

- и А.В. Степанова). — М.: Манн, Иванов и Фербер, 2006. — 432 с.
4. Чичкова Н. Зона ценности потребителя // Компаньон. Стратегии. — 2002. — №1 февраль. — С. 30-34.

***Annotation.** In the article the features of value creating flows in confectioner's companies are examined. The approach to devising the mechanism of value management depending on the hierarchical level of operating system is suggested. The proposals of flow classifying for management models optimization were brought forward.*

***Key words:** value, value creating flow, operating system, the mechanism of flow management.*

**УДК 658.5; 658.012.2**

*Галушко В.Б., аспірант*

*«ДВНЗ КНЕУ імені Вадима Гетьмана», м. Київ*

## **СТІЙКІСТЬ РОЗВИТКУ ВАГОНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ КРИЗОВИХ ЯВИЩ**

*У статті розглянуто динаміку втрати стійкості вітчизняним вагонобудуванням за останні роки, виявлено поточні проблеми та перспективи в умовах глобальних кризових явищ, а також запропоновано використання механізму забезпечення стійкості вагонобудівних підприємств з метою уникнення надалі впливу негативних факторів.*

***Ключові слова:** стійкість, механізм забезпечення стійкості підприємства, динаміка виробництва, перспективи розвитку.*

В сучасних умовах негативних кризових тенденцій важливим елементом стратегічного управління підприємства є виявлення стійкості його розвитку та функціонування. Особливо це стосується флагманів машинобудування України, що наразі опинилися у скрутному становищі, як в силу об'єктивних кризових причин, так і через недостатньо сприятливу політику держави [6]. В такій ситуації актуальним є питання можливості самого машинобудівного підприємства як суб'єкта ринкового середовища власними силами та за рахунок власного потенціалу знаходити ресурси та можливості подальшого

функціонування.

Машинобудівна галузь, до якої належить і вагонобудування, є чи не єдиною галуззю, яка ще тримається на фоні поточної економічної кризи. Але й тут ситуація, поки що, не викликає впевненості у завтрашньому дні. За підсумками 2008 року промислове виробництво України скоротилось на 3,1 %, металургійне виробництво зменшилось на 10,6 %, машинобудування, при цьому, зросло на 8,6 % (рис. 1).

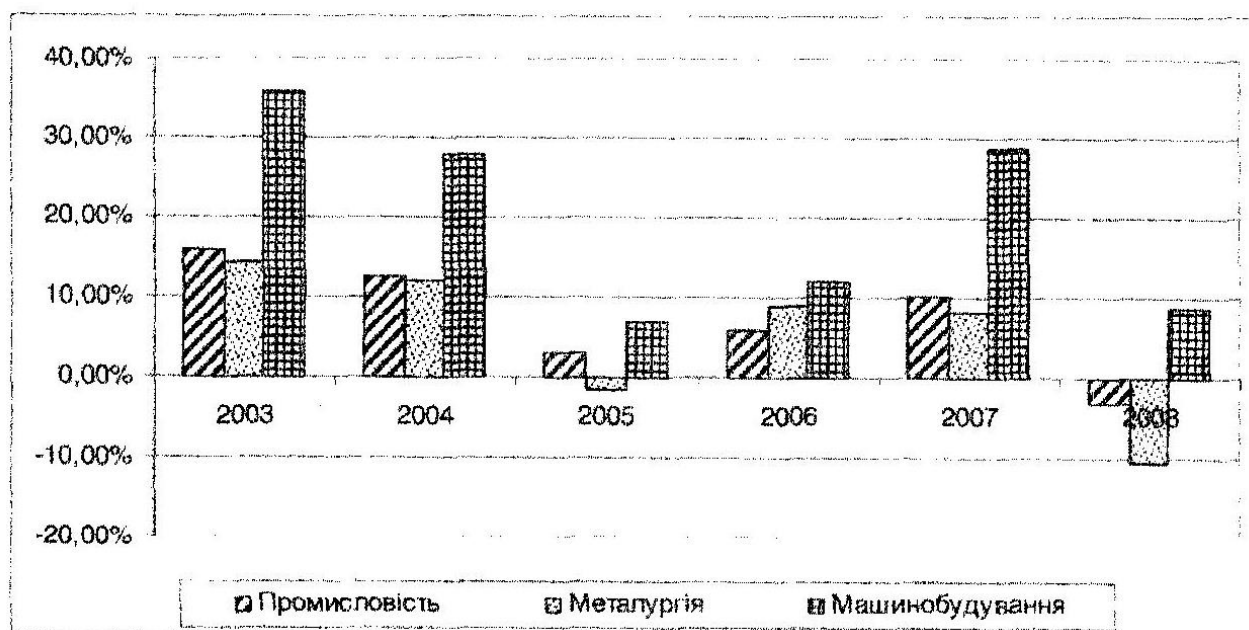


Рис. 1. Динаміка темпів приросту об'ємів виробництва в деяких сферах промисловості України (за даними Держкомстату) [2]

Динаміка виробництва вітчизняного вагонобудування за останні роки, відображена на рис. 2 у порівнянні з автомобілебудуванням та виробництвом транспортних засобів і устаткуванням загалом, засвідчує існування чіткої тенденції до зростання упродовж 2001-2004 років, яка потім перейшла у таку ж чітку тенденцію до падіння, тобто втрати стійкості.

Так, 2006 року темп приросту виробництва залізничного рухомого складу по Україні в порівнянні з попереднім роком склав -5,3 %. Ситуація почала поліпшуватись у 2007 році, коли вся машинобудівна галузь фактично повернула собі втрачені позиції завдяки загальносвітовому розвитку економіки та інтенсифікації виробництва. Але цей розквіт тривав не довго, і вже з весни 2008 року проблеми у будівельній, металургійній та енергетичній галузях, які забезпечували 55 % залізничних вантажоперевезень у 2007 році, призвели до скорочення вагонобудівного виробництва. Так, наприклад, Крюківський вагонобудівний завод за 2008 рік продав на 1 тисячу вантажних вагонів менше, ніж було заплановано — 6,4 тис., а «Дніпровагонмаш» взагалі був змушений

призупинити виробництво [4].

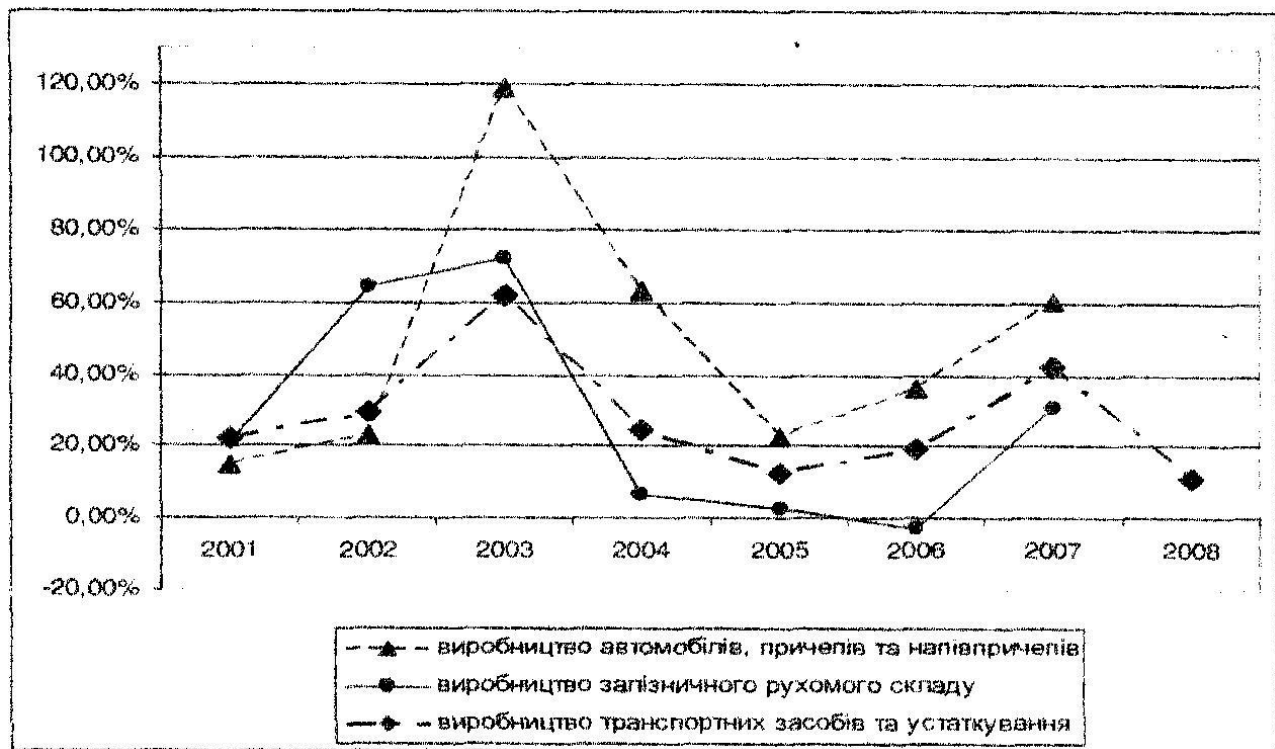


Рис. 2. Темпи приросту виробництва транспортних засобів по роках (за даними Держкомстату) [2, 5]

Майбутнє вітчизняного вагонобудування є неоднозначним. З одного боку, деякі експерти заявляють про можливість короточасних та неглибоких кризових явищ в цій сфері промисловості [1, 4]. Така точка зору пояснюється значним зносом як вітчизняних вагонів, так і залізничного парку Росії, яка сьогодні є чи не основним споживачем українських вагонобудівних підприємств, що сприятиме існуванню попиту на цьому ринку навіть в умовах кризи. До того ж, державна підтримка металургійної, хімічної чи будівельної галузей, якщо вона матиме місце, автоматично завантажить виробничі потужності вагонобудівних заводів, що забезпечуватимуть потреби у засобах транспортування вантажів. Також позитивним фактором є отримання «Укрзалізницею» в кінці 2008 року кредиту від європейських банків, що дає надію на успішну реалізацію проекту по заявленій закупівлі державою 200 пасажирських та 4000 вантажних вагонів щорічно [4].

З іншого боку, турбує ситуація зі складністю отримання кредитів для клієнтів вагонобудівних заводів в умовах кризових явищ, що значно стримує попит, та неоднозначність державної політики щодо підтримки галузі [6]. Сукупність цих негативних факторів за підсумками 2008 року призвела до падіння вартості акцій українських вагонобудівних заводів у середньому на

92% [1].

Зважаючи на спрямованість українських вагонобудівних підприємств на інноваційне виробництво, ця галузь належить до однієї з небагатьох у вітчизняній промисловості, що активно намагається знайти своє почесне місце на світовому ринку в умовах гіпердинамічного постіндустріального суспільства. Цей шлях розвитку повинен бути підкріплений чітким механізмом забезпечення стійкості вагонобудівних підприємств, що дасть змогу вчасно приймати об'єктивні управлінські рішення, передбачати та нівелювати негативний вплив внутрішніх і зовнішніх факторів та негативних тенденцій, навіть світового масштабу.

### Список використаних джерел

1. Шепетко Т. Вагоностроение. — [http://investory.com.ua/products\\_services/sec~tors/machinery/vagonostroenie\\_dragon\\_capital/](http://investory.com.ua/products_services/sec~tors/machinery/vagonostroenie_dragon_capital/)
2. Індeksi обсягу промислової продукції / Держ. ком. статистики України. — [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/pg/tpp/tpp\\_u/arh\\_tpp2008.html](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/pg/tpp/tpp_u/arh_tpp2008.html)
3. інноваційні аспекти розвитку вагонобудування — важливої складової залізничного комплексу України / А.М. Хахлюк // Зовнішня торгівля: право та економіка, 2007. — № 4 (33). — С. 174-181; С. 176.
4. Король В. Криза і проблеми вагонобудування. — [http://investory.com.ua/products\\_services/sectors/machinery/kriza\\_i\\_probtemi\\_vagonobuduvannja/](http://investory.com.ua/products_services/sectors/machinery/kriza_i_probtemi_vagonobuduvannja/)
5. Статистичний щорічник України за 2007 рік / За ред.О. Г. Осауленко, К.: Державний комітет статистики України. — 2008. — 571 с.
6. Красников О. Украинское вагоностроение: заводы теряют сбыт. — [http://investory.com.ua/products\\_services/sectors/machinery/ukrainskoe\\_vagonostroenie\\_\\_zavodi\\_terjajut\\_sbit/](http://investory.com.ua/products_services/sectors/machinery/ukrainskoe_vagonostroenie__zavodi_terjajut_sbit/)

***Annotation.** In the article the dynamics of sustainability loss of domestic rail building during last years is examined, current problems and perspectives in the conditions of worldwide crisis occurrences are revealed and also the use of sustainability supporting mechanism in rail building companies for further avoiding influence of negative factors is suggested.*

***Key words:** sustainability, sustainability supporting mechanism of enterprise, dynamics of production, perspectives of development.*