УДК 629.04

А.В. Донченко, І.В. Гладких

ЗАЛІЗНИЧНЕ МАШИНОБУДУВАННЯ: ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ, СУЧАСНИЙ СТАН ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Метою є дослідження проблем інноваційного потенціалу розвитку залізничного машинобудування, що в даній статті представлено переважно вагонобудуванням, та визначення його ролі в забезпеченні зростання промислового потенціалу України.

15 червня 2016 р. в Комітеті з питань науки і освіти відбулися слухання з питання «Законодавче забезпечення розвитку Національної інноваційної системи: стан та шляхи вирішення». На слуханнях висловлювалося занепокоєння станом розвитку держави, відходу її політики від моделі інноваційного розвитку, наявністю процесів, що призводять до руйнування вітчизняної науки, освіти, наукових шкіл і новаторства.

За роки незалежності рівень розвитку інноваційної діяльності в Україні суттєво знизився і продовжує погіршуватися. Інноваційна активність підприємств удвічі-втричі нижча, ніж в країнах Європейського Союзу. Україна, практично, перетворюється на постачальника на зовнішні ринки сировинних ресурсів та виробів з незначною доданою вартістю. Вона втрачає свої позиції у виробництві наукоємної продукції

Сучасні тенденції економічного розвитку України досить чітко нагадають часи 2008–2009 рр., коли політичні протистояння та відсутність чіткої консолідованої позиції влади призвели до більш глибоких проявів впливу світової фінансової кризи, із наслідками якої країна бореться й нині. Докризові показники економічного розвитку держави так і не були досягнуті й до сьогодні, а негативна економічна динаміка, особливо в галузях промисловості, тільки поглиблюється.

У 2015 р. інноваційною діяльністю в промисловості займалися 824 підприємства, або 17,3% обстежених підприємств. На інновації було витрачено 13,8 млрд. грн., реалізовано інноваційної продукції на суму 23,1 млрд. грн., що свідчить про досить низький показник ефективності спрямування коштів. Індикатор інноваційної модернізації України – частка доданої вартості переробної промисловості у ВВП – за підсумками 2015 р. знизився до 14%, що відповідає показнику Республіки Корея 60-х років минулого століття [1].

©Донченко А.В., Гладких І.В., 2017

Розглянемо проблеми розвитку залізничного машинобудування та визначення його ролі в забезпеченні зростання промислового потенціалу України.

За даними Державної служби статистики, залізничне машинобудування зараз представлене переважно вагонобудуванням, що знаходиться в украй критичному стані. Результати діяльності з реалізації залізничних локомотивів та рухомого складу останніх років зовсім невтішні: у 2014 р. обсяг реалізації становив 11 069,1 млн. грн. (близько 6 тис. вагонів), у 2015 р. – 5 839,4млн.грн., що на 47,25% менше порівняно з 2014 р., у січні - травні 2016 р. – 2 349,3 млн. грн., що на 59,77% менше порівняно з 2015 р. та на 78,78% менше порівняно з 2014 р.[2].

За даними Concorde Capital, ще в 2000-х роках Україна очолювала список світових експортерів залізничних вагонів, отримуючи в 2010–2011 рр. близько 3 млрд. дол. експортної виручки щорічно.

Якщо розглянути ситуацію внутрішнього забезпечення залізничних вантажних перевезень, то ситуація також стає критичною. Наприклад, за даними УЗ у 2016 році на залізницях України навантажено понад 544 тис. зерновозів, у яких перевезено 35 млн тонн зерна та зернових вантажів [3]. Втім, зростання попиту з боку зерновиків держкомпанія не може задовольнити в повному обсязі через дефіцит вагонів.

Нині дефіцит зерновозів становить 6 тис. одиниць, у **2022** р. ця цифра зросте до **10** тис., а в **2025**-му – до **25** тис. І це з урахуванням того, що, згідно із прогнозами, експортний потенціал зростатиме.

Кожного року потрібно виготовляти біля 6-10 тис. вагонів, щоб замінити парк, який сьогодні на 98**%** застарілий.

Потреба України в нових вантажних вагонах на період 2017-2020 років складе 53,727 тис. одиниць за сценарієм відновлення (модернізації) або 69,240 тис. одиниць за інвестиційним сценарієм. Про це повідомляється в матеріалах ДП «Укрпромзовнішекспертиза» (УПЕ) наданих на засідання комітету з промислової модернізації при ТПП України.

Згідно з даними УПЕ, найбільшим попитом будуть користуватися напіввагони - 32,760 тис. одиниць і 44,481 тис. одиниць, а також зерновози - 10,531 тис. одиниць і 11,271 тис. одиниць відповідно.

При цьому наголошується, що поточні умови інвестування в нові вантажні вагони є несприятливими для вагонних операторів, тому як термін їх окупності - 8-13,5 років.

Експерти УПЕ прогнозують, що зростання інвестицій в будівництво нових вагонів спричинить за собою пожвавлення економіки, зокрема, простимулює роботу суміжних підприємств, а споживання металопродукції збільшиться на 1,236 млн т або на 1,593 млн тонн, в залежності від сценарію. Крім того, поповниться фонд металобрухту за рахунок утилізації старих вагонів - на 1,15 млн тонн.

"Реалізація програми будівництва вантажних вагонів забезпечить приріст промислового виробництва на, приблизно, 1,6% в рік, збереження робочих місць у ва-

гонобудуванні і додаткові надходження до бюджетів усіх рівнів", - констатується в презентації УПЕ.

Згідно з прогнозами, надходження до бюджетів зростуть на 147,149 тис. доларів США або на 207,945 тис. доларів США, в залежності від сценарію.

Крім того, повідомляється, що в даний час через брак вагонів і старіння рухомого парку підвищуються техногенні загрози, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів, в першу чергу в цистернах, 76% яких відпрацювали свій нормативний термін експлуатації (26 років). Також є нездатність повною мірою обслуговувати експортні перевезення в країни Євросоюзу через невідповідність вагонного парку «Укрзалізниці» технічним вимогам ЄС. Додатковою проблемою є надмірне навантаження на автодороги через дефіцит вагонів-зерновозів (близько 6 тис. од.).

В даний час до 10 млн тонн зерна щорічно транспортується в морські порти автомобілями вантажопідйомністю до 80-100 тонн (наприклад, зерновоз на базі IVECO Trakker AT380T42 з причепом WIELTON має при вантажопідйомності 50 т повну масу автопоїзда 80 т). Це призводить до швидкого руйнування автодоріг і вимагає значних інвестицій в їх ремонт, а також до забруднення навколишнього середовища.

Раніше експерти «Укрпромзовнішекспертизи» вказували на стрімке старіння металофонду країни і відзначали, що для нормалізації ситуації необхідно реалізовувати інфраструктурні проекти. Одним з великих проектів з оновлення металофонду вони називали модернізацію УЗ.

"Для повного відновлення металофонду України необхідно внутрішнє споживання металопрокату в обсязі 15 млн тонн щорічно протягом 35 років, а при інтенсивному споживанні в обсязі 19 млн тонн - протягом 25 років", - констатував експерт [4].

Посилення взаємодії державного та приватного секторів, органів державної влади та органів місцевого самоврядування може забезпечити міцну основу сталого розвитку транспортної галузі України і створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Загальні проблеми, що потребують розв’язання:

- високий рівень зношеності основних фондів;
- недостатня кількість рухомого складу;
- втрата традиційних транзитних вантажопотоків;
- недосконаліть нормативно-правового регулювання в транспортній галузі;
- нечітке розмежування функцій регулювання, управління та операційної діяльності між органами виконавчої влади та підприємствами;
- недосконала система управління розвитком транспортної інфраструктури;
- недостатня взаємодія державного та приватного секторів

Низький рівень транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність транспортного середовища, про що свідчать такі дані: за 11 місяців 2016 р. обсяг транзитних вантажів, перевезених залізничним

транспортом, становив 15,5 млн тонн, що на 30,8% менше за показники аналогічного періоду 2015 р.[5].

Висновки з проведеного дослідження. У результаті впливу наведених проблем відбулося катастрофічне падіння обсягів реалізації вагонобудівної продукції, що отримало досить масштабні наслідки: збитковість підприємств, загострення конкурентної боротьби на внутрішньому ринку та відсутність вільних коштів.

Наголошені негативні процеси отримали такі прояви впливу: високий рівень зношеності основних фондів, низький рівень упровадження інновацій у виробництво, виникнення проблеми стратегічного значення – низький рівень конкурентоспроможності вагонобудівної продукції та вагонобудівних підприємств у цілому. Для максимального використання географічного положення України як транзитної країни необхідно терміново вжити заходів, зокрема, в частині забезпечення організації вантажних перевезень між країнами Європи, Азії та Сходу.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до європейських стандартів технічних умов, принципів управління тощо, а й те, що необхідні інновації та втілення високих технологій. Набуває великого значення використання науково-технічного потенціалу України.

Підвищення ефективності функціонування транспортної мережі та логістики перевезень, відновлення транзитного потенціалу України та її участі у глобальних транзитних маршрутах, збільшення обсягів транспортних послуг, які надають українські транспортні підприємства на міжнародному ринку транспортних послуг.

Вирішення даної проблеми має значний як теоретичний, так і практичний інтерес, що обґрунтовує актуальність обраної теми та необхідність подальшого наукового дослідження.

ЛІТЕРАТУРА

1. Інноваційний розвиток: чому відсутня політична воля та запроваджуються виконавча і фінансова блокади? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.golos.com.ua/article/272892.

2. Офіційні дані Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua/.

3. У 2016 році Укрзалізниця збільшила перевезення зерна та зернових вантажів до 35 млн тонн. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу - http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/443541/

4. «Укрпромвнешэкспертиза» оценила потребность Украины в новых грузовых вагонах в 2017-2020 гг. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу.- http://cfts.org.ua/news/2016/12/13/ukrpromvneshekspertiza_otsenila_potrebnost_ukrainy_v_novykh_gruzovykh_vagonakh_v_2017_2020_gg_38077/

5. Аналіз стану світових тенденцій і перспектив розвитку галузі з науково-технічного напрямку «Рейковий рухомий склад залізниць та міського господарства». Звіт про НДР. ДП «УкрНДІВ», Кременчук. 2016 р., Частина 1-2, С.310