.Н. Каразіна (м.Харків)*

*PhD (Econ.) A.S. Zaitseva, Ph.D. PhD (geographer) N.A. Kazakov  
KhNU named after V.N. Karazina (Kharkiv)*

Розробка моделі стратегічного інтеграційного розвитку транспортної складової в загальній стратегії інтеграційного розвитку транспортно - промислового комплексу забезпечить: по-перше, активізацію інноваційної та інвестиційної діяльності підприємств різних секторів економіки; по-друге, збільшення ступеню використання потужностей комплексу; по-третє, розвиток логістичного сектору економіки; по-четверте, формування ефективної системи фінансування інноваційної складової; по-п'яте, збільшення конкурентоспроможності вітчизняної продукції та зростання обсягів експорту; по-шосте, залучення мінімальних обсягів інвестиційних ресурсів при тому, що отриманий ефект очікується суттєвий; отже застосовуються внутрішні резерви розвитку промислового сектору економіки – інтелектуальний потенціал промислового виробництва. [1-2]

Розглянемо практичні аспекти виділеної проблеми. За основними критеріями, які характеризують діяльність підприємств того чи іншого комплексу, можна сказати, що напрямки діяльності та основні результати роботи мають однакове значення як в цілому для комплексу, так само і