

УДК 338.47:629.44

**АНАЛІЗ РОЗВИТКУ
ВАГОНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ
ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

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. Потреба ПАТ «Українська залізниця» в вагонах – скоротилися до 10 тис. вагонів за рік [1].

Україна втратила замовника, який займав найбільшу питому вагу на ринку, тобто відбулась втрата російського ринку. Російська Федерація сама зіткнулася з падінням попиту на вагони.

Навіть, враховуючи той факт, що знос транспорту соціального призначення ПАТ «Українська залізниця» за деякими видами продукції сягає 90% і перед урядом гостро постає питання оновлення рухомого складу.

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 вагонобудівної галузі 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 [2].

Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ

«Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонозавод», 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. 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 не було передано до реалізації жодного вагона.

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» придбала у підприємства два швидкісні потяги [3].

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 вагони. 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 [2].

Позитивними наслідками можна вважати в завоюванні нових ринків, так в 2016 році - «Крюківський вагонобудівний 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.

На тлі не рентабельного стану вагонобудівної галузі України, 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.

Розвиток вагонобудівної 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.

Список використаних джерел

1. Яке майбутнє у вагонобудівників України після втрати ринку Росії [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/8870-yake-maybutnye-u-vagonobudivnikv-ukrayini-pslya-vtrati-rinku-rosyi.html>

2. 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>

3. ПАТ «Азовмаш» [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <http://www.azovmash.com/ua/investors/1382087673>

УДК 334.012.82:656

ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ

*Льоушкін Д.Г., генеральний директор
(компанія «Прайм»)*

В умовах збільшення товаропотоків між Сходом та Заходом, Україна повинна скористатися своїм вигідним географічним положенням та створити необхідні умови для

збільшення обсягів транзитних вантажопотоків. Вагому роль при цьому відіграють міжнародні транспортні коридори, які проходять територією країни та мережу яких потрібно удосконалювати та розширювати. Формування концепції політики регіонального розвитку в Україні має ґрунтуватися на основних досягненнях з цього напрямку в країнах ЄС, для яких міжрегіональне співробітництво як механізм економічної співпраці, а відтак і економічного розвитку транспортної системи України.

Розвиток світової транспортної системи відбувається в тісній кореляції із зовнішніми глобальними процесами, які протікають у світовому господарстві, це в свою чергу вимагає постійного моніторингу їх впливу та визначення основних тенденцій розвитку національних транспортних систем.

Прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг може бути реалізовано за рахунок інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС.

Україна має значний потенціал для розвитку транскордонного співробітництва як одного з напрямків реалізації євроінтеграційних прагнень, що пояснюється унікальним геополітичним положенням країни. Оскільки Україна розташована в центрі Європи, вона має ряд стратегічних характеристик.

Вивчення трансформаційних процесів на залізничному транспорті дозволяє розподілити їх за походженням на такі типи:

1) Функціональні трансформації (мікрорівень).

Причини їх виникнення: формування нової системи якості послуг, розширення відтворювального процесу, перерозподіл функцій та відмінності в регіональній приналежності, збільшення переліку послуг та вимог до їх виконання, обмеженість ресурсів, неефективність та пов'язана з нею оптимізація структури управління, характер взаємовідносин з суб'єктами ринку, зміна попиту на послуги та конкуренція на ринку перевезень, прийняття моделі соціально відповідального господарювання, ускладнення соціальної ситуації тощо.

2) Системні трансформації (мезорівень).

Причини їх виникнення: прийняття до реалізації інноваційної моделі розвитку галузі,