

УДК 65.011:656

Дикань О.В.  
кандидат економічних наук, доцент,  
Український державний університет залізничного транспорту

## ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА РЕГІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК

### ECONOMIC POTENTIAL OF INDUSTRIAL ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE AND ITS IMPACT ON REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT

#### АНОТАЦІЯ

У статті досліджено економічний потенціал промислових підприємств залізничного транспорту України, а також зовнішні умови їх господарювання. Виділено та систематизовано фактори взаємодії ППЗТ та залізничного транспорту в економічному розвитку регіональної та національної економіки, які базуються на стратегічних векторах розвитку ППЗТ України, що надалі дасть змогу забезпечити їх конкурентоспроможність.

**Ключові слова:** економічний потенціал, промислові підприємства залізничного транспорту, залізничний транспорт, регіон, конкурентоспроможність.

#### АННОТАЦИЯ

В статье исследован экономический потенциал промышленных предприятий железнодорожного транспорта Украины, а также внешние условия их хозяйствования. Выделены и систематизированы факторы взаимодействия ППЖТ и железнодорожного транспорта в экономическом развитии региональной и национальной экономики, которые основаны на стратегических векторах развития ППЖТ Украины, что в дальнейшем позволит обеспечить их конкурентоспособность.

**Ключевые слова:** экономический потенциал, промышленные предприятия железнодорожного транспорта, железнодорожный транспорт, регион, конкурентоспособность.

#### ANNOTATION

In article examines the economic potential of industrial enterprises of railway transport of Ukraine, as well as the external conditions of their economic activity. Allocated and systematized the factors of interaction PPST and rail transport in the economic development of the regional and national economy, based on strategic vectors of development PPST of Ukraine, which in future will ensure their competitiveness.

**Keywords:** economic potential, industrial enterprises of rail transport, rail transportation, region, competitiveness.

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку економіки України, що характеризується її інтегруванням у світовий фінансовий, промисловий та транспортний простір, а також інтенсифікацією господарських зв'язків між країнами, сферами та галузями економіки, створюють нові можливості та погрози для вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту. Також ґрунтовного дослідження потребують питання щодо економічного потенціалу цих підприємств, вироблення дієвих напрямів забезпечення їх конкурентоспроможності, а також визначення впливу на регіональний економічний розвиток.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню економічного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту та

особливостей їх конкурентоспроможності присвячені роботи таких науковців, як С. Корінний [1], О. Іванілов, О. Гришко [2], Я. Рачинський [9], О. Пуригіна [14] та інші.

Проблемам регіонального економічного розвитку присвячено роботи таких вітчизняних і закордонних учених і фахівців, як Е. Прасад, К. Рогофф, М. Коуз [10], О. Плотніков [11], О. Хмиз [12], Ю. Древаль [13] та інші.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак, незважаючи на наявність значного наукового доробку, в сучасних умовах інтеграційних процесів та трансформації економіки актуальними є питання аналізу економічного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту України та визначення його впливу на регіональний економічний розвиток і відповідно на розвиток усієї держави.

**Метою статті** є дослідження економічного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту України та визначення його впливу на регіональний економічний розвиток.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Вітчизняне виробництво залізничного рухомого складу зображено такими підприємствами:

- ПАТ «Лугансктепловоз» – конструює та виготовляє вантажні тепловози;
- ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» – виробляє вантажні та пасажирські вагони, швидкісні міжрегіональні поїзди, вагони метро, автогрейдери;
- ТОВ «Трансмаш» – виробляє вантажні вагони та їх компоненти;
- ПАТ «Азовмаш» – виробляє залізничні вагони, підйомно-транспортне обладнання, спеціалізоване залізничне обладнання;
- ДП «Укрспецвагон» – виконує різні види регламентного ремонту вантажного рухомого складу, виробляє широкий спектр запасних частин до вантажних вагонів, займається експлуатацією, обслуговуванням і будівництвом вагонів;
- ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод» – високотехнологічне підприємство з повним циклом виробництва вантажних вагонів різних типів і конструкцій та інші підприємства.

Вітчизняний ринок залізничного машинобудування характеризується масштабами своєї продукції, проте останнім часом все більше створюються мікропідприємства, які займаються виробництвом дуже вузької номенклатури або ремонтують локомотиви промислових підприємств [1].

На сьогодні стан промислових підприємств залізничного транспорту (далі – ППЗТ) погіршується, що є наслідком зменшення інвестицій в їх діяльність, застарілості основних засобів, невідповідності продукції стандартам якості та інших факторів. Це зумовлює необхідність пошуку інструментів, які можуть сприяти розвитку ППЗТ [2].

Зменшення обсягів виробництва на цих та інших промислових підприємствах залізничного транспорту є наслідком низької конкурентоспроможності на європейському ринку, зменшення замовлень з країн СНД через політичну кризу та повна відсутність замовлень з внутрішнього ринку (тоді як рівень зносу рухомого складу, що експлуатується на коліях ПАТ «УЗ», становить понад 90%).

Головними конкурентами вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту серед виробників пострадянського простору є:

- ТОВ «Новочеркаський електровозобудівний завод» (Росія) – конструювання та виготовлення електровозів;
- ХК «Коломенський завод» (Росія) – єдиний у СНД виробник пасажирських тепловозів;
- АТ «Брянський машинобудівний завод» (Росія) – виготовляють маневрові та магістральні тепловози;
- Людиновський машинобудівний завод (Росія) – провідне машинобудівне підприємство із серійного випуску сучасних маневрових тепловозів із гідро - та електропередачею.

Лідером на ринку залізничного машинобудування є підприємства США, Західної Європи та Японії. Лідерами світового залізничного машинобудування – компанії Bombardier (США), Alstom (Франція), Siemens (Німеччина), AnsaldoBreda (Італія), General Motors (США) та General Electric (США). Вони охоплюють 82% світового ринку залізничного машинобудування. Більшість цих компаній працює на світовому ринку, поставляючи свою продукцію в Австралію, Канаду, країни Латинської Америки та Європи [3].

На сьогодні низка компаній придивляються до залізничного ринку України: представники компанії Bombardier уже декілька місяців ведуть переговори про розміщення свого виробництва в Україні [4]; компанія Siemens зацікавлена ввійти на український ринок у сфері виробництва локомотивів і трамваїв [5].

Висока вартість закордонного залізничного рухомого складу є головною перешкодою, це поки що стримує компанії для виходу їх на вітчизняний ринок. Експлуатація більш дешевих закордонних зразків рухомого складу на

вітчизняних залізничних коліях не завжди має позитивні наслідки. Яскравим прикладом цього є досвід використання в країні швидкісних поїздів виробництва Hyundai Rotem (Південна Корея). Незважаючи на наявність високотехнологічного інтелектуального оснащення цих поїздів, вони виявились не спроможними якісно виконувати швидкісні перевезення пасажирів у містах.

Головною причиною технологічного провалу стало неврахування всіх особливостей експлуатації рухомого складу в Україні та багатьох особливостей української колійної інфраструктури [6].

Після декількох невтішних спроб полагодити Hyundai їх було знято з експлуатації. На їх заміну з 2014 р. поступово почали приходити швидкісні поїзди вітчизняного виробництва, а саме міжрегіональний швидкісний двосистемний електропоїзд ЕКр1-001 «Тарпан», технологічне оснащення якого дозволяє рух зі швидкістю до 220 км/год. Швидкісний двосистемний міжрегіональний електропоїзд КВБЗ складається з 9 вагонів, конструкція яких повністю відповідає санітарним нормам ергономіки, мікроклімату, освітленості, шуму й вібрації, а також безпеки. Інтер'єр салону вагонів виконаний з пластикових і металевих панелей з використанням зносостійких, екологічно чистих і важкозаймистих матеріалів, а кузов вагонів виготовлений зі сталі, що не ржавіє.

Крім того, Крюківський вагонобудівний завод надає гарантійне та сервісне обслуговування на свою продукцію протягом усього життєвого циклу. Для цього підприємство отримало всі необхідні дозволи та сертифікати, є кваліфіковані фахівці й необхідна технічна база [7].

Експлуатація швидкісних поїздів виробництва Крюківського вагонобудівного заводу відбувається відповідно до графіка проведення технічних оглядів та поточних ремонтів.

Отже, вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту мають свої конкурентні переваги в якості та вартості (вартість КВБЗ «Тарпан» порівняно з Hyundai як у 2012 р., так і сьогодні менша на 47%) порівняно із зарубіжними підприємствами, а отже, мають попит на свою продукцію в країнах близького зарубіжжя (Росія, Білорусь, Казахстан, Узбекистан та інші країни).

Однак в сучасних умовах макроекономічної нестабільності, що негативно вплинула на попит країн СНД, промислові підприємства залізничного транспорту були не готові самостійно вести надалі конкурентну боротьбу. Саме тому для вироблення якісної та дієвої концепції забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту необхідно сконцентрувати увагу на дослідженні головних факторів зовнішнього середовища та виявленні можливостей, що воно надає.

Основним фактором зовнішнього середовища, що безпосередньо та найбільше впливає

на діяльність будь-якого підприємства є споживач. Сталим вітчизняним споживачем продукції промислових підприємств залізничного транспорту на сьогодні залишається залізниця. Українська мережа залізниць є однією з найбільш розвинених серед європейських країн, займає провідне місце за обсягами вантажних та пасажирських перевезень усередині країни та відіграє важливу транзитну роль. Головним представником залізничної галузі України є ПАТ «Українська залізниця», державна реєстрація якого відбулась 21 жовтня 2015 р, а господарську діяльність підприємство розпочало 1 грудня 2015 р. До складу структури ПАТ «Українська залізниця» належать понад 40 підприємств, що раніше були окремими юридичними особами.

Зміна організаційно-правової форми господарювання дасть змогу створити в межах ПАТ декілька компаній, що будуть спеціалізуватися на окремим видах діяльності, пов'язаних із забезпеченням перевезень залізничним транспортом (пасажирські, вантажні та компанії, що займаються інфраструктурою).

Однак останнім часом, крім загального зниження обсягів перевезень, відбувся їх перерозподіл між видами транспорту, в першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних та імпортованих вантажів зростає. Все це негативно позначилось на фінансовому стані залізничного транспорту України. Починаючи з 2000 р. борги «Укрзалізниця» і почали поступово збільшуватись. У 2006 р. вони перевищили доходи в 20 разів. З того часу борги в «Укрзалізниця» почали збільшуватись. Загальна сума боргу ПАТ на початок 2015 р. становила понад 37 млрд грн. Майже 22 млрд грн припадає на внутрішній борг компанії. Станом на 1 травня 2015 р. виникла необхідність провести реструктуризацію 32 млрд грн, що майже дорівнює всій сумі боргу.

Суттєве зменшення обсягів перевезень та відповідне погіршення фінансового та техніко-технологічного стану ПАТ «Українська залізниця» негативно вплинуло й на діяльність промислових підприємств залізничного транспорту, оскільки замовлення продукції від вітчизняних підприємств залізничного транспорту є несуттєвим.

За цих умов пошук дієвих шляхів забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту та відповідно їх ефективності є життєво важливим завданням, оскільки ППЗТ та залізничний транспорт знаходяться в єдиному виробничо-технологічному циклі, а їх взаємодія може ключовим складником у процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни.

Під час формування дієвих концептуальних основ забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту України необхідно врахувати й сучасне макроекономічне середовище: у 2014 р. Укра-

їна, визначившись із зовнішніми перспективами та обравши шлях інтеграції до Європейського Союзу, почала покладати на регіони та громади України відповідальність щодо впровадження європейських принципів просторового розвитку, інтенсифікацію єврорегіонального співробітництва, а на державу – приведення принципів регіональної політики України до регіональної політики ЄС. Такий концепт взаємовідносин регіонів України та регіонів/країн ЄС визначено важливим для реалізації принципів децентралізації влади, проголошених в Україні, та формування нової регіональної політики.

Успіх започаткованих реформ децентралізації, розширення повноважень і фінансових ресурсів регіонів та забезпечення їх економічної безпеки залежить насамперед від можливості самих регіонів утримувати стійку економічну динаміку навіть в умовах безпрецедентного тиску негативних макроекономічних явищ. З погляду необхідності стабілізації економіки України необхідним є виявлення регіонів і галузей, які можуть стати опорою відновлення економічного зростання. Крім цього, спроможність регіональних господарських комплексів самостійно накопичувати ресурс розвитку говорить про можливість й доцільність подальших кроків у напрямі збільшення економічної самостійності регіонів [8].

Погіршення економічної ситуації в країні, дефіцит бюджетного ресурсу привели до загострення внутрішніх проблем кожного регіону та порушення міжрегіональних зв'язків. Упродовж останніх років в Україні зростає диференціація регіонів за рівнем соціально-економічного розвитку, збільшується кількість проблемних серед них.

Таким чином, можемо зробити висновок, що в розвитку регіональних потенціалів держави спостерігається:

- хаотичний, багатоаспектний функціональний розвиток промислового складника потенціалу регіону;
- орієнтація на моментальну вигоду на довгострокові перспективи розвитку промисловості регіону;
- відірваність промислового, транспортного, наукового, фінансового, кадрового та інших потенціалів регіону один від одного під час забезпечення ефективності функціонування регіону на довгостроковий період;
- переваги тактичних цілей у забезпеченні конкурентоспроможності регіону над стратегічними;
- фрагментованість та одноосібність суб'єктів господарювання в процесі інноваційної діяльності, що супроводжується нестачею фінансових та інших ресурсів і, як результат, уповільнює розвиток інноваційного потенціалу регіону;
- територіальна сконцентрованість великої кількості суб'єктів господарювання в межах одного регіону;

– розвиток індустріальної складової частини потенціалу регіону з нанесенням шкоди соціальної;

– урбанізація великої кількості регіонів, що приводить до нестачі вільних робочих місць (у великому місті, а не в передмісті), трудової міграції з прилеглих територій до великих міст, з малих міст до обласних центрів тощо.

Отже, сьогодні регіони країни ще не спроможні ефективно забезпечити всі ті вимоги, що висунула держава відповідно до забезпечення виконання вимог євроінтеграції.

Дослідження теоретичних та практичних засад функціонування залізничного транспорту показали, що, незважаючи на важкий фінансовий та техніко-технологічний стан країни, промислові підприємства залізничного транспорту разом із залізничним транспортом України можуть стати головним складником в економічному розвитку національної економіки, в процесі формування високорозвинених регіональних потенціалів в Україні та ефективності функціонування суб'єктів господарювання. Це визначається впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності, зокрема:

а) рівень тарифів на залізничні перевезення безпосередньо впливає на витратомісткості виробництва суб'єктів господарської діяльності;

б) зменшення часу знаходження вантажів у дорозі (в результаті це приведе до збільшення швидкості перевезень, зменшення бар'єрів на шляху проходження вантажів, часу обробки на переробних пунктах і опорних пунктах взаємодії різних видів транспорту тощо);

в) використання оновленого рухомого складу дає змогу підвищити якість та швидкість перевезень, а отже, позитивно впливає на конкурентоспроможність вантажовласників та ефективність їх діяльності;

г) зменшення розриву між часом виникнення потреби в будь-яких видах продуктів або послуг і часом її задоволення. В умовах конкурентної боротьби за споживача це є елементом завоювання стійких позицій на ринку й отримання конкурентних переваг тощо.

Також створення передумов збільшення транзитного потенціалу України, що має пріоритетне значення в переліку заходів, дасть можливість не лише ефективно використовувати вигідне економіко-географічне положення й отримувати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях, а й створювати нові інструменти впливу України на світові економічні процеси. Українська залізнична мережа повинна стати центральним елементом євразійської транспортної системи, яка забезпечує розвиток торговельних зв'язків між світовими геополітичними та геоekonomічними центрами.

Ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності зумовлює соціально-економічний розвиток регіонів України, до переваг дотримання вимог євроінтеграції можна віднести такі:

а) є представником інтересів регіональних товаровиробників на вітчизняному та міжнародному ринках, забезпечуючи безпеку та надійність перевезень у міжнародному сполученні, тим самим зменшуючи можливість отримання фінансових збитків від втрати вантажів;

б) створює передумови для диверсифікації діяльності підприємств регіону та забезпечення конкурентоспроможності регіону шляхом логістичного забезпечення інноваційно-виробничого процесу;

в) полегшення процесу транспортування працівників із приміських територій до місця роботи та відповідно припинення глобальної міграції працівників за допомогою формування нових видів перевезень пасажирів, таких як міський електропоїзд, поїзди-трамваї тощо;

г) формує та обслуговує коопераційні зв'язки підприємств, тим самим збільшуючи їх стійкість, зумовлює утворенню великих промислових регіональних об'єднань, які в майбутньому можуть створити конкуренцію закордонним транснаціональним компаніям тощо.

**Висновки.** Виділено та систематизовано фактори взаємодії ППЗТ та залізничного транспорту в економічному розвитку регіональної та національної економіки, що базуються на стратегічних векторах розвитку ППЗТ України. Зважаючи на дії цих факторів, дає змогу визначитися щодо основних напрямів та ефективних механізмів забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ у системі національної та регіональної економіки в умовах євроінтеграції.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Корінний С. Напрями конкуренції на ринку промислової продукції залізничного машинобудування країн СНД / С. Корінний // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. – 2013. – № 2(58). – С. 197–203.
2. Іванілов О. Актуальні проблеми розвитку системи менеджменту якості промислового підприємства залізничного транспорту / О. Іванілов, О. Гришко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 233–239.
3. Железнодорожное машиностроение: обзор отрасли // РосБизнесКонсалтинг. – 2003. – 27 с.
4. Bombardier договаривается о производстве локомотивов в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kharkovforum.com>.
5. Компания Siemens заинтересована в производстве локомотивов и трамваев в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://rus.newsru.ua/finance/24oct2015/siemensa.html>.
6. У ЄБРР назвали запуск поїздів Hyundai в Україні «інвестиційним провалом» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://novostimira.com.ua/novyny\\_37657.html](http://novostimira.com.ua/novyny_37657.html).
7. Скоростной двухсистемный межрегиональный электропоезд КВСЗ «Тарпан» пройдет плановый текущий ремонт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kvsz.com>.
8. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ : [аналіт. доповідь] / [О.Шевченко, В. Жук, К. Юрченко, О. Баталов та ін.] ; за заг. ред. Д. Олійник. – К. : НІСД, 2015. – 116 с.
9. Рачиньски Я. Гармонизация технических стандартов в

- сфере производства и эксплуатации подвижного состава железных дорог Европейского Союза / Я. Рачиньски // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 1. – С. 50–56.
10. Прасад Е. Реалії фінансової глобалізації для країн, що розвиваються / Е. Прасад, К. Рогофф, М. Коуз [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dt.ua>.
  11. Плотніков О. Глобалізація: ризики для України / О. Плотніков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://politdumka.kiev.ua>.
  12. Хмиз О. Капітал як «провокатор». Вплив потоків капіталу на виникнення і розвиток економічних криз / О. Хмиз [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dt.ua>.
  13. Древаль Ю. Глобалізація та глобалістика: проблеми міжнародного співробітництва і національні корпорації / Ю. Древаль [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://korolenko.kharkiv.com>
  14. Пуригіна О. Міжнародні економічні конфлікти / О. Пуригіна. – К. Центр навчальної літератури, 2008. – 280 с.