

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті розглядаються перспективні напрямки розвитку транспортної галузі України, здійснюється аналіз нинішнього стану галузі, виявляються найбільш гострі проблеми. У роботі запропоновано створити галузевий кластер на основі ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод».

Ключові слова: транспортна галузь; транспортне машинобудування; розвиток; інновації; галузевий кластер.

O.A. YERMOLENKO

Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

The article discusses promising directions of development of transport sector of Ukraine, analyses the current state of the industry, identifies the most pressing problems. In the work proposed to establish industry cluster on the basis of PJSC «Kryukovsky railway car building works».

Keywords: transport sector; transport engineering; development; innovation; industry cluster.

Вступ. У сучасних умовах транспортний комплекс є одним з головних факторів стабілізації соціально-економічної ситуації в країні та рушійним чинником підвищення темпів економічного зростання. Його активний розвиток та ефективне функціонування є ґрунтовними умовами переходу економіки країни на інноваційний та стабільний шлях розвитку. Головуюча функція транспорту у вирішенні завдань розвитку всіх галузей економіки та регіонів країни в цілому, перехід економіки України до інноваційного розвитку на тлі постійно зростаючого попиту на транспортно-логістичні послуги вимагає відповідного науково-технологічного розвитку всього транспортного комплексу.

Постановка проблеми. Це завдання розглядається як одне з національних пріоритетів науково-технологічного розвитку України в Транспортній стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. (№2174-р) [1], оскільки сучасний

стан транспортного комплексу може стати системним обмеженням соціально-економічного розвитку країни. Таким чином, актуальність дослідження не викликає сумнівів, оскільки пошук шляхів стабілізації та розвитку транспортної галузі – це пріоритетний напрям розвитку економіки України.

Аналіз публікацій та виділення невирішених раніше проблем. Стан транспортної галузі цікавить багатьох науковців, адже ця галузь багатогранна та виконує важливу економічну та соціальну функцію. Багато вчених займаються питаннями транспортного машинобудування, яке є основою розвитку усього транспортного комплексу України – серед вітчизняних це М. В. Бойчук, В. Б. Галушко, М. І. Виклюк, М. В. Сорока, О. І. Серікін, О. В. Божанова, О. О. Кучеренко та інші, а серед зарубіжних – В. П. Бабушкін, В. Г. Наймушин, О. В. Корсунцева, І. Ю. Авдаков, Б. І. Шевченко, А. А. Шушян, В. К. Акінфієв, Т. С. Інтиков, С. Ж. Кабікенов, К. Г. Балабекова та інші. Але, не дивлячись на таке різноманіття дослідників, проблем у транспортній галузі менше не стало. Отже, враховуючи нароби зроблені раніше дослідниками, необхідно виявити найбільш дієві та запропонувати нові, що відповідають дійсній ситуації у галузі для виведення її з кризового стану.

Постановка завдання. Проблеми дослідження транспортної галузі дуже різноманітні і потребують найскорішої розробки заходів щодо їх вирішення. Отже, метою дослідження є аналіз сучасного стану транспортної галузі України та пошук шляхів виведення її з кризового стану.

Виклад основного матеріалу. Одним із стратегічних напрямків розвитку транспортної системи, що відіграє важливу роль в інфраструктурному забезпеченні життєдіяльності суспільства, активно впливає на рівень соціально-економічного розвитку України, є розвиток залізничного транспорту та системи його матеріально-технічного, технологічного, наукового (інноваційного), кадрового та іншого забезпечення. Як зазначається у Транспортній стратегії України на період до 2020 року, «транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення» [1]. Залізничний транспорт в транспортній системі України займає одне з визначних місць. Він забезпечує 62,55% загального вантажообігу і більше 57% – пасажирського [2].

В останній час обсяги залізничних перевезень істотно зменшилися. Цьому слугувала ситуація на Сході України та відсутність руху потягів до АР Крим, і

у перспективі така тенденція, нажаль, скоріше за все збережеться. Зниження пасажирообороту у відношенні до 2013 року зафіксовано на рівні 11,1 %, а вантажообігу – близько 5% [2].

Від стану і якості роботи залізничного транспорту залежать не тільки перспективи подальшого соціально-економічного розвитку, але також можливості держави ефективно виконувати такі важливі функції, такі як захист національного суверенітету та безпека країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів, про що йдеться в Транспортній стратегії на період до 2020 року (від 20 жовтня 2010 р. №2174-р) [1].

Залізничний транспорт є найважливішою галуззю народного господарства і вимагає постійного оновлення і вдосконалення. У даний час це стосується рухомого складу, стан якого добре відомо – ступінь його зносу досягає в окремих випадках 70-80% [2]. Потрібна заміна застарілих локомотивів і тих, що відпрацювали свій термін служби на сучасні більш економічні моделі. Так, частка магістральних тепловозів з вичерпаним терміном служби в період 2008-2014 рр. зросла в 8,4 разів, аналогічна частка в парку маневрових локомотивів зросла в 1,2 рази. У результаті в локомотивному господарстві близько 12% електровозів, 16% магістральних тепловозів і 25% маневрових тепловозів відпрацювали свій термін служби [2]. Наразі діє Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки, якою передбачається оновлення локомотивного парку залізниць України для забезпечення безперебійного перевезення пасажирів і вантажів шляхом придбання та введення в експлуатацію за вказаний період 509 одиниць сучасних локомотивів [3].

Необхідність поповнення та оновлення парку локомотивів, вагонів, моторвагонного рухомого складу вимагає, в свою чергу, вирішення низки першочергових питань розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Визначальним фактором успішного вирішення завдань і формування вимог до транспортному машинобудування є відродження на сучасній індустріальній основі вітчизняних розробок у галузях локомотивобудування, вантажного вагонобудування, виробництва моторвагонного рухомого складу та пасажирських вагонів. Ключові характеристики ряду транспортних засобів, електротехнічних і електронних пристроїв, технологічного обладнання, використовуваних при експлуатації

рухомого складу, за технічними і технологічними характеристиками значно відстають від зарубіжних аналогів. У даний час технічний і технологічний рівень значної частини виробничого обладнання підприємств транспортного машинобудування і ремонтних підприємств не відповідає перспективним якісним вимогам, що пред'являються споживачами до рухомого складу.

Значною мірою все вищевикладене пов'язано з тим, що на кожному етапі інноваційної діяльності – від наукових досліджень до розробки дослідних зразків та їх впровадження – існує цілий ряд взаємопов'язаних проблем, до основних з яких відносяться наступні:

орієнтація системи державного замовлення на мінімізацію ціни предметів торгів, а не на забезпечення економічно обґрунтованих найкращих споживчих властивостей техніки і обладнання;

недосконалість законодавчої бази, що ускладнює створення та впровадження інноваційних продуктів у виробництво;

низька інноваційна активність підприємств транспорту, пов'язана з нестачею власних коштів, відсутністю впевненості у майбутніх замовленнях, високою вартістю нововведень і тривалим терміном їх окупності;

навчання інженерно-технічних і робочих кадрів викликає ряд складнощів, пов'язаних з відсутністю тісного контакту з виробництвом, оскільки більшість діючих підприємств відповідного профілю не бажає займатися адаптацією практикантів до виробничих умов, але вони хочуть наймати вже готових фахівців;

низька зацікавленість бізнесу в серійному випуску інноваційних продуктів через ризики, пов'язані з ринками збуту інноваційної продукції;

впровадження інноваційних продуктів відбувається вкрай нерівномірно та з великими проміжками часу;

відсутність консолідованих замовлень транспортних підприємств на виробництво визначених видів продукції, що не дозволяє сформувати довгострокові плани роботи промислових підприємств і забезпечити потреби в модернізації основних фондів;

багато впроваджених розробок зазнають краху через некомпетентність їх розробників чи тих, хто здійснював та був відповідальний за впровадження.

У результаті продукція підприємств транспортного машинобудування стає неконкурентоспроможною порівняно з зарубіжними аналогами,

відзначається низька якість комплектуючих і випускається техніки, яка вимагає значних витрат на її подальшу експлуатацію і обслуговування.

Однією з основних причин низької конкурентоспроможності транспортного комплексу України є його технічне і технологічне відставання від розвинутих країн (технологічний розрив між вітчизняними підприємствами та провідними світовими виробниками по ряду позицій сьогодні становить біля 20 років) і, як вже зазначалося раніше, висока ступінь зносу основних фондів. Сформоване положення багато в чому зумовлено наявністю серйозних проблем в українському транспортному машинобудуванні: застаріле обладнання (знос основних фондів становить 60-70%), нестача кваліфікованих кадрів, недостатня кількість вітчизняних розробок, що відповідають кращим світовим зразкам, відсутність фінансових можливостей для модернізації виробництва і закупівлі нових технологій, низька якість комплектуючих і висока вартість імпортованих комплектуючих.

У результаті дії зазначених факторів багато видів продукції підприємств транспортного машинобудування є неконкурентоспроможними порівняно з іноземними аналогами. Українські виробники не можуть в повній мірі забезпечити зростаючі вимоги до продукції транспортного комплексу за показниками економічності, енергоефективності, безпеки і надійності, цінової доступності.

Виходячи з вимог споживачів, транспортний комплекс формує замовлення до виробників транспортних засобів і обладнання, що передбачає вирішення наступних завдань: виробництво транспортних засобів з високою експлуатаційною надійністю, підвищеними швидкісними, економічними, екологічними характеристиками, що відповідають міжнародним стандартам; поліпшення дизайну і функціональних характеристик транспортних засобів; зменшення питомої витрати палива (електроенергії); зниження маси транспортних засобів при забезпеченні безпеки; розробка нових технологій, машин, обладнання для поліпшення якості транспортних послуг.

Для забезпечення попиту на сучасну залізничну техніку необхідна модернізація вітчизняного машинобудування з переходом на інноваційний шлях розвитку. На думку Н. І. Чухрай, «Інновації – це використання нових для підприємства чи організації ідей шляхом їх втілення у товарах, процесах, послугах або в системах управління, якими оперує це підприємство чи організація» [4].

У Полтавській області транспортне машинобудування відіграє все більшу роль і стає однією з визначних точок розвитку економіки регіону і представлена, головним чином, підприємствами з виробництва рухомого складу для залізниць. Основна номенклатура продукції дуже широка: залізничний транспорт, візки, рами, рейкові автобуси; колійна техніка; вузли та деталі рухомого складу; контейнери, вагони метрополітену (Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагобудування»), компресори для гальмівних систем тепловозів, електровозів, електропоїздів, тролейбусів (ПАТ «Полтавський турбомеханічний завод»), вантажні вагони, транспорт соціального призначення – пасажирські вагони локомотивної тяги, міжрегіональні та приміські електропоїзди, дизель-поїзди, вагони метро, ескалатори, ходові частини до вантажних та пасажирських вагонів. (ПАТ «Крюківський вагобудівний завод»), асинхронні електродвигуни змінного струму (Полтавський електромеханічний завод «Електромотор»), виготовлення деталей і комплектуючих для продукції вагобудування, поверхових і тунельних ескалаторів, запасних частин до ескалаторів і обладнання метрополітенів (ТОВ «Інструментальний завод»). Таке різноманіття видів виробленої залізничної техніки передбачає багатопрофільний технічне та інфраструктурне забезпечення з постачанням для потреб транспорту відповідних видів продукції та послуг сучасного рівня та якості, що відповідає вимогам національних і міжнародних стандартів. Поставка наукоємних високотехнологічних комплектуючих для рухомого складу, засобів автоматизації управління виробничими і технологічними процесами здійснюється низкою підприємств, пов'язаних з транспортним машинобудуванням секторів машинобудівного комплексу Полтавської області.

Коопераційні зв'язки, що склалися в промисловому комплексі Полтавської області на базі розвитку сучасного будівництва залізничного транспорту, дозволили сформувати в регіоні кластер залізничного машинобудування. У кластер входить більше 10 виробничих, наукових, фінансових і транспортних організацій. Кластер має чинити серйозний вплив на економіку регіону.

Мета створення кластера – організація виробництва сучасного рухомого складу для залізничного транспорту. Конкуренентоспроможність забезпечується участю у розробці і реалізації кластерних проектів великої кількості наукових, проектних організацій та високотехнологічних промислових підприємств. Ядро

кластера, на базі якого він формується – спільне російсько-німецьке підприємство ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Підприємство серійно випускає вантажні вагони, пасажирські вагони локомотивної тяги, міжрегіональні та приміські електропоїзди, дизель-поїзди, вагони метро, ескалатори, ходові частини до вантажних та пасажирських вагонів і веде роботу по створенню критих вагонів двох моделей – 11-7094 і 11-7094-01 (з внутрішнім фанерним облицюванням кузова). Основні споживачі продукції – Україна, Росія, Білорусь, Казахстан, країни Балтії, плідною виявилася багаторічна співпраця з Китаєм та Ісламською Республікою Іран.

Висновки. Таким чином, розвиток транспортного машинобудування, в т. ч. шляхом формування галузевих кластерів, є важливою складовою реалізації стратегії соціально-економічної безпеки України. Кластеризація сприяє розвитку альтернативних форм міжгалузевої інтеграції, зростанню фінансової стабільності та інноваційної активності підприємств. Сильні позиції кластерів забезпечують високу конкурентоспроможність регіонів і країни в цілому, а значить, позитивно впливають на соціально-економічну безпеку.

Література

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. №2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки : Постанова КМУ від 01 серпня № 840 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
4. Інноваційний розвиток промисловості України / О. І. Волков, М. П. Денисенко, А. П. Гречан та ін.; Під ред. проф. О. І. Волкова, проф. М. П. Денисенка. – К. : КНТ, 2006. – 648 с.

References

1. Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia KМУ vid 20 zhovtnia 2010 r. №2174-r [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
2. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu :

<http://www.ukrstat.gov.ua/>

3. Prohrama onovlennia lokomotyvnoho parku zaliznyts Ukrainy na 2012–2016 roky : Postanova KMU vid 01 serpnia № 840 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>

4. Innovatsiinyi rozvytok promyslovosti Ukrainy / O. I. Volkov, M. P. Denysenko, A. P. Hrechan ta in.; Pid red. prof. O. I. Volkova, prof. M. P. Denysenka. – K. : KNT, 2006. – 648 s.