

І. М. ПОСОХОВ

ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ВАГОНБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТА РИНКУ КРАЇН СНД

Виконано дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД. Запропоновано заходи зі зниження загроз політичної і економічної нестабільності країни, розроблено рекомендації з підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту та напрями стратегії розвитку галузі вагонобудування на світовому ринку та ринку країн СНД.

Ключові слова: ринок вагонобудування, конкурентоспроможність, залізничний транспорт, підприємство, машинобудування, промисловість.

Вступ. Сьогодні залізнична галузь відчуває на собі вплив економічної кризи, що підтверджує падіння економічного виробництва, внаслідок розриву економічних зв'язків з Російською Федерацією та втрати цих ринків, тому актуальні питання дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД. Актуальність окресленої проблеми та практичне значення вплинули на вибір теми наукового дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання формування забезпечення конкурентоспроможності підприємств досліджено в роботах таких економістів, як І. Ансофф [1], І. Отенко [6], М. Портер [7], Дж. Робінсон [10], Р. Фатхутдінов [11], В. Прохорова [9]. Дослідження проблем функціонування та підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування та транспортної галузі, проводили такі вітчизняні вчені, як: Ю. Бараш [2], В. Дикань [3], Л. Квятковська [4], Л. Соляник [5], І. Посохов [8] та інші. Проте, незважаючи на наявність наукових публікацій у цій галузі, питання дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД в сучасних умовах недостатньо досліджені, тому потребують подальших наукових досліджень.

Метою статті є дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД та розробка рекомендацій з підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД.

Виклад основного матеріалу дослідження. Машинобудування є однією з найважливіших для України галузей, що потребує пріоритетного розвитку. У зв'язку з тим що машинобудівна галузь орієнтована на експорт, її життєздатність, конкурентоспроможність, сталий розвиток важливі для держави в цілому. Багато машинобудівних підприємств постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Ринок країн СНД характеризується нерівним розподілом підприємств-виробників та споживачів вагонобудівної

продукції. Сучасний потенціал вітчизняних виробників в вантажному вагонобудуванні складає біля 45 % в загальному обсягу виробництва країн СНД, 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 машинобудування від залізничної галузі та споживачів країн СНД - ширина колії 1520 мм, що об'єднує країни СНД та відрізняє їх від інших країн світу [7, 8].

У галузі вагонобудування країн СНД і Балтії відзначається досить високий рівень конкуренції. По напрямку вантажного вагонобудування виготовлення нового вантажного рухомого складу в 2012 році здійснювало 46 вагонобудівних і вагоноремонтних підприємств СНД (в 2011 р. – 42 підприємства). Основні підприємства: ВАТ "НПК "Уралвагонзавод", ВАТ "Алтайвагон", ВАТ "Русхіммаш", ЗАТ "УК "Брянський машинобудівний завод", ЗАТ "Промтрактор-вагон" (РФ), ПуАТ "Маріупольський завод важкого машинобудування", ПуАТ "Крюковський вагонобудівний завод", ПуАТ "Стахановський вагонобудівний завод", ПуАТ "Дніпровагонмаш" (Україна) [8].

ПуАТ «Азовзагальмаш» 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: ПуАТ «Крюковський Вагонобудівний Завод» – 10 568 (23%); ПуАТ «Дніпровагонмаш» – 6349 (14%); ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод – 5060 (11%); ТДВ «Попаснянський ВРЗ» – 2126 (4,6%); ПуАТ «Полтавхіммаш» – 1940 (4,2%); ПАТ «Дизельний завод» – 1838 (3,9%).

У 2013 році кількість виробників вантажних вагонів – 44 підприємства. Ступінь конкуренції на ринку виробників вантажних вагонів в країнах СНД характеризується як високий.

У машинобудуванні традиційним методом підвищення конкурентоспроможності є зниження витрат виробництва, цей метод є основою стратегії будь-якої компанії. Разом з тим, нецінові методи конкуренції є основними у ринковому механізмі

розвитку економіки конкуруючого підприємства. Суть нецінових методів конкуренції полягає у підвищенні якості товарів, що виготовляються, покращення після продажного обслуговування. Покращення після продажного обслуговування вантажних вагонів, передбачає: зміну окремих елементів конструкції вагону і ходової частини з метою зменшення витрат від експлуатації за рахунок економії при відправленні окремих партій вантажів, збільшення міжремонтного пробігу і зменшення кількості обов'язкових оглядів, передбачених документами технічного регламенту галузі [3, 8].

У 2012 році машинобудівна галузь, а саме вагонобудування, показала спад у виробництві, порівнюючи з 2011 роком. Скорочення обсягів виробництва в вагонобудівній галузі пов'язано з загальним падінням попиту на вантажні вагони. У 2012 році українські вагонобудівники зіткнулися зі складнощами в основному регіоні збуту – Російській Федерації. Крім нарощування виробництва російськими заводами (такими як «Уралвагонзавод»), вони включають і моменти адміністративного порядку.

Тільки в першому кварталі 2012-го у результаті залізничних аварій російська влада призупинила на місяць дію сертифікатів на українське лиття тобто, заборонила постачання більшої частини українських вагонів в Росію. У лютому 2012 українські виробники сумарно знизили виробництво на 20% в порівнянні з середньомісячним показником 2011 року. Так, ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод» скоротив випуск на 60%, ПуАТ «Азовзагальмаш» – на 26%, Стаханівський – на 31%, ПуАТ «Дніпровагонмаш» не скоротив обсяги виробництва. Потім Росія заборонила імпорту цистерн ПуАТ «Азовзагальмаш», через що виробництво на підприємстві у другому кварталі впало на 44%. Коли відкрилися можливості для виробництва, виявилось, що попит на ринку РФ зійшов нанівець.

За підсумками другого півріччя 2012-го року виробництво піввагонів в Україні скоротилося на 23% до аналогічного періоду 2011 року. Українським підприємствам удалося знизити втрати за рахунок поставок продукції на ринки інших країн СНД. У 2012 році майже в два рази зросли поставки до Казахстану, в десятки разів збільшилися продажі до Білорусії і країн Балтії. Замість випуску піввагонів стали виробляти більше хоперів і критих вагонів.

Товариство «Азовзагальмаш» ретельно відстежує стан розвитку машинобудівельної галузі щодо рівня попиту та пропозицій на ринку, кон'юнктуру ринку, конкурентів, щоб своєчасно реагувати на будь-які зміни на ринку. ПуАТ «Азовзагальмаш» займав перше місце серед вітчизняних виробників вантажних вагонів, обсяг виробництва якого у 2012 р. склав 15391 вагонів (33% на ринку України).

До інших провідних українських вагонобудівних підприємств належали за результатами 2012 року такі виробники (з вказівкою обсягів виробництва у штуках

та долею на вітчизняному ринку):

- ПуАТ «Крюковський Вагонобудівний Завод» – 10 568 (23%);
- ПуАТ «Дніпровагонмаш» – 6349 (14%);
- ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» – 5060 (11%);
- ТДВ «Попаснянський ВРЗ» – 2126 (4,6%);
- ПуАТ «Полтавхіммаш» – 1940 (4,2%);
- ПАТ «Дизельний завод» – 1838 (3,9%).

Російський ринок – найбільший для України. За даними Держкомстату, у 2012 році у РФ продали 33107 вантажних вагонів і цистерн – 60% всього експорту цієї продукції за кордон на \$ 2,31 млрд. [3].

За підсумками 2013 року Росія, Казахстан і Білорусь, спожили понад 85 % обсягів вагонного експорту України (за підсумками січня-червня 2013р. - 89,8 %), як і раніше залишаються лідерами серед країн - імпортерів. Проте всередині цієї групи помітні тенденції міцніючої кон'юнктурної нестійкості. Так, в 2012 р. Росія, безумовний лідер провідної трійки, знизила закупівлі українських вагонів на 34 % (-13,2 тис. од., до 25,7 тис.), тоді як Казахстан і Білорусь зберегли серйозну позитивну динаміку (зростання в 1,9 і в 22 рази відповідно, до 8,4 і 2,2 тис. од.).

Росія у 2013 році заборонила імпорту вагонів підприємств ПуАТ «Азовзагальмаш», ПуАТ «Дніпровагонмаш» і ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод», призупинивши дію сертифікатів на постачання до Росії вагонів, на які припадало 80% українського виробництва. У 2012 році продаж вагонів приніс Україні \$ 2,3 млрд., або 13% річного експорту до Росії, за 8 місяців 2013 року – ще \$ 1,2 млрд. Втрати українських заводів від нинішніх заборон – не менше \$ 50 млн. доларів на місяць. Економічна причина виникнення обмежень – затоварення російського ринку вагонів. За оцінками Російських залізниць, надлишок піввагонів в країні в кінці 2012 року – 150 000: це близько третини всього російського вагонного парку, або обсяг виробництва всіх заводів СНД приблизно за два роки.

В 2013 році ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод» скоротив випуск на 51 % порівняно з 2012 роком, ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» - на 42 %, ПуАТ «Азовзагальмаш» – на 67 %, ПуАТ «Дніпровагонмаш» - на 64 %.

Частка ринку вагонобудівної продукції ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» серед виробників СНД у 2013 році становить 3,14%. Рейтинг продукції ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» у 2013 році на ринку вантажних вагонів, за обсягом продажу виглядає наступним чином: вагони-самоскиди – 2-ге місце; вагони-хопери – 3-тє місце; вагони-платформи – 8 місце; напіввагони 17-тє місце. У 2012 році було здійснено запуск серійного виробництва вагона-хопера для сипких вантажів моделі 19-970 і 19-970-01. Обсяг вагонів цих моделей склав 1500 одиниць і забезпечив понад 50% доходу підприємства.

За 10 місяців 2014 виробництво вантажних

вагонів в країні впало на 77% – до 5300 одиниць. Серед вагонобудівників найбільше постраждав ПуАТ «Азовзагальмаш». Завод скоротив виробництво в 15 разів, не продавши у жовтні жодного вагона. На 80% за січень-жовтень скоротилося виробництво ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» і ПуАТ «Дніпровагонмаш». Краще за інших працював ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод», у якого випуск упав лише на 56%. Збільшити виробництво в цьому році з великих заводів удалося тільки ТДВ «Попаснянський ВРЗ», який виконував замовлення Лемтрансу. Знедавна пов'язані між собою підприємства домовилися про поставку 1500 вагонів у 2014-му.

ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод» завершив 2014 рік з чистим збитком у розмірі 357,57 млн. грн., тоді як в 2013 році його чистий прибуток становив 339,38 млн. грн. ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» за попередніми даними, завершив 2014 рік з чистим збитком у розмірі 370,307 млн. грн., тоді як роком раніше чистий прибуток становив 4,33 млн. грн. Нерозподілений прибуток на 1 січня 2015 року становив 145,34 млн. грн. (роком раніше - 515,64 млн. грн.).

За 9 місяців 2014-го року експорт до Росії впав у 4,5 рази – до 2982 вагонів. Знайти заміну російському ринку вітчизняні вагонобудівники не змогли: обсяг Росії у 2014 році склав 64% вагонного експорту. Незважаючи на підписання Угоди про асоціацію з ЄС і відкриття торговельних кордонів, поставки українських вагонів до Європи також знизилися за 9 місяців у 4 рази. Основна причина – потреба країн ЄС у вагонах в рази менша від російської, а при прийнятті рішень про покупку рухомого складу європейські гравці дивляться не стільки на низьку ціну, тобто конкурентну перевагу наших вагонів, скільки на вартість життєвого циклу продукції.

Падіння виробництва змушує вагонобудівників вживати антикризові заходи. Перша група стосується скорочення витрат і посягає в оптимізації штату працівників, скороченні робочого тижня і реструктуризації боргу. Друга група пов'язана з пошуком альтернативних джерел доходу. У 2014 році Укрзалізниця купила у ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод» два швидкісні потяги, а Київський метрополітен модернізував 95 вагонів метро на його потужностях, ПуАТ «Дніпровагонмаш» зосередив зусилля на ремонті пасажирських вагонів для Укрзалізниці.

ПуАТ «Азовзагальмаш» зосередив зусилля на виконанні контрактів у важкому машинобудуванні. ПуАТ «Азовзагальмаш» сьогодні поставляє продукцію для «Індустріального союзу Донбасу», «Метінвесту», «Новолипецького металургійного комбінату», а також на експорт у далеке зарубіжжя. Проте основним для підприємства є напрям вагонобудування, що дозволяло отримувати близько 80% доходу. У 2014-му цей напрям скоротив обсяги виробництва та збуту на 93%. Для виходу з кризи

ПуАТ «Азовзагальмаш» потребує розробки антикризових заходів, наприклад перепрофілювання заводу на інші види металопродукції та обладнання оборонного призначення.

ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод» знаходиться в зоні АТО і з другого півріччя 2014 року не працює. Перспективи роботи ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод», поки воно знаходиться в зоні АТО, цілком незрозумілі.

В 2015 році переважна кількість промислових підприємств вагонобудування знаходиться у скрутному фінансово-економічному стані, внаслідок скорочення попиту та падіння обсягів виробництва, вимушена була займатися розробкою антикризових заходів функціонування підприємств та збереження промислового потенціалу галузі, окремі замовлення від Укрзалізниці мав лише ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод», по інших підприємствах статистика відсутня.

Висновки. Запропоновано заходи зі зниження загроз політичної і економічної нестабільності країни на світовому ринку та ринку країн СНД: проведення гнучкої маркетингової політики (розробка альтернативних шляхів збуту продукції, зокрема розширення географії поставок продукції); диверсифікація виробництва; створення спільних підприємств (філій); залучення додаткових інвестицій.

Запропоновано рекомендації з підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД, що передбачають: створення інтеграційного об'єднання – корпорації з вітчизняних промислових підприємств вагонобудування, що дозволить їй за рахунок об'єднання існуючих ресурсів, промислового виробництва та маркетингових зусиль з аналізу ринку та збуту готової продукції, отримати переваги від ефекту масштабу та вийти на нові ринки; державна підтримка галузі, як за рахунок прямого державного фінансування або льотного кредитування підприємств, так і за рахунок стимулювання попиту на продукцію підприємств, шляхом створення податкових пільг та інших механізмів підтримки, та оновлення вагонного парку Укрзалізниці, що потребує невідкладного оновлення та модернізації; прямі контакти з представниками іноземних фірм, через власну агентську мережу, а також встановлення контактів з представниками посольств і торговельно-економічних місій за кордоном, проведення консультацій, ведення ділових переговорів, участь в тендерах, проведення презентацій продукції підприємства; встановлення довгострокових взаємовигідних відносин зі споживачами продукції, моніторинг світових ринків збуту; створення передумов для зростання збуту на внутрішньому ринку; посилення конкурентоспроможності на ринках СНД, Європи, країнах Близького Сходу шляхом впровадження інвестицій, спрямованих на підвищення якості продукції і скорочення виробничих витрат;

безперервне впровадження інновацій та новітніх технологій в виробничі процеси промислових підприємств галузі; розвиток системи безперервної освіти та підвищення кваліфікації персоналу підприємств.

Стратегія розвитку галузі, на думку автора, має включати в себе такі напрями: виробництво вантажних вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень; поставки вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій, включаючи продукцію військового призначення; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, у тому числі країн Європи.

Перспективи подальших досліджень полягають в обґрунтуванні рекомендацій щодо пошуку нових ринків збуту продукції машинобудівних підприємств та відновлення експортного потенціалу галузі вагонобудування.

Список літератури: 1. Ансофф І. Стратегическое управление / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 358 с. 2. Бараиш Ю.С. Вплив фінансово-економічної кризи на діяльність залізничного транспорту України / Ю.С. Бараиш, І.П. Корженевич, Ю.П. Мельянцева // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 29. – С. 212-220. 3. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с. 4. Квятковська Л.А. Формування моделі оцінки конкурентної позиції машинобудівного підприємства / Л.А. Квятковська, П.К. Кулінічев // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Випуск 6 (ч. 2). – С.183-188. 5. Оборотні активи машинобудівних підприємств: процеси відтворення й оптимізації структури: монографія / Л.Г. Соляник, Ю.В. Дубей ; за ред. Л.Г. Соляник. – Д. : НГУ, 2015. – 391 с. 6. Отенко І.П. Управління конкурентними перевагами підприємства. / І.П. Отенко, С.О. Полтавська. – Х. : ХНЕУ, 2005. – 212 с. 7. Портер Майкл Конкуренція: пер. с англ. / Майкл Портер.

– М. : Изд. Дом «Вильямс», 2005. – 608 с. 8. Посохов І. М. Теоретичні та практичні аспекти управління ризиками корпорацій : монографія / І. М. Посохов. – Х.: ПВПП «Слово», 2014. – 499 с. 9. Прохорова В. В. Управління потенціалом конкурентоспроможності підприємств на засадах контролінгу : монографія / В. В. Прохорова, В. І. Чобіток; МОНМС України, Укр. інж.-пед. акад. - Х. : НТМТ, 2012. – 247 с. 10. Робинсон Дж. Экономическая теория несовершенной конкуренции / Дж. Робинсон. – М. : Прогресс, 1986. – 469 с. 11. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность организации в условия кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент: монография / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Маркетинг, «Дашков и Со», 2002. – 892 с.

Bibliography (transliterated): 1. Ansoff Y. *Stratehichesкое upravlenye*. М.: Эkonomyka, 1989. Print. 2. Barash Yu.S., Korzhenevych I.P. and Mel'yantsova Yu.P. "Vplyv finansovo-ekonomichnoyi kryzy na diyal'nist' zaliznychnoho transportu Ukrainy." *Visnyk Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu im. V. Lazaryana*, No. 29. 2009. 212-220. Print. 3. Dykan V.L. Zubenko V.O., Tokmakova I.V., Makovoz O.V. and Shramenko O.V. *Stratehichne upravlinnya: navchal'nyy posibnyk*. K.: "Tsentр uchbovoyi literatury", 2013. Print. 4. Kvyatkov'ska L.A. and Kuliničev P.K. "Formuvannya modeli otsinky konkurentnoyi pozytsiyi mashynobudivnoho pidpryyemstva." *Naukovyy visnyk Kherson'skoho derzhavnoho universytetu*, No. 6 (ch. 2). 2014. 183-188. Print. 5. *Oborotni aktyvy mashynobudivnykh pidpryyemstv: protsesy vidtvorennya y optimizatsiyi struktury: monohrafiya*. L.H. Solyanyk, Yu.V. Dubeey ; za red. L.H. Solyanyk. D. : NHU, 2015. Print. 6. Otenko I.P. and Poltav'ska Ye.O.. *Upravlinnya konkurentnyimi perevahamy pidpryyemstva.*. Kh. : KhNEU, 2005. Print. 7. Porter Maykl *Konkurentsyya: per. s anhl.* М. : Yzd. Dom "Vyl'yams", 2005. Print. 8. Posokhov I. M. *Teoretychni ta praktychni aspekty upravlinnya ryzykamy korporatsiy* : monohrafiya. – Kh.: PVPP "Slovo", 2014. Print. 9. Prokhorova V.V. and Chobitok V.I. *Upravlinnya potentsialom konkurentospromozhnosti pidpryyemstv na zasadakh kontrolinhu* : monohrafiya. Kh. : NTMT, 2012. Print. 10. Robynson Dzh. *Ekonomycheskaya teoriya nesovershennoy konkurentsyy*. М. : Prohress, 1986. Print. 11. Fatkhutdymov R.A. *Konkurentospobnost' orhanyzatsyy v uslovyaya kryzysa: ekonomyka, marketynh, menedzhment: monohrafiya*. М. : Marketynh, "Dashkov y So", 2002. Print.

Надійшла (received) 11.06.2015

Посохов Ігор Михайлович – доктор економічних наук, професор, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», професор кафедри організації виробництва та управління персоналом, м. Харків; тел.: (096) 525-03-84; e-mail: posokhov7@gmail.com.

Posokhov Igor Mikhailovich – Doctor of Economic Sciences, Full Professor, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", Full Professor at the Department of Business Administration and Personnel Management; tel.: (096) 525-03-84; e-mail: posokhov7@gmail.com.