

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ

У статті розглядається ряд проблем, які спіткали транспортне машинобудування України. Успішне вирішення означених проблем дозволить зберегти галузь, вивести з кризового стану і дати новий поштовх до її розвитку.

Ключові слова: транспортне машинобудування; науково-технічний розвиток; модернізація; державна підтримка; інвестиції.

O.A. YERMOLENKO

Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics

STATE SUPPORT OF THE PRODUCTION POTENTIAL OF TRANSPORT ENGINEERING

The article discusses the several problems that befell transportation engineering of Ukraine. A successful solution to the forward problem will save the industry, to withdraw from the crisis and to give a new thrust to its development.

Keywords: Transport engineering; scientific and technical development; modernization; public support; investments.

Вступ. Сьогодні транспортобудівельна галузь переживає не найкращі часи. Тотальна економічна криза перекреслила усі надії та сподівання на самостійний успішний розвиток цієї галузі.

Постановка проблеми. На цей час накопичився цілий комплекс не вирішуваних або частково вирішуваних проблем, що ставлять транспортне будування України перед реальною загрозою повного знищення, що є вкрай неприйнятним для всієї вітчизняної економіки, адже вона базується на галузях, які виступають споживачами продукції транспортного будування. Державна підтримка галузі – реальний шанс виживання цього сектору економіки. Лише централізована розробка заходів щодо виведення галузі з кризи здатна зупинити стрімке падіння темпів виробництва транспортних засобів, зосередить кошти у найбільш проблемних секторах цієї галузі, привабить інвесторів, допоможе вийти виробникам на нові ринки збуту своєї продукції. Таким чином, актуальність державної підтримки транспортного будування є беззаперечною

та вимагає розробки та пошуку нових програм підтримки цієї галузі.

Аналіз публікацій. Нажаль, сьогодні тема дослідження транспортного будування, а тим паче її державної підтримки майже не розглядається. Автори звертають в основному увагу на автомобілебудування, залишаючи поза увагою інші підгалузі цієї сфери. У цілому транспортобудування цікаве лише іноземним дослідникам, це О.В. Карсунцева, яка приділяє увагу питанням державної підтримки транспортного машинобудування, В.П. Бабушкин розглядає можливості розвитку транспортного машинобудування як основної умови соціально-економічної безпеки регіону, В.Г. Наймушин комплексно досліджує проблеми галузі та пропонує їх вирішення шляхом консолідації спільних зусиль підприємців та держави. Вітчизняні автори також вносять вклад у розвиток транспортобудування, так А.В. Донченко займається питаннями розвитку транспортного машинобудування для вітчизняних залізниць, В.М. Бойчук робить акцент на необхідності застосування інвестиційного механізму для підвищення конкурентоспроможності підприємств транспортного машинобудування, О.В. Шляга зосереджує увагу на інформаційному забезпеченні систем управління підприємствами транспортобудування.

Виділення невирішених раніше проблем. Таким чином, усі автори одночасно заявляють про необхідність реформування галузі та задіяння механізмів зовнішньої підтримки. Отже, у статті буде розглядатися структура найгостріших проблем галузі та розробка заходів щодо їх вирішення.

Постановка завдання. Мета статті – проаналізувати наявні проблеми транспортного машинобудування та означити шляхи вирішення цих проблем.

Транспортобудування – дуже розгалужена галузь, вона включає у себе більше 20 підгалузей. Найбільш уживаний термін – «транспортне машинобудування», яке включає в себе такі підрозділи, як суднобудування, залізничне машинобудування, автомобілебудування та авіаційну промисловість [1]. І усі ці підрозділи на сьогодні переживають кризу

Виклад основного матеріалу. До найгостріших ключових проблем збереження та розвитку виробничого потенціалу транспортного машинобудування України, рішення яких є питанням технологічної безпеки як регіону, так і країни в цілому, можна віднести:

незадовільну вікову структуру і високий рівень старіння основних виробничих фондів, вкрай низькі показники використання виробничої потужності та техніко-технологічного розвитку виробництва [2] (на деяких

підприємствах відсоток зносу доходить до 90);

вкрай малий обсяг фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у сфері оновлення продуктового ряду;

нерозвиненість або повна відсутність вітчизняного ринку високотехнологічних комплектуючих (на ринку присутні тільки імпортного виробництва);

критичний дефіцит кваліфікованих кадрів (відсутність мотивації);

досить сильну конкуренцію з боку іноземних компаній.

Успішне вирішення всього комплексу вищезначених проблем, буде означати відродження та поступовий розвиток транспортного машинобудування України, що неможливо здійснити без цілеспрямованої державної підтримки за наступними напрямками:

бюджетне співфінансування реалізації найбільш важливих інноваційних проектів, у тому числі, пов'язаних з придбанням ноу-хау (намагатися створити умови для фінансування проектів за джерелом державне/недержавне у співвідношенні – 40/60 %);

субсидування процентних ставок за кредитами, залученими українськими підприємствами в рамках реалізації проектів технічного переозброєння виробництва (розробка програм підтримки кредитування);

коригування ставок ввізних мит відносно вузлів і комплектуючих, що закуповуються за кордоном, а також стосовно технологічного обладнання і запасних частин до нього, аналогів яких не виробляють в Україні;

цільове фінансування одноразових чи довгострокових закупівель продукції (робіт, послуг) транспортного машинобудування на основі проведення різних конкурсних процедур: тендерів, аукціонів тощо.

розробка і впровадження механізму реалізації програм, в снові яких лежить укладання довгострокових контрактів (на 5-7 років) на виробництво, постачання, а також сервісне технічне обслуговування техніки, що постачається виробником до споживачів;

стимулювання політики створення спільних з іноземними компаніями підприємств транспортного машинобудування з зобов'язаннями по локалізації виробництва і створення виробничих потужностей на території України за обсягами і термінами [3].

У рамках розвитку вітчизняного транспортного машинобудування, а, отже, підвищення його конкурентного статусу як на внутрішньому, так і на

зовнішньому ринках, доцільно сформуванати комплекс заходів щодо створення сприятливих умов для розвитку виробничого потенціалу галузі у розрізі окремих виробничих сегментів.

Розглянемо спочатку стан та перспективи розвитку залізничного машинобудування.

Сучасний стан залізничного машинобудування визначається тенденцією різкого скорочення обсягу державних закупівель (більш ніж у десять разів). Сама галузь має два основні напрямки: вагонобудування, включаючи вагоноремонтні заводи та тепловозобудування. Всього у вагонобудуванні працює 18 підприємств. Підприємства вагонобудівної галузі планують об'єднатися в асоціацію вагонобудівників України. Найбільшими є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Азовзагальмаш». ПАТ «Стаханівський вагонозавод». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони. Останні два підприємства знаходяться у вкрай важкому становищі – через територіальне розміщення ці підприємства можуть поринути у глибоку кризу, що призведе до припинення діяльності взагалі.

Вагоноремонтні заводи також присутні на території України – це ПВРЗ та Дарницький вагоноремонтний завод. Ці підприємства мають трохи кращу ситуацію, адже вони ремонтують вагони, котрі вже є в наявності, а враховуючи відсоток зносу багатьох вагонів, ремонт – це найкоротший шлях до їх модернізації.

Тепловозобудування – галузь важкого машинобудування, яка замінила паротягобудування (його припинено в Україні 1957), буде, силові вози-двигуни для залізничного транспорту. Тепловози в Україні почали випускати на Харківському заводі транспортного машинобудування ім. В. Малишева та на Луганському тепловозобудівному заводі ім. Жовтневої революції. На сьогодні дієздатним залишається лише Харківський завод, але у сучасних умовах стає нагальна проблема у пошуку замовників продукції.

Різне падіння обсягу закупівель негативно позначилося на фінансовому становищі підприємств залізничного машинобудування, і, як наслідок, призвело до зниження інвестицій у НДДКР і скорочення капітальних вкладень в оновлення виробничих потужностей. У результаті по цій підгалузі маємо така результати:

в останні роки рухомий склад не має принципових нововведень і є лише вдосконаленим варіантом існуючих моделей;

вибуття виробничих потужностей становить більше 40 %, а рівень їх зносу досяг критичного значення.

В існуючих умовах відсутності політики державного протекціонізму, багато підприємств залізничного машинобудування опинилися у вкрай скрутному фінансовому становищі.

У даний час збут наукомісткої та матеріаломісткої продукції залізничного машинобудування не гарантований, так як в основному угоди були укладені з російськими підприємствами, з котрими нині втрачені партнерські стосунки. У таких умовах підприємства підгалузі позбавлені можливості ефективно планувати діяльність, пов'язану з розробкою і впровадженням нових моделей рухомого складу, оскільки не мають гарантій збуту продукції, а, отже, окупності інвестиційних витрат [4].

Комплекс науково-технічних заходів, спрямованих на створення сприятливих умов розвитку залізничного машинобудування, повинен включати наступні пріоритетні напрямки:

використання базових платформ при проектуванні нової продукції, що дозволить оптимізувати набір конструктивно-технологічних рішень при створенні тягового рухомого складу, вантажних та пасажирських вагонів, а, отже, знизити виробничі витрати підприємств;

розширення номенклатури пасажирських електровозів, вантажних електро- і тепловозів. На сьогоднішній день є значний дефіцит пасажирських електровозів. Основна частина парку магістральних електровозів має критичний рівень зносу. Для заповнення дефіциту буде потрібно значне розширення виробничої бази локомотивобудівних підприємств;

оснащення рухомого складу асинхронними тяговими електроприводами. Основними перевагами його застосування є поліпшення тягових характеристик, зниження енергоспоживання і експлуатаційних витрат. На поточний момент в Україні таке обладнання виробляється на підприємстві «Плутон»;

розширення виробництва вагонів підвищеної комфортності (ВПК) із застосуванням сучасних конструкційно-оздоблювальних матеріалів, застосування візків, якісно поліпшують плавність ходу, технічних засобів поліпшення комфорту (сучасних систем кондиціонування, засобів зв'язку та ін);

освоєння серійного виробництва високошвидкісного рухомого складу, а

також візків для вагонів з підвищеними навантаженнями на вісь (25-30 т).

Рішення зазначених стратегічних завдань неможливе без розвитку трансферту сучасних зарубіжних технологій і розробок.

Далі розглянемо суднобудівельну промисловість.

Суднобудування в Україні представлено суднобудівними та судноремонтними підприємствами, підприємствами морського приладобудування, електромонтажними підприємствами, науково-дослідними і дослідно-конструкторськими організаціями, що забезпечують створення кораблів, суден, плавспоруд, комплектуючого обладнання до них, приладів, радіоелектронного зв'язку та іншого [5] Суднобудівна промисловість відноситься до сектору економіки, що характеризується значними резервами науково-технічного і виробничого потенціалу.

Історично склалося так, що в Україні суднобудування досить розвинене. Воно представлено такими підприємствами як Керченський суднобудівний завод «ЗАЛІВ», Херсонський суднобудівний завод, суднобудівні верфі міста Миколаїв, суднобудівний завод «Океан», «Суднобудівний завод ім. 61 комунара» та інші. Підприємства підгалузі здатні задовольнити народногосподарську потреба в малотоннажних і середньотонажних та важкотонажних судах практично всіх видів. Але в останній час ряд підприємств простоє, або і зовсім планує припинити свою діяльність.

Конкурентоспроможність українського суднобудування стрімко падає під впливом цілого ряду негативних чинників:

протягом 90-х рр. ХХ століття величина оборонних НДДКР зменшилася за деякими оцінками, у 5-6 разів [5], у зв'язку з чим, скоротився обсяг проведених дослідних, конструкторських і експериментальних робіт у рамках розвитку військово-морської техніки;

знос активної частини основних фондів підприємств на поточний момент становить близько 70%. Частка застарілого обладнання, термін експлуатації якого перевищує 20 років, в загальному парку технологічного обладнання становить 65% [5];

істотно відстає рівень розвитку технологій та організації виробництва в області морських систем від ряду зарубіжних компаній-лідерів світового суднобудування. У підсумку, трудомісткість виготовлення вітчизняної продукції до 5 разів вище, ніж зарубіжної;

непоправно втрачено кадровий потенціал на багатьох підприємствах суднобудування, відсутня спадкоємність поколінь. Низький рівень оплати праці сприяв інтенсивному відтоку працівників у віці 30-40 років із підприємств. Інструменти антикризового управління з боку державних органів влади і керівництва не змогли зупинити негативну динаміку розвитку суднобудівної промисловості та стабілізувати цей процес.

У зарубіжній практиці широко застосовуються різні заходи державної підтримки інноваційного розвитку національного суднобудування:

- надання дотацій на будівництво суден;
- надання фінансової допомоги при модернізації і реструктуризації верфей;
- полегшення податкового режиму;
- вдосконалення митно-тарифного регулювання;
- націоналізація верфей;
- допомога у проведенні НДДКР та ін.

Курс інноваційного розвитку вітчизняного суднобудування має бути спрямований на створення конкурентоспроможної високоекономічної морської техніки військового та цивільного призначення [6]. Розглянемо основні напрямки модернізації та розвитку виробничого потенціалу суднобудівної промисловості:

розробка комплексної програми модернізації, реконструкції та технічного переозброєння галузі, що включає забезпечення оптимального значення коефіцієнта оновлення основних виробничих фондів, скорочення надлишкових виробничих потужностей, розробка заходів по підтримці активів у конкурентоспроможному стані;

подолання зростаючого науково-технічного відставання від Заходу шляхом підвищення інноваційної активності вітчизняної суднобудівної промисловості;

освоєння серійного виробництва нових видів продукції;

розвиток імпортозамінних виробництв в частині виготовлення необхідних матеріалів, основного обладнання, комплектуючих кораблів і суден.

збереження кадрового потенціалу, поліпшення використання трудових ресурсів, їх вікової структури, підвищення продуктивності праці, запобігання відтоку науково-технічних працівників в інші сфери економіки;

формування механізму управління ринково-орієнтованими бізнес-структурами нового покоління з високим потенціалом саморозвитку,

заснованого на принципах державно-приватного партнерства.

Авіаційна промисловість України визначається такими факторами:

рівень розвитку авіапромисловості впливає на наукоємні і високотехнологічні види економічної діяльності (металургія, верстатобудування, радіоелектронна промисловість тощо);

авіабудування є найбільшим споживачем і розробником інновацій, а, отже, визначає курс розвитку технологій у державі;

авіаційна промисловість визначає рівень безпеки будь-якої суверенної держави.

Разом з тим протягом досить тривалого періоду часу авіаційна промисловість зазнала істотне скорочення обсягів державної підтримки у вигляді фінансування розвитку галузі.

Структура авіаційної промисловості нараховує понад 60 підприємств, на які припадає близько 25 відсотків зайнятих у машинобудуванні в Україні. Основу галузі становлять п'ять великих підприємств, на яких зосереджено дві третини працівників галузі. Потенціал авіаційної промисловості дає змогу збільшувати обсяги розроблень і виробництва авіаційної техніки.

Єдиним шляхом, що дозволяє зміцнити і розвивати економічний потенціал українського авіабудування, є орієнтація на світовий ринок. Проте існує цілий ряд факторів, які стримують рух у цьому напрямку і визначають серйозне відставання вітчизняних виробників від іноземних конкурентів за технічним та економічним характеристикам:

висока залежність від державної підтримки, викликана нестачею власного інвестиційного ресурсу;

збереження збиткових виробництв і неефективних програм розвитку, які базуються на використанні застарілих виробничих потужностей;

відсутність сучасних сертифікованих систем менеджменту якості;

низький рівень уніфікації нових виробів з існуючою продукцією;

нестача висококваліфікованих кадрів;

нездатність авіавиробників без державного субсидування запропонувати порівняно сприятливі фінансові умови поставки;

ненадійність поставок по часу;

існує залежність більш як на 70 % від імпорту сировини та комплектувальних виробів.

Розглянемо пріоритетні напрямки і особливості розвитку авіаційної

промисловості в окремих сферах економічної діяльності.

При розробці проектів створення нової техніки підприємства повинні орієнтуватися на максимальне дотримання принципу уніфікації, як в рамках одного сімейства літаків, так і між ними. Це дозволить скоротити витрати виробника, пов'язані зі створенням і освоєнням нової продукції, а також подальші експлуатаційні витрати авіакомпаній. У разі отримання позитивних результатів по розглянутих напрямках, в перспективі доцільна розробка проектів входження у нові сегменти.

Автомобілебудівна галузь, яка визначена багатьма законодавчими актами як пріоритетна, впливає на загальний стан економіки країни за цілим рядом показників:

питома вага виробництва автомобілів в загальному обсязі валового внутрішнього продукту;

надходження до бюджетів різних рівнів;

кількість працюючих в автомобільній промисловості.

Представниками автомобілебудування України є такі підприємства: Запорізький автомобілебудівний завод; Автомобільний завод «Богдан»; ЗАТ «Єврокар»; Холдингову компанію «АвтоКрАЗ»; Кременчуцький автозбиральний завод; Черкаський автобус; Бориспільський автозавод; Завод комунального транспорту (Львівський автомобільний завод). Більш докладно інформація представлена у табл. 1.

Таблиця 1

Провідні українські підприємства з виробництва легкових автомобілів [7]

Підприємство	Місцезнаходження	Власник	Марки автомобілів, що збираються
«Запорізький автомобілебудівний завод»	м. Запоріжжя	«УкрАвто»	ZAZ (моделі «Гаврія», «Lanos»), ВАЗ, Opel
«Іллічівський завод автоагрегатів»	м. Іллічівськ	«УкрАвто»	Mercedes-Benz (під замовлення), Chevrolet, TATA, Cherry
Автомобільний завод «Богдан» (ЛуАЗ)	м. Луцьк	«Богдан»	ВАЗ, KIA, Hyundai
Кременчуцький автозбиральний завод	м. Кременчук	Автоінвестстрой (AIC)	«ВАЗ», Geely, SsangYoong, Great Wall
Єврокар	м. Соломоново	«Єврокар»	Skoda, Volkswagen, Seat

Основною системною проблемою українського автомобілебудування є

недостатній рівень інвестицій у виробництво, що породжує цілий комплекс інших проблем, серед яких:

виробництво обмежено велико- та середньовузловим збиранням, що є наслідком простоювання суміжних галузей та підгалузей промисловості; низька локалізація виробництва легкових автомобілів; низький показник моторизації, що менше за європейський у декілька разів; обмеженість поставок кінцевої продукції галузі на експорт країнами СНД. Вагомим стримуючим фактором розвитку галузі автомобілебудування в період кризових явищ стала обмеженість доступу до кредитних ресурсів. Підтримка галузі з боку держави виявилася недієвою та нездатною до фінансової допомоги, що обумовлює суттєве розширення та вдосконалення ефективних механізмів та методів організації державної підтримки галузі автомобілебудування.

Тенденція скорочення ринкової частки вітчизняних виробників обумовлена не тільки низьким технічним рівнем виробництва, але і недостатнім обсягом капітальних вкладень у створення нових платформ і моделей автотранспортних засобів, розширення спектру додаткових опцій.

Стратегічний розвиток автомобільної промисловості України повинна ґрунтуватися на наступних пріоритетах:

стимулювання інноваційних процесів розробки та виробництва автомобільної техніки і високотехнологічних компонентів, відповідних світовим технічним нормам безпеки, надійності, екологічності та економічності;

створення нових і модернізація діючих автовиробництв на території держави;

реалізація політики розвитку регіональних кластерів з організації виробництв автотранспортних засобів і автомобільних компонентів;

посилення ролі НДДКР в удосконаленні виробничих технологій;

розвиток стратегічного партнерства українських виробників і розробників з глобальними автопромисловими групами.

Висновки. У даний час подолання кризи та зниження конкурентоспроможності транспортного машинобудування неможливо здійснити без нарощування виробничого потенціалу з допомогою реалізації інвестиційних програм. Модернізація та технологічне переозброєння підприємств повинні створити необхідні умови для розвитку українського ринку транспортного машинобудування, оптимізації його структури та

підвищення технологічної безпеки держави.

Література

1. Транспортное машиностроение // Режим доступа : <http://biznestoday.ru/pr/mashin/635-transportnoe-mashinostroenie.html>.

2. Ерошевский С. А. Особенности машиностроительного комплекса и их влияние на модернизацию основного капитала / С.А. Ерошевский, А. В.Стрельцов, Г. А. Богдасаров // Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: межвузовский сборник научных трудов. – № 2. – 2011. – С. 39 – 44.

3. Татарських Б. Я. Організаційно-економічні та технологічні напрями підвищення ефективності машинобудівного комплексу України // Проблеми вдосконалення організації виробництва і управління промисловими підприємствами: міжвузівський збірник наукових праць. – № 1. – 2012. – С. 214 – 224.

4. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. [Текст] : Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 р., № 840 // Урядовий кур'єр від 26.08.2011. – № 155.

5. Карсунцева О. В. Процесс воспроизводства производственного потенциала промышленного предприятия / О. В. Карсунцва // Проблемы экономики и менеджмента. – № 1. – 2013. – С. 34 – 40.

6. Прейгер Д. К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. Аналітична доповідь [Текст] / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянов; Національний інститут стратегічних досліджень. – К., 2011. – 48 с.

7. Разрушительная сборка // Эксперт Украина. – 2013.– № 4. – С. 61 – 62.

References

1. Transportnoe mashynostroenye // Rezhym dostupa : <http://biznestoday.ru/pr/mashin/635-transportnoe-mashynostroenie.html>.

2. Eroshevskiy S. A. Osobennosti mashynostroytelnoho kompleksa y ykh vlyianye na modernyzatsiyu osnovnoho kapytala / S.A. Eroshevskiy, A. V.Streltsov, H. A. Bohdasarov // Problemy sovershenstvovaniya orhanyzatsyyu proyzvodstva y upravleniya promyshlennymy predpriyatyamy: mezhvuzovskiy sbornyk nauchnykh trudov. – # 2. – 2011. – S. 39 – 44.

3. Tatarskykh B. Ya. Orhanizatsiino-ekonomichni ta tekhnolohichni napriamy pidvyshchennia efektyvnosti mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy // Problemy vdoskonalennia

orhanizatsii vyrobnytstva i upravlinnia promyslovymy pidpriemstvamy: mizhvuzivskyi zbirnyk naukovykh prats. – № 1. – 2012. – S. 214 – 224.

4. Prohrama onovlennia lokomotyvnoho parku zaliznyts Ukrainy na 2012-2016 rr. [Tekst] : Zatv. Postanovoiu Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 01.08.2011 r., № 840 // Uriadovyi kurier vid 26.08.2011. – № 155.

5. Karsuntseva O. V. Protsess vosproyvodstva proyzvodstvennoho potentsyala promyshlennoho predpriatya / O. V. Karsuntskva // Problemy ekonomyky y menedzhmenta. – # 1. – 2013. – S. 34 – 40.

6. Preiher D. K. Stratehichni napriamky rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy u pisliakryzovyi period. Analitychna dopovid [Tekst] / D. K. Preiher, O. V. Sobkevych, O. Yu. Yemelianov; Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. – K., 2011. – 48 s.

7. Razrushytelnaia sborka // Эkspert Ukrayna. – 2013.– # 4. – S. 61 – 62.