

надати свої компетенції в вигляді ресурсів, знань тощо для використання в вашій діяльності, в обмін на відповідні кроки із вашої сторони. Ці ресурси повинні забезпечувати сумісність із наявними на підприємстві ресурсами та доповнювати їх. Ефективність діяльності кластеру суттєво підвищиться, а ризики знизяться, якщо партнери будуть поділяти ті етичні цінності, які є головними при функціонуванні вашого підприємства. Виходячи з вищенаведеного, можна констатувати, що підвищення конкурентоздатності підприємства в сучасних умовах представляє інтеграційний ефект від функціонування суб'єкта господарювання в режимі співпраці та взаємодії із іншими учасниками кластеру, що буде досягатися завдяки прийняттю найбільш ефективних управлінських рішень, спрямованих на оптимізацію портфелю товарів та послуг, які надає група підприємств, що створює кластер.

### Література

1. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / Ансофф Игорь ; [пер. с англ. ; под ред. Каптуревского Ю.Н.]. – СПб. : ПИТЕР, 2003. – 543 с.
2. Варналій З.С. Мале підприємництво: основи теорії і практики / Варналій Захарій Степанович – [3-є вид.]. – К. : т-во «Знання», КОО, 2005. – 302 с.
3. Клейнер Г.Б. Стратегия предприятия / Клейнер Георгий Борисович. – М. : Дело, 2008. – 568 с.
4. Ляшенко В.І. Регуляторна політика в Україні : методологія формування та режим реалізації в сфері малого підприємництва : дис. ... д-ра наук : спец. 08.00.03 “Економіка і управління національним господарством” / Ляшенко Вячеслав Іванович ; ІЕП НАН України. – Донецьк, 2007. – 434 с.
5. Томпсон А.А. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа / Томпсон А.А., Стрикленд Ш.А. ; [пер. с англ. Ганиева А.Р., Кондукова Э.В.] ; [изд.:12.]. – М. : Вильямс, 2009. – 928 с.
6. Квилинский А.С. Кластеризация и развитие предприятий малого бизнеса : [монография] / А.С. Квилинский, Т.А. Степанова ; [под общ. ред. В. И. Дубницкого, В. И. Ляшенко]. – Донецк : Юго-Восток, 2010. – С. 129–136.
7. Степанова Т.О. Мале підприємництво та перспективи його кластеризації в економічній системі України : [монография] / Т.О. Степанова, О.С. Квілінський // НАН України, Ін-т економіки про-ті. – Донецьк : ІЕП НАН України, ФОП Масютенко О.В., 2010. – С. 46–50.

Надійшла 09.10.2011

УДК 338.12.017

Е. А. КОБАЛЬЧИНСКАЯ

Одесский национальный политехнический университет

## РАЗВИТИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ

*Стаття присвячена аналізу сучасного стану залізничного машинобудування України, виявленню величини потенціалу та напрямків його реалізації, а також пов'язаних з цим проблем підприємств, які можна вирішити за рахунок виробництва і продажу продукції (вагонів та тепловозів) на ринки Китаю, Індії, Пакистану, В'єтнаму, Північної Африки та інших країн, що допоможе підприємствам машинобудування використати виробничий потенціал та завоювати свою частку на ринках міжнародного економічного простору.*

*The article analyzes the current state of railway engineering Ukraine, identify the potential magnitude and direction of its implementation and the associated problems of enterprises that can be performed by production and sales – cars and locomotives to the Chinese, India, Pakistan, The 'yetnamu, North Africa and elsewhere. What will help businesses use the machine production capacity and to gain its market share of international economic space.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, машинобудування, ринок вагонів і тепловозів.*

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Украины. На него приходится 83% грузовых и около 43% пассажирских перевозок.

Глубокий кризис, падение объема перевозок, ухудшение финансового положения привели железнодорожный транспорт к проблемам с воспроизводством основных фондов. Так, к началу 2010 года свой эксплуатационный срок выработали 83% пассажирских вагонов, 71% грузовых вагонов, 89% магистральных электровозов и 92% тепловозов. Общий износ активной части основных фондов железнодорожного транспорта в настоящее время составляет около 85% [10]. И в этих непростых условиях «Укрзалізниця» обеспечивала перевозки грузов и пассажиров, динамика которых приведена в таблице 1.

Резкое падение объемов перевозок в 2009 году обусловлено действием мирового и финансового кризиса, коснувшегося и Украины, падением объемов производства и перевозок в горно-металлургическом и нефтехимическом комплексах, на долю которых приходится более 80% грузов железнодорожников.

Общий парк вагонов в Украине составляет в настоящее время около 170 тыс. шт. Ежегодно выбывает их эксплуатации и списывается 4–5 тыс. единиц. К сожалению, новых заказов на такое количество вагонов для восполнения выбывающих «Укрзалізниця» не делала в течение всего периода реформирования

экономики. Вагоны и тепловозы, изготавливаемые в Украине, идут, в основном, на экспорт [2, 7, 10]. Ежегодное пополнение вагонов составляет 2,0–2,5 тыс. единиц [2, 4, 7, 10].

Таблица 1

**Грузооборот и пассажирооборот железнодорожного транспорта Украины**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Грузооборот, млрд ткм	160,4	158,7	156,3	173,2	177,5	193,1	224,9	233,6	223,4	240,6	252,8	256,9	196,0
Пассажирооборот, млрд пасс-км	54,5	49,9	47,6	51,6	49,7	50,4	52,2	51,8	52,4	53,4	53,4	53,2	48,3

Проблемам развития железнодорожного транспорта и повышению эффективности предприятий железнодорожного машиностроения посвящены труды ученых: Бакаева А.А., Бараша Ю.С. [2], Бутько Т.В., Головченко А.П., Данько М.И., Дейнеки В.Г., Диканя В.Л., Кирпы Г.М., Клочко Г.М., Колесникова О.В., Кулаева Ю.Ф. [7], Лазаряна В.А., Мукминовой Т.А. [8], Остапчука В.М., Пашенко Ю.Е. [9], Петренко Е.А. [10], Позднякова Л.О., Покотилова А.А., Ревенко В.Л., Супруненко П.М., Сыча Е.М., Хасина Л.Ф. [11] и других.

Отмечая значительные результаты трудов названных ученых в деле повышения эффективности железнодорожного транспорта, следует заметить, что современным тенденциям и проблемам развития предприятий железнодорожного машиностроения эти ученые уделили внимания недостаточно. Сказанное и ухудшающееся положение железнодорожного машиностроения обусловили актуальность и выбор темы настоящего исследования.

Как известно, важнейшими принципами деятельности железнодорожного транспорта являются: удовлетворение потребностей народного хозяйства страны в грузовых и пассажирских перевозках; сохранение и наращивание потенциала транспорта; укрепление его позиций на рынке транспортных услуг; внедрение новых технологий и обеспечение конкурентоспособности.

Для реализации этих принципов приняты и реализуются следующие нормативно-правовые акты:

Комплексная программа утверждения Украины как транзитного государства в 2002–2010 годах (Закон Украины от 02.07.2002 г. № 3022-III);

Программа развития национальной сети транспортных коридоров Украины на 2006–2010 годы, утвержденная постановлением Кабинета Министров Украины от 12.04.2006 г. № 496;

Государственная целевая программа подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 г. по футболу, утвержденная постановлением Кабинета Министров Украины от 22.02.2008 г. № 107;

Отраслевая программа комплексного развития железнодорожной инфраструктуры портовых перерабатывающих комплексов, припортовых станций и подходов к ним до 2015 г. (приказ Минтрансвязи от 13.08.2008 г. № 1023);

Комплексная программа обновления железнодорожного подвижного состава Украины на 2008 – 2020 гг., утвержденная приказом Минтрансвязи Украины от 14.10.2008 г. № 1259. Этой программой предусмотрено приобретение для железной дороги страны за период действия программы 1 тыс. 197 новых магистральных электровозов и ежегодное пополнение по 5 тысяч грузовых вагонов.

Эти нормативно-правовые акты, казалось бы, в полной мере удовлетворяют потребности железнодорожного транспорта, но острый дефицит бюджетного финансирования сдерживает реализацию этих программ.

Железнодорожное машиностроение в Украине представлено вагоностроительными и вагоноремонтными предприятиями, тепловозостроительными и тепловозоремонтными предприятиями.

Для украинских вагоностроителей и создателей магистральных и маневровых тепловозов, дизель- и электровозов доминирующим рынком сбыта последние годы является российский рынок, на который идет около 90% всех товаров украинских железнодорожников.

Динамика производства товаров предприятиями железнодорожного машиностроения Украины за 2003–2008 гг. представлена в таблице 2.

Таблица 2.

**Динамика производства товаров машиностроительными железнодорожными предприятиями Украины**

Вид товаров	Годы					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Железнодорожные локомотивы, шт.	61	124	107	73	90	147
Железнодорожные грузовые вагоны, тыс. шт.	22,7	23,0	21,6	19,9	31,5	30,2

Кризис, отрицательно повлиявший на экономику, не обошел вниманием и железнодорожных машиностроителей.

По результатам 2008 г. все украинские производители вагонов снизили объемы производства по сравнению с 2007 г. Однако, если на "Днепровагонмаше" и Стахановском заводе производство в товарном выражении уменьшилось незначительно, то на "Азовмаше" спад составил 5,5%, а на Крюковском заводе – почти 13%. Но основные события на рынке начались в 2009 году.

По мере того, как становилось ясно, что (как рассчитывали оптимисты) кризис скоро не закончится, спрос на вагоны в России падал.

В условиях острого кризиса российские заказы на вагоны украинским предприятиям могут не поступать, так как российские власти попытаются поддержать собственную вагоностроительную отрасль, которую кризис, что называется, "подбил на взлете". Фактически до лета 2008 г. российское вагоностроение (и вообще железнодорожное машиностроение) по темпам роста занимало лидирующие позиции среди других отраслей национальной экономики. Согласно официальным статистическим данным, за последние 8 лет российские предприятия увеличили объемы выпуска грузовых вагонов почти в 9 раз, доведя долю собственной продукции на внутреннем рынке до 70%. Таким образом, если в "спокойное время" полностью закрыть собственные потребности в грузовых вагонах Россия не могла, то в условиях кризиса, резкого падения спроса и сужения рынка федеральные власти вполне логично предпочли собственного производителя («Уралвагонмаш» и «Алтайвагон»). Реализация вагонов в Россию в 2009 году сократилась более, чем 2 раза.

Все же, благодаря российским заказам Крюковский вагоностроительный завод и «Днепровагонмаш» имеют хорошие перспективы загрузки мощностей на ближайшие, как минимум, пять лет. А приватизация «Лугансктепловоза» российскими предпринимателями открыла доступ предприятию к заказам Российских железных дорог на магистральных тепловозы.

Внутренний рынок украинских вагоностроителей в смысле развития сильно не радует. По идее, учитывая, что парк «Укрзалізниця» изношен почти на 80%, для украинских вагоностроителей здесь непочатый край работы. В принципе, в Украине существуют и приведенные выше программы стратегического развития железной дороги до 2020 года.

Согласно этим документам, за ближайшие 10 лет украинская железнодорожная монополия запланировала закупить для себя около 80 тыс. грузовых вагонов и чуть более 3,5 тыс. пассажирских. Однако, есть в планах «Укрзалізниця» один интересный нюанс. Так, объемы закупок нового подвижного состава напрямую увязываются с ростом объемов перевозок. И, собственно, уже здесь для украинских вагоностроителей все и заканчивается. В первом квартале 2009 г. в Украине в результате резкого падения производства простаивало без дела по различным данным 12–15 тыс. грузовых вагонов. В свете этого нюанса Европейский банк реконструкции и развития и Европейский инвестиционный банк в 2009 году почти втрое уменьшили объемы кредитования «Укрзалізниця» на модернизацию, т. е. от обоих банков она получила только \$125 млн.

В последние годы «Укрзалізниця» усиленно развивает собственное производство вагонов на трех своих вагоноремонтных заводах, пытаясь таким образом закрыть потребности своими же силами. И в этой связи примечательным является следующий факт: Днепропетровский ремонтновагонный завод, Стрыйский вагоноремонтный завод и предприятие "Укрспецвагон" суммарно способны ежегодно производить до 4000 вагонов различного типа, а в «Укрзалізниця» неоднократно заявляли, что этого вполне хватает для удовлетворения ее годовой потребности в подвижном составе.

Попытки поправить положение за счет других республик СНГ, ощутимого эффекта не принесли. Наиболее перспективным рынком после России для украинских вагоностроителей считается Казахстан.

В этой связи понятны титанические усилия украинских вагоностроителей, предпринимаемые на рынках дальнего зарубежья, в т. ч. и нетрадиционных. Прежде всего, речь идет об арабских странах. Однако, надежд, что на этом фронте будут крупные победы, не много.

В принципе, просчитав все это, четверка украинских вагоностроителей, скорее всего, примет решение временно репрофилироваться. Так, Крюковский вагоностроительный завод, помимо собственно вагонов, уже не первый год выпускает эскалаторы для метрополитена и дорожную технику, а входящие в его состав Механический и Инструментальный заводы способны производить станки, оборудование, инструмент, резинотехнику и т. д. Кроме того, Крюковскому заводу принадлежит Кременчугский завод металлических изделий – производитель не только шпал, но и металлоконструкций и контейнеров. Безусловно, полностью заменить потери от основного производства всем этим предприятие не сможет. Но продержаться до лучших времен – вполне.

Что касается Стахановского вагоностроительного завода, то он вообще монополист в Украине по изготовлению транспортеров платформенного и колодецевого типа, а также для перевозки крупногабаритных и тяжелых грузов. Кроме того, Стахановский завод недавно реанимировал у себя производство сварных металлоконструкций и уже в 2009 году выполнил на нем заказ завода "Запорожтрансформатор".

Но наиболее выгодно здесь выглядит "Азовмаш". Концерн по сути представляет собой многопрофильный холдинг, который в минувшие годы просто делал ставку на вагоны. Однако, имея в своем

составе такие предприятия, как Мариупольский завод тяжелого машиностроения, Мариупольский термический завод и недавно введенный в строй завод "Азовэлектросталь", холдинг способен выпускать кроме вагонов и платформ еще и металлургическое и горнорудное оборудование, а также порталные и козловые краны.

Следует отметить, что для обеспечения загрузки предприятий железнодорожного машиностроения остается неисследованным огромный потенциальный рынок вагонов и тепловозов Китая, Индии, Пакистана, Вьетнама, Северной Африки, где многие железные дороги строились при участии СССР и хозяйственные связи могут быть восстановлены. Необходимо желание, в первую очередь, руководителей и маркетинговых подразделений вагоностроительных предприятий, с ними сотрудничать и получить заказы на строительство для них вагонов, обеспечить использование по назначению имеющегося производственного и трудового потенциала.

Проведенный анализ современного состояния активной части основных фондов железнодорожного транспорта показал, что они изношены примерно на 85 % и нуждаются в обновлении. Для обновления парка вагонов и тепловозов создана необходимая нормативно-правовая база и имеются избыточные мощности вагоностроительных и тепловозостроительных предприятий, но отсутствует в необходимых объемах финансирование, поэтому темпы обновления вагонов и тепловозов значительно ниже тех, которые намечались нормативно-правовыми актами (программами).

Снижение экспорта вагонов и тепловозов на традиционные рынки СНГ привело к простоя значительных мощностей предприятий железнодорожного машиностроения. Для использования этого потенциала по назначению и загрузки рабочих мест на отечественных предприятиях крайне необходимо исследование рынка вагонов и тепловозов Китая, Индии, Пакистана, Вьетнама, Северной Африки, где железные дороги строились при участии СССР и где возможно заключение контрактов на поставку в эти страны вагонов и тепловозов.

### Литература

1. Аксенов И.М. Особенности реструктуризации в современных условиях / И.М. Аксенов, В.В. Пасечник // *Залізнич. транспорт України*. – 2001. – № 1. – С. 11–14.
2. Бараш Ю.С. Управление железнодорожным транспортом страны / Бараш Ю.С. Днепропетровск : ДНУЖТ им. Ленина, 2006. – 264 с.
3. Гончаренко В. Проблеми і шляхи реформування транспортного сектора економіки / В. Гончаренко, В. Бойко // *Голос України*. – 2006. – № 231. – С. 13.
4. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 рр. / Міністерство транспорту та зв'язку України, Державна адміністрація залізничного транспорту України. ДП «ДНДЦ УЗ», Київ, 2009. – 299 с.
5. Концепція Державної Програми реформування залізничного транспорту : Затвердж. Постановою Кабінету Міністрів України № 651-р від 27.12.2006 р. // *Офіц. Вісник України*. – 2007. – № 1. – С. 250.
6. Концепция развития транспорта Украины на 1997–2010 гг. / Министерство транспорта Украины № 2/21-3-1428 от 14.11.1997. – К., 1997. – 25с.
7. Кулаев Ю.Ф. Экономика залізничного транспорту : [навч. пос.] / Кулаев Ю.Ф. – Ніжин : Аспект – Поліграф, 2006. – 232 с.
8. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти / Мукмінова Т.А. // *Залізнич. транспорт України*. – 2006. – № 3. – С. 10–13.
9. Пащенко Ю.Е. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : [монографія]. – К. : Науковий світ, 2003. – 467 с.
10. Петренко Е.А. Динамика перевозок на железнодорожном транспорте Украины / Е.А. Петренко // *Залізничний транспорт України*, 2010. – № 6. – С. 53 – 56.
11. Хасин Л.Ф. Экономика, организация и управление локомотивным хозяйством / Л.Ф. Хасин, В.Н. Матвеев. –М. : Транспорт, 2002. – 452с.

Надійшла 09.10.2011