

інтеграції в міжнародну економіку / С.І. Дроб'язко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2008. – Випуск 20. – С. 107-111.

6. Как железные дороги перенимают у авиации принципы бюджетных авиакомпаний [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://delo.ua/business/kak-zheleznye-dorogi-perenimajut-u-aviacii-principy-bjudzhetnyh-218549/?supdated\\_new=1383061900](http://delo.ua/business/kak-zheleznye-dorogi-perenimajut-u-aviacii-principy-bjudzhetnyh-218549/?supdated_new=1383061900). – Назва з екрану.

7. Максютенко І.Є. Авіакомпанії «low-cost»-ери як засіб формування конкурентоспроможної української авіації / І.Є. Максютенко // Бизнесинформ. – 2010. – № 11. – С. 63-65.

8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16 грудня 2009 р. № 1390 в редакції постанови

Кабінету Міністрів від 26 жовтня 2011 р. № 1106 України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.

9. РЖД готовится выпустить в рейсы малобюджетные поезда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nr2.ru/ekb/126968.html>. – Назва з екрану.

10. Франция: Ouigo – железнодорожный лоукостер Франции [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.turizm.ru/railway/39879.html>. – Назва з екрану.

11. France launches low-cost high-speed train [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.english.rfi.fr/visiting-france/20130220-france-launches-low-cost-high-speed-train>. – Назва з екрану.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 331.107.5:629.41

### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ПУТЬ УКРЕПЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

*Шраменко Е. В., к.э.н., доцент,  
Монакова У. В., магистр (УкрГАЗТ)*

*В статье проведено обоснование целесообразности укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства железнодорожного транспорта Украины. При оценке потенциала транспортных предприятий основным инструментом определения стоимости является оценка состояния основных фондов. Неудовлетворительное их состояние не способствует укреплению производственного потенциала. Путем укрепления производственного потенциала, рассмотренным в статье, является стратегическое партнерство. Участниками партнерства выступают железнодорожный транспорт, отечественные производители и лидеры мирового рынка железнодорожной техники. В статье приведены тенденции и перспективы рынка железнодорожной промышленности. Приведены факты, подтверждающие заинтересованность сторон в таком сотрудничестве. А также выделены предпосылки, преимущества и результаты партнерства.*

*Ключевые слова: производственный потенциал, локомотивное хозяйство, стратегическое партнерство.*

### СТРАТЕГІЧНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ШЛЯХ УКРІПЛЕННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Шраменко О. В., К.е.н., доцент,  
Монакова У. В., магістр (УкрДАЗТ)*

*В статті проведено обґрунтування доцільності укріплення виробничого потенціалу локомотивного господарства залізничного транспорту України. При оцінці потенціалу транспортних підприємств основним інструментом визначення вартості є оцінка стану основних фондів. Незадовільний їх стан не сприяє укріпленню виробничого потенціалу. Шляхом укріплення виробничого потенціалу, що розглядається в статті, є стратегічне партнерство. Учасниками партнерства виступають залізничний транспорт, вітчизняні виробники та лідери світового ринку залізничної техніки. В статті наведено тенденції та перспективи ринку залізничної промисловості. Наведено факти, які підтверджують зацікавленість сторін у такому співробітництві. А також виділені передумови, переваги та результати партнерства.*

*Ключові слова: виробничий потенціал, локомотивне господарство, стратегічне партнерство.*

STRATEGICAL PARTNERSHIP AS A CONSOLIDATION WAY THE POTENTIAL PRODUCTION OF A LOCOMOTIVE ECONOMY

*Shramenko E. V., Ph.D., Associate Professor,  
Monakova U. V. Master (USA of RT)*

*The article gives reasons for expediency of production potential improvement of the locomotive sector of the railway transport of Ukraine. While estimating the potential of transport companies the main instrument of rating is the state estimation of basic assets. Unsatisfactory basic assets don't favour production potential improvement. The article deals with strategical partnership as a way of production potential improvement. The partnership participants are the railway transport, domestic producers and world market leaders of the railway equipment. The article presents trends and prospect for the railway equipment market. The facts that validate interest of the parts in a such cooperation are given. Preconditions, advantages and results of the partnership are highlighted as well.*

**Keywords:** *production potential locomotive economy, strategic partnership.*

**Постановка** **проблемы.**

Железнодорожный транспорт является ведущей и перспективной отраслью Украины. Бесперебойно действующая система транспортных коммуникаций является основой достижения стремительного экономического роста. В Украине транспортная отрасль осуществляет существенный вклад в создание валовой добавленной стоимости – по данным Государственной службы статистики Украины, ее часть составляет 13%, стоимость основных средств производства – 35% от общей стоимости производственного потенциала страны. Производственный потенциал транспортной отрасли определяет уровень качества предоставляемых услуг. Основное место в структуре производственного потенциала транспорта занимают основные фонды. Их неудовлетворительное состояние на железнодорожном транспорте резко снижает уровень производственного потенциала транспорта. Особенно ощутимо это в локомотивном хозяйстве, которое в развитии железнодорожного транспорта является определяющим.

В связи с этим повышение эффективности использования производственного потенциала локомотивного хозяйства является актуальной и первоочередной задачей.

Укрепление производственного потенциала может быть реализовано разными путями. По мнению автора [1], основой экономического механизма управления совершенствованием производственного потенциала является конкуренция в сфере производства и эксплуатации, которая определяется следующими направлениями:

- создание конкурентоспособной продукции, отвечающей потребностям рынка и запросам конечных потребителей;
- снижение издержек на стадиях производства и технологических процессов;

– согласование с потребителем крупных поставок по ценам до начала выпуска продукции и установление цен на новую продукцию с учетом условий сбыта на конкурентном рынке;

– борьба компаний за источники сырья, за подчинение всех вертикальных ступеней изготовления товара – от сырья и полуфабрикатов до комплектующих узлов;

– использование внутрифирменных связей для повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции;

– передача лицензий и передовых технологий дочерним компаниям;

– манипулирование ценами;

– повышение уровня качества и новизны продукции на зарубежных предприятиях;

– создание зарубежного снабжающего сервисного обслуживания производства.

Предметом нашей статьи является партнерство как путь укрепления производственного потенциала железнодорожной отрасли.

**Анализ последних публикаций и выделение не решенных задач общей проблемы.**

Вопросы межфирменного партнерства рассмотрены в работах ученых Уоллеса Р.[2], Глущенко В.В., Паранич Ю.В.[3], Гаррета Б., Дюссожа П.[4]. Однако, партнерству, участником которого является железнодорожный транспорт, внимание в них не уделяется. Вопросами стратегического партнерства на железнодорожном транспорте сейчас активно занимаются ученые Украины. Обоснованию целесообразности сотрудничества транспорта и промышленности посвящены работы ученых школы Диканя В.Л.[5,6]. Однако некоторые ученые считают, что отечественным промышленникам нецелесообразно заниматься выпуском скоростных экспрессов в виду туманных перспектив развития ускоренного движения в Украине, а на внешних рынках они не будут востребованы [7]. Таким образом,

реализация этого мероприятия остается недостаточно обоснованной.

*Целью статьи* является экономическое обоснование реализации стратегического партнерства для улучшения производственного потенциала локомотивного хозяйства.

*Изложение основного материала.* Под производственным потенциалом понимают совокупную производственную силу или способность железнодорожного транспорта (его субъектов) предоставлять услуги и создавать материальные блага, используя имеющиеся основные факторы производства, для достижения социально-экономических целей и задач отрасли [8].

При оценке потенциала транспортных предприятий основным инструментом определения стоимости является оценка состояния основных фондов.

Неудовлетворительное состояние основных фондов, и в частности подвижного состава, не способствуют укреплению производственного потенциала. Большинство локомотивов существующего парка, которые сейчас эксплуатируются, требуют на 40-60 % больше затрат на ремонт и текущее содержание по сравнению с новыми современными электровозами. По причине значительного износа тягового подвижного состава, который эксплуатируется с превышением сроков службы, установленных заводами-изготовителями, железнодорожники вынуждены проводить большое количество внеплановых ремонтов.

Для плановых ремонтов локомотивов железнодорожной отрасли необходимо более 4 млрд гривен в год, но на эти цели в 2012 году направлено только 18,5 % необходимого [9].

Существующие локомотивы более энергоемкие и вредные для окружающей среды. Они имеют низкую экономичность и не могут обеспечить необходимого повышения скоростей движения поездов.

За границей нормативного срока эксплуатации находятся 3463 локомотива (80,1 % от всего парка "Укрзалізниця", который составляет 4321 ед.). Только 19,9 % (858 ед.) не превышают нормативный срок, остальные используются с продленным сроком [9].

Также в локомотивном хозяйстве за 2010 год произошло 308 транспортных происшествий, за пять месяцев 2011 года – 121. Основная их причина - появление неисправностей локомотивов и их оборудования в пути следования. В результате - пассажиры получают потери времени, сбой графика движения, железная дорога – теряет деньги и репутацию стабильного и комфортного перевозчика [10].

Ведомство отмечает, что за счет амортизационных отчислений по локомотивному хозяйству можно купить 22-24 электровоза в год, но доходы от грузовых перевозок идут на перекрестное субсидирование убытков пассажирского сектора [9].

Государство берет на себя часть обязательств по усовершенствованию производственного потенциала важных отраслей экономики, так национальным планом действий на 2013 год было предусмотрено приобретение 248 пассажирских вагонов отечественного производства за средства Государственного бюджета, как это предусмотрено Статьей 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте». [11].

Проведенное исследование показало, что главная проблема производственного потенциала находится в части основных фондов. Как отмечалось выше, основную часть основных фондов составляет подвижной состав, который требует обновления и модернизации, чтоб обеспечивать растущие сегодня транспортные потоки грузов и пассажиров. Из-за значительного износа проводят большое количество внеплановых ремонтов, которые требуют больших расходов. Понятно, что единственным выходом является не ремонт морально и физически устаревших, а строительство новых локомотивов. Согласно Программе обновления локомотивного парка железных дорог Украины на 2012-2016 года, в течение 5 лет Укрзалізниця планирует приобрести более 500 электровозов. Обновление парка позволит уменьшить эксплуатационные расходы на ремонт и энергоресурсы ориентировочно на 1,1 млрд грн.

Эта задача, как считают ученые [5], может быть решена за счет сотрудничества железнодорожного транспорта с отечественными производителями железнодорожной техники. Это, с одной стороны, укрепит производственный потенциал железнодорожного транспорта в целом, и локомотивного хозяйства в частности, а с другой, будет способствовать развитию скоростного движения.

Отечественные производители имеют хороший опыт производства подвижного состава, который приспособлен к условиям нашей страны, как в климатическом, так и в организационном плане. Однако тенденции, которые характеризуют работу железнодорожного транспорта, связанные, в первую очередь, с развитием скоростного движения, создают определенные ограничения для производителей, вынуждая последних соответствовать определенным требованиям [12]. Транспортной стратегией Украины на период до 2020 года в качестве пути обновления подвижного

состава предусмотрено внедрение транспортных средств, сервисные, технические, экономические показатели эксплуатации которых отвечают современным европейским требованиям к безопасности, экологичности и энергоэффективности транспорта.

Как уже отмечалось, некоторые ученые считают, что производимый отечественный подвижной состав, в частности Крюковским заводом, не будет востребован.

Однако данный рынок находится на стадии роста, а значит, его структура окончательно не сформирована, и появление новых игроков вполне реально. Согласно прогнозу четвертого исследования UNIFE, представленному на международной выставке InnoTrans в сентябре 2012 г., следует ожидать устойчивого спроса на продукцию и услуги железнодорожной промышленности в Латинской Америке, Африке и на Ближнем Востоке до 2017 г.

Со времени публикации результатов исследования World Rail Market 2010 наблюдается стабильный рост глобального рынка: согласно оценке Roland Berger, его годовая стоимость приближается к 146 млрд евро. Крупнейшими являются секторы подвижного состава и сервисных услуг, на их долю приходится 71% рынка.

В 2015-2017 годах прогнозируется рост рынка железнодорожной промышленности во всех регионах со средним темпом 2,6% в год.

Другой вопрос смогут ли отечественные промышленники выдержать серьезную конкуренцию со стороны западных производителей.

Требования к подвижному составу постоянно ужесточаются. После вступления в силу директивы 2008/57/ЕС все поезда, эксплуатируемые на национальных сетях железных дорог Европы должны соответствовать комплексу технических требований по технико-эксплуатационной совместимости, разработанными Европейским железнодорожным агентством [13].

В связи с этим, по нашему мнению, наиболее перспективным является сотрудничество отечественных производителей железнодорожной техники с лидерами данного рынка. Такая известная на сегодня компания как Vossloh Espana, изначально выпускавшая электровозы по лицензии, получила стремительное развитие, начав сотрудничать с известными изготовителями локомотивов Henschel и General Motors [14].

В течение 20 последних лет железнодорожную промышленность олицетворяют три гиганта – компании Alstom, Bombardier и Siemens. Процесс укрупнения предприятий железнодорожной промышленности был особенно

интенсивным в 1975-2005 гг. Тогда в результате удачных слияний и поглощений образовались три промышленных империи.

Стоимость подвижного состава и других технических средств железнодорожного транспорта практически не снижается, поскольку в условиях ужесточения требований к подвижному составу компании-производители вынуждены постоянно его совершенствовать. С целью снижения стоимости подвижного состава и повышения его конкурентоспособности, лидеры рынка железнодорожной техники активно сотрудничают со странами с более дешевой рабочей силой, а также осваивают новые рынки.

Для проникновения на малодоступные рынки крупные компании-изготовители предпочитают партнерство и коммерческие соглашения. Так, Bombardier на китайском рынке при разработке и освоении производства китайской версии высокоскоростных поездов семейства Zefiro вошла в сотрудничество с компанией Sifang, электровозов – с компанией Dalian Locomotives & Rolling Stock. Основным партнером Alstom при разработке и освоении производства китайской версии шестиосных электровозов семейства стала компания Datong Electric Locomotives, скоростных электропоездов типа CRH5 Pendolino из вагонов с наклоняемым кузовом – компания Changchun Railway Vehicles. Siemens работает совместно с компанией CNR Tangshan над выпуском высокоскоростных поездов типа CRH3/Velaro.

Однако, Китайские компании начинают реализовывать агрессивную экспортную политику, присваивая себе заимствованные технологии и строя у себя подвижной состав, конструктивные концепции которого основаны на зарубежном опыте, и продавая его в другие страны, создавая тем самым конкуренцию своим партнерам [15].

О готовности сотрудничества свидетельствует открытие новых заводов в таких восточноевропейских странах как Польша и Чехия.

Также в кооперации с российской компанией «Трансмашхолдинг» Alstom разрабатывает новую платформу электропоездов для эксплуатации их на пригородных и региональных линиях ОАО «РЖД». Эти поезда составностью от 4 до 12 вагонов будут развивать скорость до 160 км/ч [16].

**Вывод.** Итог выше сказанного можно представить в виде таблицы.

Таким образом, железнодорожная отрасль имеет реальные возможности укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства за счет стратегического партнерства.

Предметом последующих исследований будет конкретизация этих мероприятий.

*Стратегическое партнерство как путь укрепления  
производственного потенциала локомотивного хозяйства*

Предпосылки партнерства	Преимущества партнерства	Возможные партнеры	Результаты партнерства
- увеличение спроса на продукцию и услуги железнодорожной промышленности; - наличие компаний, способных производить конкурентоспособный подвижной состав; - стремление лидеров рынка транспортного машиностроения к снижению стоимости своей продукции - ненадежность китайских партнеров; - совершенствование законодательной базы	- возможность решения сопутствующих задач: развития скоростного движения; международных транспортных коридоров; реализация транзитного потенциала	- Крюковский вагоностроительный завод; - лидеры рынка транспортного машиностроения - компании Alstom, Bombardier и Siemens	- укрепление производственного потенциала - повышение конкурентоспособности - повышение эффективности транспорта

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1 Гороховицкая Т.Н. Совершенствование производственного потенциала промышленного предприятия [Текст] // Российское предпринимательство. — 2010. — № 10 Вып. 2 (169). — С. 76-81.

2 Уоллес Р. Л. Стратегические альянсы в бизнесе. Технологии построения долгосрочных партнерских отношений и создания совместных предприятий. — М.: Добрая книга, 2005. — 288 с.

3 Глушенко В.В., Параніч Ю.В. Інтегровані структури суб'єктів господарювання: їх визначення сучасний стан функціонування та розвиток. — Х.: Лібуркіна, 2005. — 63 с.

4 Гаррет Б., Дюссож П. Стратегические альянсы. — М.: ИНФРА-М, 2002. — 332с.

5 Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст]/ В.Л.Дикань, Н.В.Якименко// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2010. - № 30. — С. 11-15.

6 Токмакова І.В. Розвиток стратегічного партнерства на підприємствах залізничного транспорту в умовах впровадження швидкісного руху [Текст]/ І.В.Токмакова, Г.В.Обруч// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2012. - № 39. — С. 176-180.

7 Арсланов М. Наш ответ Hyundai: какое будущее у кривковских экспрессов [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://ubr.ua/market/transport/nash-otvet-hyundai-kakoe-budushee-u-krukovskih-ekspressov-158527>

8 Орлова В.М. Сутність та формування сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту України [Текст]/ В.М.Орлова// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2010. - № 32. — С. 34-39.

9 "Укрзалізниця" за год купила всего 4 грузовых электроваза из запланированных 66 [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://cfts.org.ua/news/49304>

10 Стан локомотивного парку Укрзалізниці — знос тепловозів складає 97%, електровозів — 90% [Електронний ресурс] — Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/latest\\_news/archive/main\\_2011/page-8/242890/](http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-8/242890/)

11 Потреба в оновленні парку для пасажирських перевезень - 500 вагонів щорічно [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/potreba-v-onovlenni-parku-dlja-pasazhirskih-perevezen-500-vagoniv-worichno.html>

12 Шраменко Е.В. Подвижной состав нового поколения: критерии качества [Текст]/ Е.В.Шраменко, О.Н.Миндова// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2011. - № 33. — С. 145-149.

13 Мировой рынок железнодорожной техники [Текст]// Железные дороги мира. — 2012. - № 12. — С.11-13.

14 Подвижной состав компании Vossloh Espana [Текст]//Железные дороги мира. - 2011 - №7 - С.38-43.

15 Железнодорожная промышленность мира в начале 21 века [Текст]//Железные дороги мира. - 2011 - №3 - С.9-17

16 Новости [Текст]//Железные дороги мира. - 2011 - №7 - С.2-8.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГАЗТ Компаниец В.В.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Сухорукова Т.Г.*