

УДК 656.2 (03)

**ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ВАГОНБУДУВАННЯ В УМОВАХ КРИЗИ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ**

**MAIN DIRECTIONS AND PROSPECTS OF CAR-DEVELOPMENT IN
THE CONDITION OF CRISIS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

Г.П. Засць¹, А.А. Токаренко¹

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Н. Zayac¹, A.Tokarenko¹

¹ Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Зовнішньоторговельна діяльність, обумовлена пересуванням товарів через кордон, переважно на далекі відстані, вельми сильно залежить від інфраструктури і логістичних ланцюгів, що сприяють підвищенню ефективності та зменшення витрат. З огляду на специфіку нашої держави, його територію і торговий потенціал, необхідно ретельно вивчати процеси і інфраструктурні об'єкти, необхідні для безпосереднього здійснення зовнішньоторговельної діяльності, і зокрема визначення ролі державної політики, у вантажних перевезеннях залізничного транспорту.

У 2020 році вантажопереvezення залізницею в Україні склали 305,4 млн т, що на 2,3% менше, ніж було в 2019 році, вантажообіг "Укрзалізниці" знизився, але деякі вантажі все ж показали позитивну динаміку. Обороти вагонів покращився, але план капінвестицій залишився невиконаним. За підсумками минулого року "Укрзалізниця" знову втратила частину вантажопотоку. Негативна динаміка триває десятий рік і стала вже скоріше поганою традицією, ніж форс-мажорною ситуацією, викликаною зовнішніми факторами, такими, як пандемія 2020 року, втрата раніше російського транзиту і припинення залізничного сполучення з тимчасово неконтрольованими територіями. Показник обороту вагонів вперше за кілька років знизився до рекордно низьких значень.[1]

Основним напрямком для "Укрзалізниці" залишаються внутрішні перевезення - їх частка в загальній структурі вантажопотоку складає майже половину. Так, за підсумками минулого року у внутрішньому сполученні було перевезено 143,4 млн т вантажів, на другому місці - перевезення експортних вантажів (113 млн т). В імпортному напрямку за минулий рік було перевезено всього 36,5 млн т вантажів, в транзитному - 12,5 млн т.[2]

До четвірки основних видів вантажів, що перевозяться залізницею, входять: ЗРС, будматеріали, вугілля і зерно. У минулому році саме завдяки

збільшенню обсягів перевезення ЗРС і будматеріалів "Укрзалізниця" практично вдалося вийти на показники 2019 року. На всі інші види вантажів відбулося падіння показників.[3]

Розглядаючи ринок вагонобудування, який живе довгими циклами спаду і відновлення виробництва, зараз наближається до "дна" спадаючого тренду. Кількість працюючих підприємств в вагонобудівній галузі України за останні 9 років скоротилося більш ніж в 3,5 рази - з 18 підприємств у 2011 році до 5 в грудні 2020 року.

Після кризи 2014 року, коли вагонобудівні заводи втратили основний ринок збуту (Росію), обсяги виробництва знизилися з 50 тис.од. в 2011 році до 1,5 тис. од. в 2015 році. Тільки до 2018 року галузь змогла трохи відновитися, випустивши 11,5 тис.од. вагонів. Але з 2019 року динаміка знову була негативною, однак не критичною - мінус 5,2% до 2018 року. Минулий рік виявився для галузі, м'яко кажучи, згубним. За даними Державної служби статистики України, заводи скоротили обсяги виробництва на 70,1%, виготовивши всього 3241 вантажний вагон.[3]

Розглянемо заходи, які дозволять хоча б частково завантажити потужності вітчизняних вагонобудівних заводів, в нинішніх кризових для галузі умовах.

Крок 1: Заміна старого парку. Після року обговорень і пошуків компромісів Державна регуляторна служба погодила наказ Міністерства інфраструктури про скорочення терміну експлуатації вантажних вагонів (аналогічні накази раніше не були узгоджені ГРС), який, за задумом, покликаний вирішити проблему зносу вагонного парку, його профіциту і поновлення, а заодно допомогти вагонобудівній галузі України, яка пішла в круте піке.

Документ вводить механізм заборони експлуатації вантажних вагонів і стверджує граничні терміни їх служби для піввагона - 33 роки, зерновози - 39 років. Також запроваджується обов'язкова оцінка залишкового ресурсу вагонів, після закінчення призначеного терміну служби перед кожним плановим ремонтом, шляхом виконання продовження терміну служби не більше ніж на три роки. Це фактично регулює існуючий механізм продовження терміну служби вагона.

Крок 2: Більше ремонтів. Одним із способів завантаження заводів може стати ремонт вагонів. Це позитивно позначиться не тільки на самих вагонобудівних підприємств, а й галузі в цілому, так як недбале ставлення до ремонту вагонів вже не один раз ставало причиною аварій. А це, в свою чергу, веде до фінансових втрат, як власників рухомого складу, так і вантажовідправників.

Ще однією ініціативою, яка допоможе в тому числі і вагонобудівним підприємствам, є посилення вимог до ремонту рухомого складу: продовжити термін служби вагона можливо тільки після виконання капітального ремонту відповідно до технічних умов і на термін до 5 років.

Капітальні ремонти потрібно виконувати виключно на вагонобудівних підприємствах. Планові ремонти вагонів з уже продовженим терміном служби виконувати в 2 рази частіше також потрібно. Посилити контроль з боку Державної службою безпеки на транспорті за відповідністю виконуваних планових та позапланових ремонтів встановленої нормативної документації. Дані заходи в значній мірі дозволять посилити безпеку на залізниці.

Крок 3: Пошук альтернативних ринків. Внутрішній ринок - природне поле діяльності для вітчизняних вагонобудівників. Але він, будучи тісно взаємопов'язаним із загальною економічною ситуацією в країні, завжди буде схильний до коливань і криз, до яких схильна нестабільна українська економіка. Тому, щоб диверсифікувати ризики, логічним для вагонобудівних заводів бачиться вихід на ринки ЄС і далекого зарубіжжя. У цьому плані показовим є приклад промислової компанії "Інтерпайп", яка поставляє свою залізничну продукцію і для німецького Deutsche Bahn, і в США, Канаду, Іспанію, Францію і Таїланд.

Звісно, в ЄС вимоги до сертифікації вагонів більш жорсткі, і для того, щоб вітчизняна продукція відповідала цим вимогам, виробникам необхідно вкладати значні інвестиції в обладнання і сертифікацію. Також європейський ринок вагонів характеризується високою конкурентоспроможністю: потужності вагонобудівних підприємств ЄС складають близько 20 тис. вагонів на рік, а попит не перевищує 10-11 тис. Не можна залишати без уваги і той факт, що європейські виробники мають доступне фінансування під свої проекти (3-4% річних).

Єдине, поле для маневреності, - це собівартість вітчизняної продукції. У теорії вона повинна бути нижче, ніж в ЄС. Але на практиці, постійно зростаючі ціни на вітчизняну сировину, енергоносії не дають значного переваги перед європейськими виробниками.

Крок 4: Інновації. Для зарубіжної експансії в першу чергу мова повинна йти про створення інноваційних вагонів, які будуть затребувані на західному ринку.

В цілому спираючись, на думку учасників ринку, закріпити конкурентну перевагу в вагонобудівній галузі і відновити обсяги виробництва може допомогти комплексний підхід. Серед таких заходів: обмеження імпорту вантажних вагонів в Україні; експортна підтримка держави, державні програми фінансування як "Укрзалізниця", так і приватних вантажо- і вагоновласників під закупівлю нових вагонів. Комплексні заходи дозволять вийти на до 10-12 тис. вантажних вагонів на рік на наступні 7-10 років, що допоможе не тільки зберегти вагонобудівну галузь, а й позитивно позначиться на економіці країни.

Отже, для досягнення цього результату і нормалізації фінансового становища "Укрзалізниця" необхідна комплексна програма заходів з актуальних напрямів: скорочення збитковості пасажирських перевезень,

скасування податку на землю під залізничними шляхами, продаж непрофільних активів (зокрема, реалізація запасів металобрухту УЗ) і створення окремого захищеного залізничного фонду, як джерела для програм модернізації активів (наповнення за рахунок акцизу на ДП, споживаного залізничним транспортом).

[1] Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. Харьков: Основа, 1995. 160 с.

[2] Українські вагонобудівники поставили залізницям вантажних вагонів [Електронний ресурс]. Режим доступу у: -https://economics.unian.ua/transport/1705496_ukrajinski_vagonobudivniki_postavili_zalznitsyam_650_novih_van_tajnih_vagoniv.html

[3] Крюківський вагонобудівний завод збільшив виробництво майже в 4 рази [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/krukivskij-vagonobudivnij-zavod-zbilsiv-virobnictvo-majze-v-4-razi>

УДК 656.2.4

**ЕКОЛОГІЧНІ ПЕРЕВАГИ РОЗВИТКУ
ВИСОКОШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

**ENVIRONMENTAL BENEFITS OF DEVELOPMENT
HIGH-SPEED RAIL TRANSPORTATION IN UKRAINE**

канд. техн. наук А.О. Каграманян

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

PhD (Tech.) A.O. Kagramanyan

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

В наш час загальносвітовою тенденцією є розвиток високошвидкісного транспорту, який не тільки відіграє істотну роль в соціально-економічному розвитку тієї країни, на території якої він створюється, але і є важливим фактором інтеграції світової економіки.

В Україні розбудову високошвидкісних залізничних магістралей визнано одним із пріоритетних напрямків стратегії розвитку транспортно-дорожньої системи. Для досягнення даної стратегічної мети у 2021 році планується реалізація проєкту високошвидкісного залізничного сполучення. В рамках цього проєкту під високошвидкісний рух до 250 кілометрів на годину будуть модернізовані станції Києва, Одеси, Львова, Вінниці, Хмельницького, Тернополя та Білої церкви. А поїздом зі швидкістю 350 кілометрів на годину можна буде проїхати такими напрямками: Київ - Львів - Держкордон; Київ - Одеса, Київ - Харків; Київ -