

К. В. Мезенцев, О. О. Капустяний

*Київський
національний
університет імені
Тараса Шевченка
sasha_geo@ukr.net*

РИНОК ВАНТАЖНОГО ВАГОНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: ВПЛИВ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Постановка проблеми. Залізничний транспорт відіграє стратегічне значення у розвитку господарського комплексу України, забезпечуючи протягом останнього десятиліття 45-60 % від загального обсягу вантажообігу в державі. Історично цей факт зумовлений тим, що основу більшості економік пострадянських країн становить важка промисловість, зокрема гірничо-металургійний та хімічний комплекси в Україні. Розвиток цих та інших суміжних галузей (наприклад, промисловості будівельних матеріалів) тісно пов'язаний з перевезенням великогабаритних вантажів на значні відстані. Це, а також брак водних і якісних автомобільних шляхів істотно підвищує значення залізничного комплексу. Водночас тільки пострадянські країни з унікальною шириною колії 1520 мм, єдиними технічними стандартами для магістралей та рухомого складу є ключовими споживачами продукції українських виробників вагонів.

Аналіз останніх публікацій та досліджень. Висвітленню питань функціонування галузі вантажного машинобудування приділяється достатня увага у працях спеціалізованого Державного підприємства

«Український науково-дослідний інститут вагонобудування», щоправда переважно з технологічних і технічних позицій. Зважаючи на значну експортну орієнтованість та питому вагу у структурі виробництва всього машинобудівного комплексу, детальному аналізу ринкової ситуації у вітчизняному вантажному вагонобудуванні приділяється значна увага провідних вітчизняних інвестиційних компаній (наприклад, ІК «Арт Капітал»). Але проблема пошуку ринків збуту продукції, яка наразі бачиться авторами ключовою у розвитку галузі, потребує дослідження даної теми із

суспільно-географічних позицій.

Формулювання мети і завдань. Метою публікації є виявлення прикладних проблем функціонування підприємств вантажного вагонобудування в Україні, шляхів їх вирішення в умовах зміни кон'юнктури на ринках основних споживачів продукції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Всього у підгалузі вантажного вагонобудування в Україні налічується 18 підприємств [2]. Найбільшими і ключовими виробниками вагонів різних типів є:

- ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (ПАТ «КрВЗ», Кременчук, Полтавська область);
- ПАТ «Стаханівський вагонозавод» (ПАТ «СВГЗ», Стаханов, Луганська область);
- ПАТ «Дніпровагонмаш» (Дніпродзержинськ, Дніпропетровська область);
- ПАТ «Азовзагальмаш» (Маріуполь, Донецька область);
- Маріупольський завод важкого машинобудування («Маріупольважмаш»).

Останні два підприємства входять до складу холдингу «Азовмаш» і використовують литво ПАТ «Азовелектросталь» («АЕС», Маріуполь), а перші три – ПАТ «Кременчуцький сталеливарний завод» («КСЗ»). Науково-дослідну роботу в області рухомого складу магістрального і відомчого залізничного транспорту здійснює Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» (ДП «УкрНДІВ»), розташоване у Кременчуці [6].

ПАТ «КрВЗ» випускає різні типи вантажних і пасажирських вагонів, запасні частини й візки до них, колісні пари, запчастини для вагонів метро й ескалаторів, контейнери, дорожню техніку [4, С. 92]. ПАТ «СВГЗ» спеціалізується на виробництві залізничних напіввагонів, платформ, мінераловозів, думпкарів, контейнерів, а також залізничних транспортерів і вагонів для безтарного перевезення цементу і борошна. Підприємство

перебуває під контролем фінансово-промислової групи «Фінанси і Кредит», активно взаємодіючи з іншими її структурними складовими. Так, приміром, банк «Фінанси і Кредит» кредитує покупців продукції ПАТ «СВГЗ», а ПАТ «Полтавський гірничозбагачувальний комбінат» бере в лізинг вагони виробника [4, С. 93]. ПАТ «Азовзагальмаш» нині спеціалізується на виробництві автопаливозаправників, залізничних цистерн (для перевезення нафтопродуктів, аміаку й зріджених газів), транспортних контейнерів для зберігання і транспортування відходів ядерного палива та броньованих корпусів бронетанкової техніки. ПАТ «Маріупольважмаш» випускає криті вагони, напіввагони, платформи, доменне й сталеплавильне обладнання, запчастини до гірничорудного устаткування, а також крани [4, С. 93].

Період з 2005 р. до кінця першого півріччя 2008 р. характеризувався як значним попитом на продукцію виробників залізничних вагонів (переважно із-за кордону), так і зростаючими цінами на неї. Пікова ціна на вагони була зафіксована у III кварталі 2008 р., досягнувши рівня 100 тис. дол. за одиницю (середня ціна між хоперами і цистернами). Українські вагонобудівники у цей час працювали практично з повним завантаженням потужностей – публічні компанії виробили близько 24,8 тис. вагонів у 2007 р. і 25 тис. вагонів у 2008 р. [6]. Ситуація кардинально почала змінюватися наприкінці літа 2008 р., коли вплив глобальних кризових процесів почав відчуватися і в країнах СНД, основних споживачах продукції. Падіння споживчого попиту, скорочення операцій на світових сировинних ринках, уповільнення промислового виробництва призвели до істотного зниження вантажообігу. Українські підприємства постраждали більше, ніж російські, оскільки останні могли розраховувати на переорієнтацію російського споживача на внутрішній ринок, що було неможливим, поки російські виробники вагонів не могли задовольнити величезний внутрішній попит.

Але, з іншого боку, різке падіння цін, яке досягло у 2009 р. позначки у 40 тис. дол., дозволило російським залізничним перевізникам активно оновлювати парк напіввагонів. Після масштабних закупівель рухомого

складу їх надлишок на території Російської Федерації на кінець 2012 року, за оцінками «РЖД», складав 150 тис., що становить приблизно дворічний обсяг виробництва всіх вагонобудівних заводів СНД, при загальному парку в 495 тис. одиниць [1]. Тому вже у 2012 р. попит на українські вагони впав через „перегрів” російського ринку.

У відношенні до групи українських підприємств, однієї з найбільших постачальників напіввагонів на ринку СНД (див. табл. 1), часто застосовуються різного роду обмежувальні заходи. Тільки у першому кварталі 2012 р. злам лиття став причиною 16 залізничних аварій в Росії (частина з них, як згодом було встановлено, сталася не через брак у литві, а через перевантаження на вісь з вини вантажовідправників). Близько 70% аварій сталися з вагонами, укомплектованими українським литвом. У результаті РФ призупинила на місяць дію сертифікатів на українське литво.

Таблиця 1. Найбільші виробники вантажних вагонів у країнах СНД (сумарне виробництво вагонів у 2008-2012 рр., шт.) [3]

«Уралвагонзавод» (РФ)	101073
«Азовмаш»	58888
«КрВЗ»	40565
«Алтайвагон» (РФ)	36339
«Рухіммаш» (РФ)	29680
«СВГЗ»	26398
«Дніпровагонмаш»	21807

Так, у лютому 2012 р. українські виробники сумарно знизили виробництво на 20% порівняно із середньомісячним показником 2011 року. «КрВЗ» скоротив випуск на 60%, «Азовзагальмаш» – на 26%,

«СВЗ» – на 31%, лише «Дніпровагонмаш» обійшовся без скорочень. Потім з РФ слідувала заборона на імпорт цистерн «Азовзагальмашу», через що виробництво на підприємстві у другому кварталі 2012 р. впало на 44% [1].

Коли з'явилися можливості для відновлення виробництва, попит на ринку РФ був відсутній. У підсумку у другому півріччі 2012 р. виробництво напіввагонів в Україні скоротилося на 23% до аналогічного періоду 2011 року.

Виробникам вдалося знизити втрати за рахунок поставок на ринки інших країн СНД. У 2012 р. майже в два рази зросли поставки до Казахстану, у десятки разів збільшилися продажі в Білорусь та країни Балтії. Замість випуску піввагонів стали виробляти більше хоперів і критих вагонів. Однак повністю перебудувати схему виробництва і поставок за півроку не вдалося, адже занадто великою є залежність від російського ринку.

У листопаді 2012 р. Реєстр сертифікації на федеральному залізничному транспорті Росії знову призупинив дію сертифікату на лиття виробництва «КСЗ». Оскільки лиття цього виробника використовують три з найбільших вітчизняних вагонобудівних заводів, то під заборону потрапила лєвова частка української продукції. Тому у лютому 2013 р. це підприємство зупинило виробництво. За перші два місяці 2013 р. випуск вагонів в Україні скоротився на 34%, що було вигідно російським виробникам, які також відчують труднощі зі збутом продукції у зв'язку з насиченням ринку. Випуск вагонів на підприємствах РФ впав не так критично, як в Україні – на 16% [4].

На початку квітня Кременчуцький сталеливарний завод отримав новий сертифікат від Реєстру сертифікації і відновив роботу, проте перспективи українського вагонобудування не покращилися. Російські виробники вимагають збільшення мита на українські вагони і введення утилізаційних зборів паралельно із закликами про стимулювання попиту. Серед варіантів розглядаються заборона на продовження терміну служби вагонів та знижки на тарифи в інноваційних вагонах. Для того, щоб українські виробники не скористалися зростанням попиту на ринку РФ, російський «Уралвагонзавод» і Мінпромполітики РФ переконують уряд розглянути можливість збільшення ввізних мит та введення утилізаційного збору за аналогією з імпортом легкових автомобілів. Очевидно, слід очікувати одночасного введення і

заходів щодо стимулювання попиту в РФ, і обмежень для імпорту з України.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Українським підприємствам слід шукати ринки збуту за межами простору «1520 мм», тобто ринку країн СНД, де використовується саме такий стандарт ширини колії. Зрозуміло, що такий шлях вимагає значних обсягів інвестицій. Так, «Уралвагонзавод» у РФ витрачає близько 90 млн. дол. за рік на розробку та виготовлення зразків інноваційних вагонів. Інноваційні технології передбачають збільшення навантаження на вісь з 23,5 тонни до 25 тонн, збільшення міжремонтного пробігу. Цими розробками займаються «КрВЗ» і підприємства холдингу «Азовмаш», але серійне виробництво поки не налагоджується.

Після запланованого підписання Асоціації про Зону вільної торгівлі з Європейським Союзом, українським вагонобудівникам доведеться наздоганяти у технологічному відношенні потенційних конкурентів з Європи та США. Так, вагони із застосуванням американських візків відрізняються більш високою вантажопідйомністю і нижчою вартістю обслуговування при меншій кількості поломок і, відповідно, меншій необхідності в ремонті.

Список використаних джерел

1. Андрейченко О. Ненужные вагоны: в чем причина кризиса вагоностроения в Украине [Електронний ресурс] // Журнал «Forbes в Украине» [сайт] – Режим доступу: <http://forbes.ua/opinions/1350910-nenuzhnye-vagony-v-chem-prichina-krizisa-vagonostroeniya-v-ukraine>.
2. Вагонобудування України [Електронний ресурс] // Державна підтримка українського експорту [сайт] – Режим доступу: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/27.html>.
3. История «красного» миллионера [Електронний ресурс] // Журнал «Forbes в Украине» [сайт] – Режим доступу: <http://forbes.ua/business/1351849-istoriya-krasnogo-millionera>.
4. Кукоба О. В. Стан і перспективи реорганізації вагонобудівних підприємств України // Формування ринкової економіки, 2011, № 25. – С. 90-98.
5. Украинское вагоностроение: свет в конце тоннеля [Електронний ресурс] // Инвестиционная вагонная компания [сайт] – Режим доступу: http://www.investwagon.com/art/ukrainskoe_vagonostroenie_svet_v_kontse_tonnel_ia_.html.
6. Официальная информация о ГП «УкрНИИВ» // [Електронний ресурс] // ГП «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» [сайт] – Режим доступу: <http://ukrndiv.com.ua/ru/home>.