

РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНОГО ВАГОНБУДУВАННЯ ТА ЙОГО ПЕРСПЕКТИВИ

Вагонобудування в Україні – дуже перспективна галузь, оскільки залізничний транспорт є одним із вагомих чинників існування економіки країни. Залізничний транспорт забезпечує велику частину перевезень товарів, а також слід пам'ятати і про великий пасажиропотік [1].

Уже другий рік (2016-2017 рр.) поспіль вагонобудівна галузь показує стабільну динаміку зростання. Згідно з даними Держстат України, в 2017 р. вагонобудівні підприємства виробили 6831 вагон, що в 2,4 рази більше, ніж в 2016 р. При цьому в 2016 р., коли було вироблено 2811 вагонів, зростання склало 2,5 рази в порівнянні з 2015р. Звичайно, до рекордного 2011 р., в якому було випущено майже 53 тис. одиниць вагонів, ще далеко, але результати вже втішні.

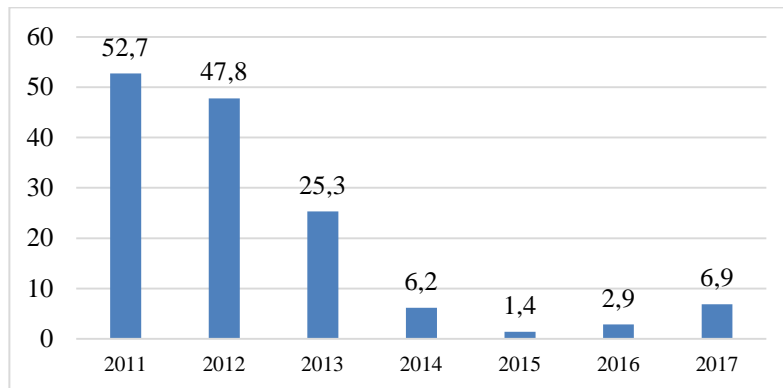


Рис. 1. Динаміка виробництва вагонів вантажних та вагонів-платформ, тис. шт

Джерело: за даними Держстат України.

Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є:

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» - машинобудівне підприємство з повним виробничим циклом: від розробки і виготовлення до постачань готової продукції замовнику з подальшим технологічним сервісом, а також єдиний завод з налагодженим виробництвом двох видів вагонів - пасажирських і вантажних;

ТОВ «ДДАП-Ракс» є виробником напівоброблених залізничних осей. Підприємство виробляє понад 150 типорозмірів осей для вагонів, локомотивів, дизельних та електропоїздів, метрополітену, а також для внутрізаводського транспорту;

ПАТ «Дніпровагонмаш» одне з провідних підприємств України і країн СНД з проектування та виготовлення вантажних вагонів для магістральних залізниць і різних галузей промисловості.

Раніше для вагонобудівників основним замовником виступала Росія і країни Митного союзу. У 2011 р. з 52,7 тис. вироблених вагонів на експорт пішло 44 тис., з яких 39 тис. од. в Росію. Однак, вже у 2012р. Росія стала обмежувати доступ українських вагонів на свій ринок різними механізмами, зокрема, скасуванням сертифікатів на лиття і вагони, а в 2013 р. тимчасові заходи стали носити постійний характер і поширилися на всі наші заводи.

Українські вагонобудівники не зуміли своєчасно підлаштуватися під зміни, і вже в 2015 р. ринок звалився в 50 разів у порівнянні з 2011р. - до 1,1 тис. вагонів. Вже тоді говорили, що розраховувати на замовлення з Європи виробникам не варто і єдина надія - це внутрішній ринок, і в більшій мірі йшлося про замовлення від ПАТ «Укрзалізниця» («УЗ»).

Виходити з крутого падіння вагонобудівна галузь почала в 2016 р. за рахунок замовлень від ПАТ «УЗ». Тоді експерти відзначали, що вперше з'явилися передумови для того, щоб "УЗ" дійсно почала виконувати свої плани із закупівлі рухомого складу. Так, у 2018 р. одним із основних драйверів зростання галузі стала «УЗ» - в напрямку будівництва вагонів на власних потужностях. За словами консультанта ЦТС-Консалтинг Павла Руденко, майже 40% всіх вагонів - це піввагони, вироблені ПАТ «Укрзалізницею» [2].

За даними «УЗ», за 2017 р. було куплено 2721 вагонів, з яких 2606 вироблено на власних потужностях. Піввагони були побудовані на Дарницькому ВРЗ (852 одиниці), Панютинському ВРЗ (1 347 одиниць), Стрийському ВРЗ (405 одиниць). Також Панютинський завод випустив 2 окатишевозів. Всього 115 вагонів було закуплено у сторонніх виробників: 50 піввагонів у Попаснянського ВРЗ і 65 фітингових платформ у "Дніпровагонмашу" [3].

Крім «УЗ» активізувалися і приватні компанії, які закуповували в 2017 р. вагони українського виробництва, причому, як піввагони, так і зерновози. Наприклад: компанія «Лемтранс» придбала 500 нових піввагонів; зерновози купували «Кернел», «Агропросперіс» (NCH Capital), ТД Західний та ін.; криті вагони – «Квадро Центр».

«Вагонобудування поступово відновлює свої потужності. Але разом з ним запрацювали заводи з виробництва лиття для вагонів, наростили обсяги виробники колісних пар, металу, пружин, автоматичних систем гальмування, підшипників, приладів і механізмів для виготовлення запчастин для тих же вагонів, матеріалів і апаратів для зварювання, мастильних матеріалів, фарби тощо», - говорить топ-менеджер УЗ [4].

На сьогодні, український ж/д монополіст має намір отримати в 2,5 рази більше нових вантажних вагонів, ніж у 2017-му, мається на увазі будівництво на власних потужностях і закупівля у сторонніх постачальників. Згідно з проектом фінплану ПАТ "Укрзалізниця", всього в планах отримання 7150 вантажних вагонів, з яких 7050 піввагонів і 100 фітингових платформ. Всі фітингові платформи будуть закуплені у сторонніх виробників, як і 3450 піввагонів. 3 тис. од. останніх мають намір придбати за рахунок кредитних коштів міжнародних фінансових організацій. Ще 3600 піввагонів повинно бути випущено власними вагонобудівними заводами «УЗ» - це майже на тисячу одиниць більше, ніж було побудовано в минулому році. У 2018 р. на заводах «УЗ» планують побудувати 3600 піввагонів [3].

Також, варто відзначити, що дерегуляція тарифів «УЗ» на власні вагони зробить ринок для приватних інвесторів більш прогнозованим і привабливим, на це, розраховують в компанії. Тепер, коли говориться, що вагон повинен бути окупаємо для інвестора, ситуація значно змінюється, водночас на ринку вартість буде об'єктивною і тому буде зацікавленість вкладати кошти в рухомий склад.

Говорячи про те, чи збережеться така ж динаміка зростання в вагонобудівній галузі і в цьому році, консультант ЦТС-Консалтинг П.Руденко зазначає, що, ймовірно, зростання виробництва вантажних вагонів продовжиться, однак темп буде залежати від декількох факторів, серед яких варто відзначити тендери на закупівлю вагонів, з якими у «УЗ» виникали проблеми на протязі 2017 р. [4]. Однак, у 2018р. Крюковський вагонобудівний завод (КВБЗ, Полтавська обл.) переміг в торгах на поставку ПАТ «Укрзалізниця» шести пасажирських дизель-поїздів для регіональних перевезень, запропонувавши їх за 1 млрд 061,82 млн грн. при очікуваній сумі закупівлі 1 млрд 062 млн грн. Термін поставки поїздів - до 25 грудня 2019 р. [5].

У значної кількості вагонів термін експлуатації добігає кінця. Звичайно, тільки замовленнями з внутрішнього ринку вагонобудівна галузь не зможе вийти на колишні обсяги виробництва, але розраховувати на зовнішні замовлення - не варто. Потенціал ринку на найближчі роки оцінюється в 14-15 тис. од. щорічно, що дозволить галузі триматися на плаву.

У підсумку, можемо сказати, що перспективи розвитку для підприємств вагонобудівної галузі може включати в себе: поставки вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин, що сьогодні не є базовим прогнозом; виробництво вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, у тому числі для Європи, в яку такі деталі вже поставляються; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій.

З втратою російського ринку вагонобудівні підприємства мають можливість змінювати бізнес-модель: одні виробники підвищать технологічний рівень виробництва і сконцентруються на рухомому складі з більш високою доданою вартістю, такому як швидкісні потяги та сучасні електровози, інші переорієнтуються на виробництво комплектуючих для вагонобудування або зовсім перепрофілюються на інші ринки збуту. А відповідно до цього, потрібно змінити напрямок і перейти на виробництво високотехнологічної продукції згідно з європейськими стандартами.

Список використаної літератури:

1. Вагонобудування України. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/27.html>.
2. «Зрада чи перемога»: Вагоностроители в 2,5 раза увеличили объемы производства. URL: https://cfts.org.ua/articles/zrada_chi_peremoga_vagonostroiteli_v_25_raza_uvelichili_obyemu_proizvodstva_1166.
3. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ "Українська залізниця" на 2017р., 2018 р. URL: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfp/.
4. Вагоностроители выходят из пике – рост в 2,4 раза. URL: https://cfts.org.ua/articles/vagonostroiteli_vykhodyat_iz_pike_rost_v_24_raza_1350/97789.
5. Тендер "Укрзалізниця" на 1 млрд грн выиграл Крюковский вагоностроительный завод. URL: <https://delo.ua/business/tender-ukrzhelznicy-na-1-mlrd-grn-vyigral-krjukovskij-vagonostr-344573/>.