

УДК 338.24**JEL classification: L92, D49, O10**

Л. Г. Смоляр, професор, ректор Міжнародного університету фінансів,
професор кафедри менеджменту, Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
М. О. Коба, аспірант кафедри менеджменту та інновацій,
Міжнародний університету фінансів

ФАКТОРИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВАНТАЖНОГО ВАГОНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Метою написання статті є аналіз стану та визначення факторів й перспектив розвитку вантажного вагонобудування в Україні. В результаті аналізу ринку вагонобудування авторами встановлено, що вітчизняні вагонобудівники не змогли вчасно врахувати та адаптуватися до змін зовнішнього середовища, що викликало кризу вітчизняного вагонобудування 2014-2015 років. Подальший аналіз статистичної інформації за 2016-2017 роки засвідчив вихід з кризи вагонобудівних заводів та стабільну динаміку зростання. Найбільш потужними факторами зростання галузі визначено: внутрішній попит на продукцію вагонобудівних заводів від ПАТ «Укрзалізниця» на фоні зносу та дефіциту наявного рухомого складу; розвиток ринку власних вагонів-зерновозів як результат розвитку аграрного сектора України та піввагонів як результат будівництва доріг в Україні; пролонгацію терміну служби вагонів та імпорт списаних вагонів інших держав до України.

Ключові слова: вагонобудування, підприємства, фактори, вантажне, залізниця.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Інноваційним ядром економіки України, як і в більшості розвинутих країнах, є машинобудівні підприємства. При цьому місце та роль транспортного машинобудування, і, зокрема, вантажного вагонобудування, в економіці країни є надзвичайно вагомими. Забезпечуючи неперервний рух вантажів (до 45% від всього вантажообігу країни), ця галузь виступає «кровоносною системою» та індикатором розвитку інших галузей промисловості національної економіки. Тому аналіз факторів та визначення перспектив розвитку вантажного вагонобудування в Україні є актуальним як з теоретико-методичних, так і з прикладних позицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Дослідженню питань розвитку вітчизняних машинобудівних підприємств присвячено

достатньо наукових праць провідних науковців. Крім того, значну увагу приділено технічним та технологічним аспектам функціонування галузі транспортного машинобудування й, зокрема, вантажному вагонобудуванню у працях фахівців спеціалізованого ДП «Український науково-дослідний інститут вагонобудування».

Дослідження ринкової ситуації вітчизняного вантажного вагонобудування та проблем функціонування підприємств галузі проводять І. Посохов [3], В. Гурнак[5], Кузуб А.[6] та інші. У своїх працях науковці приділяють основну увагу детальному моніторингу ринку вагонобудування, виявленню причин падіння обсягів виробництва вантажних вагонів та зниження експортного потенціалу. Проте, на нашу думку, недостатньо уваги приділяється питанням визначення факторів та пошуку можливостей розвитку вантажного вагонобудування як визначальної складової транспортного машинобудування в Україні.

Постановка завдання. Метою написання наукової статті є аналіз стану та визначення факторів й перспектив розвитку вантажного вагонобудування в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних наукових результатів. Україна завжди була однією з перших серед світових експортерів вантажних вагонів. Так, за даними Concord Capital, в 2000-х роках Україна була світовим лідером з експорту залізничних вагонів, одержуючи в 2010-2011 роках біля 3 млрд дол. експортної виручки щорічно [1].

Таким чином, вантажне вагонобудування завжди було стратегічним для національної економіки.

Загалом на сьогодні в Україні існує три крупних заводи з виробництва та випуску вантажних вагонів та декілька заводів з невеликою потужністю. Вантажні вагони випускають лише три підприємства: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ), ПАТ «Азовмаш» і ПАТ «Дніпровагонмаш».

За даними державного комітету статистики України та за інформацією галузевих видань за період 2011-2017 роки вагонобудівними заводами України було випущено наступну кількість вантажних вагонів (рис.1).

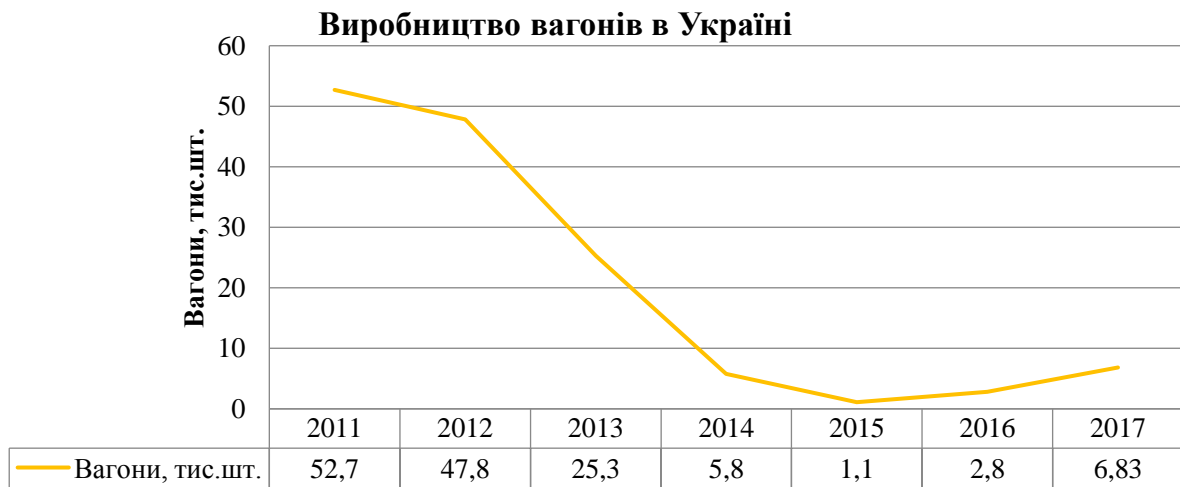


Рис.1. Виробництво вагонів в Україні в 2011-2017 рр.

Складено авторами за даними [2; 4; 7]

Як видно з рисунку 1, в піковому 2011 році вагонобудівними підприємствами України було виготовлено 52700 вантажних вагонів. У 2012 році всього за напрямом вантажного вагонобудування виготовлення нового вантажного рухомого складу здійснювало 46 вагонобудівних і вагоноремонтних підприємств СНД (в 2011 р. – 42 підприємства). Основні з них – це ВАТ «НПК «Уралвагонзавод», ВАТ «Алтайвагон», ВАТ «Рузхіммаш», ЗАТ «УК «Брянський машинобудівний завод», ЗАТ «Промтрактор-вагон» (РФ), ПАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування», ПАТ «Азовмаш», ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш» (Україна). При цьому ПАТ «Азовмаш» займав перше місце серед вітчизняних виробників вантажних вагонів, обсяг виробництва якого у 2012 р. склав 15391 вагонів (33% ринку України). До інших провідних

українських вагонобудівних підприємств належали такі виробники: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (єдине в СНД підприємство з виробництва як пасажирських, так і вантажних вагонів) – 10 568 (23%); ПАТ «Дніпровагонмаш» – 6349 (14%); ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод – 5060 (11%); ТДВ «Попаснянський ВРЗ» – 2126 (4,6%); ПАТ «Полтавхіммаш» – 1940 (4,2%); ПАТ «Дизельний завод» – 1838 (3,9%)[3].

В 2013 році відбулося різке падіння випуску вагонів українськими заводами-виробниками. Причиною такої ситуації стала заборона імпорту українських вагонів до Росії у 2013 році. Адже російський ринок був одним з головних імпортерів вагонів українського виробництва. Зокрема, в 2011 році з 52700 виготовлених вагонів на експорт пішло 44 тис., з яких 39 тис. вагонів – в Російську Федерацію [4]. Тому заборона в серпні 2013 року доступу українських вагонів на російський ринок, хоча і була очікуваним кроком,

стала визначальним фактором кризи вантажного вагонобудування в Україні 2014-2015 років. Подальші події лише погіршили ситуацію для українських вагонобудівників, в результаті чого відбувся спад виробництва у 2014 році до 5800 вагонів на рік. У 2014 році українські вагонобудівні заводи виробили вагонів в 50 разів менше, ніж в 2011 році. Серед вагонобудівників найбільше постраждав ПАТ «Азовмаш», який скоротив виробництво в 15 разів і не продав жодного вагону у жовтні 2014 року.

Збільшити виробництво в 2014 році вдалося тільки ТДВ «Попаснянський ВРЗ», який виконував замовлення ТОВ «Лемтранс» [5]. За 2015 рік виробництво вагонів склало взагалі 1054 вагонів. ПАТ «Дніпровагонмаш» про об'єм випуску вагонів за 2015 рік взагалі не звітував. Лише ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ), який є стратегічним партнером ПАТ «Укрзалізниця» в сфері як пасажирських, так і вантажних перевезень, працював у 2015 році із завантаженням всього 3% у напрямі вантажного вагонобудування. Таким чином, в 2015 році спостерігався найбільший спад в галузі вантажного вагонобудування і вітчизняні вагонобудівники не змогли вчасно адаптуватися до зовнішніх змін.

Однак, статистика 2016-2017 років засвідчує той факт, що вітчизняні вагонобудівні заводи почали виходити з кризи, поступово відновлюючи виробництво вагонів. Так, у 2016 році в Україні було виготовлено 2,8 тис. вагонів, а в 2017 році – 6,8 тис. вагонів. Причиною такої позитивної динаміки стали, в першу чергу, замовлення від ПАТ «Укрзалізниця». У 2016 році було закуплено 1020 вагонів. З них 650 вагонів придбано у вагонобудівних заводів України і 370 виготовлено на власних потужностях. Зокрема, 350 вагонів придбано у ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», 250 вагонів – у ПАТ «Дніпровагонмаш» і 50 вагонів – у ТДВ «Попаснянський ВРЗ»[4]. У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» закупила 2721 вагони, що в 2 рази більше, ніж у 2016 році. З них 2606 вагони було виготовлено на власних потужностях і 115 вагонів закуплено у вагонобудівників (50 піввагонів у ТДВ «Попаснянський ВРЗ» і 65 фітінгових платформ у ПАТ «Дніпровагонмаш»).[7].

Крім того, в останні два роки активізовано заходи щодо закупівлі та ремонту рухомого

складу власними силами ПАТ «Укрзалізниця». Якщо у 2016 році власними силами вироблено 370 вагонів, то у 2017 році цей показник зріс більше, ніж у 7 разів – 2606 вагонів. З них за видами вагонів було виготовлено 2604 піввагонів і 2 окатишевоза. При цьому Панютинський ВРЗ випустив 1347 вагонів, Дарницький ВРЗ – 852 вагони і Стрийський ВРЗ 405 вагонів [4].

Варто зазначити, що активізувалися і приватні компанії, які купували в 2017 році українські вагони. При цьому найбільшим попитом користувалися піввагони та зерновози. Зокрема, ТОВ «Лемтранс» було закуплено 500 піввагонів. Зерновози купували провідні гравці українського аграрного ринку.

Отже, вітчизняне вагонобудування почало виходити з кризи. Причому найбільш потужним фактором зростання галузі стали замовлення від ПАТ «Укрзалізниця» та активізація виробництва вагонів на власних заводах. Так, за 2017 рік ПАТ «Укрзалізниця» сама виробила і купила в себе близько 40% від усіх вироблених вагонів в Україні. На нашу думку, така політика ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує збереження робочих місць, оновлення парку вагонів, розвиток машинобудування і, як наслідок, суміжних галузей.

Експортний потенціал вагонобудівних підприємств за останні роки виглядає таким чином: у 2014 р. було експортовано 6727,7 млн. грн. продукції, що становить 60,78% від обсягу реалізації продукції, у 2015 р. – 2 717,4 млн. грн., або 46,54%, у січні-травні 2016 р. – 1 496,0 млн. грн., або 63,68% [5]. З наведеної експортної статистики зрозуміло, що без російського ринку виробникам українських вагонів дуже важко виживати на ринку. Також очевидним є той факт, що найближчим часом ситуація щодо російського ринку залишиться незмінною. За таких обставин українським вагонобудівним заводам слід шукати шляхи виходу з цієї надзвичайно складної ситуації. Слід зазначити, що пошук інших ринків збуту не дасть значних результатів, оскільки Європейський ринок має високі бар'єри для входження на нього і малі потреби у вантажних вагонах. Крім того, європейські покупці зорієнтовані не стільки на низьку ціну, яка є конкурентною перевагою вітчизняних вагонів, скільки на вартість життєвого циклу продукції [5]. Тому не зважаючи на підписання Угоди про

асоціацію з Європейським Союзом, постачання українських вагонів до Європи не зростає. Вихід же на Китайський ринок, який рівноцінний за розмірами російському, ускладнюється низькими цінами китайських вагоновиробників. Таким чином, одна з провідних експортоорієнтованих галузей України повинна шукати інші шляхи для розвитку.

Одним з найбільш потужних важелів стабільного розвитку вітчизняного вантажного вагонобудування на сьогодні виступає внутрішній попит на продукцію вагонобудівних заводів. Попит зумовлений, насамперед, дефіцитом вагонів та застарілим парком ПАТ «Укрзалізниці» (табл.1).

Таблиця 1. Рівень зносу рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця»

<i>Транспортні засоби</i>	<i>Знос (%)</i>
Електровози	68,82
Тепловози	94,0
Дизель-поїзди	25,0
Вантажні вагони	84,4
Пасажирські вагони	98,0
Паровози	61,98
Усього рухомого складу	85,0

Складено на основі [6]

Як видно з таблиці, рівень зносу рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» в середньому складає 85%. При цьому найбільший рівень зношеності мають тепловози та пасажирські вагони (94% та 98% відповідно). Рівень зношеності вантажних вагонів становить 84,4%.

Тобто, за даними таблиці, ситуація зі станом як пасажирського, так і вантажного рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» вкрай важка та становить гостру проблему для вітчизняного ринку вантажних перевезень, які є головним стратегічним напрямком розвитку залізничного транспорту в Україні. Водночас таке критичне становище рухомого складу виступає одним з найпотужніших важелів розвитку ринку вантажного вагонобудування в Україні. Тобто, за відповідної державної підтримки і подальшої реалізації заявленої стратегічної програми розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017- 2021 роки буде розвиватися і вантажне вагонобудування.

Так, відповідно до стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниці» до 2021 року планується 5,9 млрд доларів капітальних інвестицій, з яких 4 млрд доларів піде на оновлення рухомого складу, зокрема модернізацію і придбання нового. У планах підприємства до 2021 року закупити і відремонтувати майже 100 тисяч одиниць рухомого складу за 108 млрд доларів [7].

Однак, оновлення рухомого складу буде відбуватися переважно за рахунок будівництва вагонів на власних виробничих потужностях

підприємства. Така позиція ПАТ «Укрзалізниці» зумовлена тим, що будувати дешевше, ніж купувати на стороні. Економія від будівництва вагонів на власних потужностях української залізниці за оцінками експертів складає 1 тис. доларів на 1 вагоні порівняно із закупівлею через тендер у інших вагонобудівників України[7]. Статистика 2017 року, коли із загальної кількості придбаних 2721 вагонів 2606 вагонів було виготовлено на вагонобудівних підприємствах ПАТ «Укрзалізниця», підтверджує дотримання заявлених планів та принциповість такої позиції. Тому орієнтуватись виключно на державне замовлення вантажним вагонобудівникам не доцільно. Разом з тим, максимальна потужність всіх вагонобудівних заводів ПАТ «Укрзалізниця» складає 4500 одиниць вагонів на рік [7]. Тому оновлення рухомого складу української залізниці буде відбуватися із залученням інших вагонобудівних заводів України.

Іншим фактором розвитку вантажного вагонобудування в Україні, на нашу думку, є розвиток ринку власних вагонів. За умов, коли дефіцит вантажних вагонів перевищує 1500 вагонів за добу [6], стає неможливим повністю задовольнити потребу у перевезеннях і постає нагальна потреба у закупівлі власних вагонів.

Враховуючи зростаючі обсяги вирощування та експорту зернових культур в Україні, дуже гостро проблема забезпеченості вагонами-зерновозами постає перед компаніями

вітчизняного зернового і олійного ринків. Потреба така об'єктивно є – найновіший український вагон-зерновоз побудований в 1993 році, близько 15% таких вагонів вичерпали свій термін експлуатаційної придатності (30 років), 60% наближаються до цього, оскільки мають вік 25-30 років. Парк вагонів-зерновозів в нашій країні можна охарактеризувати як застарілий, на 75% вичерпав свою експлуатаційну придатність, і вимагає або капітального ремонту, або повної заміни [8].

Відчуваючи ситуацію, українські аграрії вже почали вирішувати проблему власними зусиллями, купуючи власні вагони-зерновози, і будуть продовжувати в подальшому їх купувати, зважаючи на бурхливий розвиток аграрної промисловості в Україні і гостру проблему зі станом рухомого складу в державі. Наприклад, ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» (ДПЗКУ) планує закупівлю 500 вагонів-зерновозів і проводить переговори з ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» та групою компаній «Азовмаш» [7]. Отже, вагонобудівні заводи, які спеціалізуються на виробництві вагонів-зерновозів, мають всі передумови для розвитку і забезпечення стабільної динаміки зростання в найближчому періоді. Інші ж учасники ринку можуть розглядати виробництво вагонів-зерновозів або комплектуючих до них як перспективні напрямки диверсифікації або перепрофілювання власного виробництва.

Ще однією сферою-мультиплікатором для розвитку вантажного вагонобудування є будівництво доріг в Україні. Так, 2018 рік стане стартом Всеукраїнської дорожньої реформи і будівництва доріг в Україні. Для ринку залізничних перевезень це означає максимальне зростання обсягу перевезень щєбню, який перевозиться у піввагонах. Тому й надалі зростатиме попит на піввагони як за державними замовленнями, так і від приватних компаній.

Проблемним питанням і негативним фактором у розвитку вантажного вагонобудування залишається, на нашу думку, пролонгація терміну служби вагонів в Україні. Наприклад, для піввагонів, термін служби яких становить 22 роки, він збільшується до 30 років. Крім того, при використанні застарілих вагонів

зношуються не тільки деталі рухомого складу, а й колійна інфраструктура. Однак, найбільшою проблемою є те, що ринок вагонів України заповнили списані в сусідніх країнах, зокрема й в Росії, вагони, які мають менші терміни експлуатації, ніж вітчизняні. Більш того, використання страих вагонів перешкоджає розвитку і застосуванню нових сучасних технологій, не дозволяє розвивати конструкції вагонів, які могли б працювати ефективніше: перевозити більше вантажу з меншим зносом інфраструктури в цілому[7]. На нашу думку, зазначений негативний фактор дуже легко можна перетворити у фактор, який стимулюватиме розвиток інновацій та вантажного вагонобудування в Україні, прийнявши відповідне рішення про заборону пролонгації термінів служби вагонів та імпорту списаних вагонів інших держав.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Таким чином, нами окреслені основні фактори розвитку галузі вантажного вагонобудування, які мають зовнішній вплив на вагонобудівні заводи. Зокрема, до них варто віднести: внутрішній попит на продукцію вагонобудівних заводів від ПАТ «Укрзалізниця» на фоні зносу та дефіциту наявного рухомого складу; розвиток ринку власних вагонів-зерновозів як результат розвитку аграрного сектора України та піввагонів як результат будівництва доріг в Україні; пролонгацію терміну служби вагонів та імпорт списаних вагонів інших держав до України.

До визначальних факторів розвитку вантажного вагонобудування в Україні внутрішнього походження, в першу чергу, доцільно віднести розвиток інноваційного потенціалу підприємств. Згідно з теорією інновацій найкращим моментом для реалізації інновацій є кризовий стан, тому сучасний стан українського вантажного вагонобудування може цілком стати періодом інноваційного прориву вітчизняних вагонобудівників. Визначення напрямів інноваційної діяльності та розробка механізмів їх реалізації для вагонобудівних заводів України, на нашу думку, можуть бути перспективними напрямками досліджень.

Список літератури

1. Кацило Д. Под откос. Как Украина потеряла вагоностроение // Ліга.net, 2016. URL: <http://biz.liga.net>.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України, 2017. URL: <http://www.ukrstat.org.ua>.
3. Посохов І. М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД // Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ» : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. Харків, 2015, № 60 (1169), С. 115-118.
4. Быстрицкая О. Вагоностроители выходят из пике – рост в 2,4 раза // Центр транспортных стратегий, 2017. URL: <https://cfts.org.ua>.
5. Кузуб А. В. Перспективи розвитку вітчизняних підприємств вагонобудування в сучасних умовах // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2017. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_57_5.
6. Гурнак В. М., Савіцька Г. П., Лікаренко Я. Я. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту // Економіка. Менеджмент. Бізнес, 2015, № 3, С. 66-71. URL: – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecmebi_2015_3_14.
7. Залізничний інформаційний портал «Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця», URL: <https://info.uz.ua>.
8. Данилишин Б. 2017 рік для України: економічне зростання чи плавання за течією? , 2017. URL: Режим доступу: <https://www.facenews.ua/columns/2018/318780/>.

References

1. Kacilo D. Pod otkos. Kak Ukraina poterjala vagonostroenie // Liga.net, 2016. URL: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3228646-pod-otkos-kak-ukraina-poteryala-vagonostroitelnuyu-otrasl.htm>.
2. Ofitsijnyj sajt Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy, 2017. URL: <http://www.ukrstat.org.ua>.
3. Posokhov I. M. Doslidzhennia rynku vahonobuduvannia Ukrainy ta konkurentospromozhnosti promyslovykh pidpriemstv zaliznychnoho transportu na svitovomu rynku ta rynku krain SND // Visnyk Nats. tekhn. un-tu «KhPI» : zb. nauk. pr. Temat. vyp. : Tekhnichnyj prohres ta efektyvnist' vyrobnytstva, Kharkiv, 2015, № 60 (1169), S. 115-118.
4. Bystrickaja O. Vagonostroiteli vyhodjat iz pike – rost v 2,4 raza // Centr transportnyh strategij, 2017. URL: <https://cfts.org.ua>.
5. Kuzub A. V. Perspektyvy rozvytku vitchyznianskykh pidpriemstv vahonobuduvannia v suchasnykh umovakh // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, 2017. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_57_5.
6. Hurnak V. M., Savits'ka H. P. , Likarenko Ya. Ya. Finansove zabezpechennia vidtvorennia osnovnykh zasobiv pidpriemstv zaliznychnoho transportu // Ekonomika. Menedzhment. Biznes, 2015, № 3, S. 66-71. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecmebi_2015_3_14.
7. Zaliznychnyj informatsijnyj portal «Mediatsentr «Mahistral'» PAT «Ukrzaliznytsia». URL: <https://info.uz.ua>.
8. Danylyshyn B. 2017 rik dlia Ukrainy: ekonomichne zrostannia chy plavannia za techiieu?, 2017. URL: <https://www.facenews.ua/columns/2018/318780/>.

L.G. Smoliar, *professor, Rector of International University of Finance, professor of Department of Management, National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

M.O. Koba, *postgraduate student, Management and Innovations Department, International University of Finance*

Factors and perspectives for development of freight wagon construction in Ukraine

The purpose of the article is to analyze the state and determine the factors and prospects for the development of freight wagon construction in Ukraine. As a result of the analysis of the wagon construction

market, the authors found that domestic wagon plants were not able to take into account and adapt to changes in the environment in time, which caused the crisis of domestic wagon building in 2014-2015. A further analysis of statistical information for 2016-2017 showed a breakdown of the wagon-building industry crisis and stable growth dynamics. The most powerful factors of the industry's growth are defined: the domestic demand for wagon-building production from PJSC "Ukrzaliznytsia" in the face of wear and tear and shortage of available rolling stock; the development of the market for own grain wagons as a result of the development of the Ukrainian agrarian sector and open wagons as a result of the construction of roads in Ukraine; lengthening the service life of wagons and importing wagons from other states to Ukraine.

Key words: wagonconstruction, enterprises, factors, freight, railway.

Стаття надійшла до редакції 04.09.2017 р.