

**Канд. екон. наук Огданська О. Д., Щудло А. М.**

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)*

**СТРАТЕГІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГЛОБАЛЬНИХ ЛІДЕРІВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ  
В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ТА ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ**

У сучасних умовах глобальної трансформації транспортної інфраструктури та переходу до сталих моделей розвитку залізничне машинобудування відіграє стратегічно важливу роль у забезпеченні економічного зростання, підвищенні мобільності та інтеграції національних економік у світовий простір. Активізація процесів декарбонізації, цифровізації виробництва, впровадження інноваційних технологій та посилення конкуренції на світових ринках обумовлюють необхідність комплексної оцінки фінансово-економічного стану провідних виробників галузі.

Згідно наукових тверджень, залізничне машинобудування виступає найстарішою галуззю транспортного машинобудування. Основа ціль галузі полягає у виробництві локомотивів, вагонів, цистерн та іншого [1, с. 22].

На сучасному ринку залізничного машинобудування лідерами є китайська CRRC Corporation Limited, німецько-європейський концерн Siemens Mobility, а також французька Alstom.

CRRC Corporation Limited продовжує утримувати лідерські позиції у світовому виробництві рухомого складу. У 2024 році CRRC просунула модернізацію галузі залізничного транспорту, розширила свої нові бізнес-сектори та сприяла розвитку галузей, орієнтованих на майбутнє, тим самим зміцнивши свій імпульс до високоякісного розвитку.

За даними останнього річного звіту, у 2024 році CRRC досягла зростання як доходів, так і чистого прибутку, покращивши валову рентабельність. Річний операційний дохід досяг 246,457 млрд юанів, що на 5,21% більше, ніж у попередньому році. Чистий прибуток, що належить акціонерам, склав 12,388 млрд юанів, а чистий прибуток без урахування одноразових статей – 10,143 млрд юанів. Базовий прибуток на акцію продемонстрував стабільне зростання, а загальна валова рентабельність зросла на 0,84 процентних пункти у річному обчисленні. Загальний обсяг нових замовлень за рік досяг приблизно 322,2 млрд юанів,

включаючи 47,2 млрд юанів міжнародних замовлень. Стратегічний акцент CRRC робить на інноваційному розвитку, зокрема впровадженні нових технологій для швидкісних і екологічно ефективних систем, що є відповіддю на глобальні тенденції сталого транспорту і декарбонізації [3].

Конкурентна позиція Siemens Mobility формується в рамках більш широкого концерну Siemens AG, чия мобільність входить до ключових бізнес-сегментів групи і забезпечує значну частину виручки у рамках інфраструктури та промислового обладнання [4].

Стратегічна модель Siemens Mobility орієнтована на поєднання інноваційних технологій, цифровізації та розширення клієнтського портфеля. Компанія посилює свою присутність у сферах сигналізації, автоматизованих систем управління рухом, електрифікації залізниць і цифрових сервісів, що дозволяє їй зміцнювати позиції в сегментах з високою доданою вартістю. Спираючись на свої сильні позиції провідної технологічної компанії, Siemens запустила програму ONE Tech Company для досягнення наступного рівня продуктивності та створення цінності. Програма спрямована на те, щоб компанія використовувала можливості, що виникають внаслідок історичних ринкових змін, що знаменують собою поворотний момент, та технологічних збоїв. Siemens впроваджуватиме програму ONE Tech Company для пришвидшення реалізації існуючої стратегії, яка коротко викладена як «поєднання реального та цифрового світів». Крім того, Siemens активна у реалізації великих контрактів із модернізації мереж, зокрема у Європі й Північній Америці, що зменшує залежність від регіональних ринків і підвищує стійкість бізнес-моделі [3].

У випадку Alstom фінансові показники останніх років відображають процес стабілізації після важливого стратегічного кроку – придбання бізнесу Bombardier Transportation у 2021 році вартістю €5,5 млрд. Компанія продовжує демонструвати ріст виручки, органічно збільшивши її на 6,6% до ≈ €18,49 млрд у 2025 фінансовому році, та сформувавши сильний вільний грошовий потік, який перевершив ринкові очікування. Alstom прогнозує подальше зростання продажів у діапазоні 3-5% у поточному фінансовому році, що відображає відновлення після інтеграційних витрат і зміцнення попиту на її продукцію [2].

Стратегічний фокус Alstom зміщено в бік оптимізації структури витрат і підвищення рентабельності, а також розширення експортного потенціалу.

Роль великої продуктової лінійки, що включає високошвидкісні поїзди, міські та приміські потяги, дозволяє компанії адаптуватися до різних умов ринків, зокрема в Європі, Азії та Північній Америці. Компанія активно працює над оптимізацією портфеля замовлень і підвищенням операційної ефективності, щоб забезпечити стійке фінансове зростання в середньо- та довгостроковій перспективі.

Стратегії провідних виробників демонструють зміщення акценту від масового виробництва до комплексних рішень, що поєднують техніку, цифрові сервіси та інжиніринговий супровід. Європейські компанії концентруються на сталому розвитку та цифровій трансформації, тоді як CRRC реалізує модель глобального масштабування.

Проведений аналіз свідчить, що сучасний світовий ринок залізничного машинобудування характеризується високим рівнем концентрації капіталу, технологічною складністю та стратегічною орієнтацією на інноваційний розвиток. Лідерські позиції CRRC Corporation Limited, Siemens Mobility та Alstom підтверджуються не лише масштабами виробництва, а й стабільною динамікою фінансових показників, зростанням портфеля замовлень і диверсифікацією бізнес-напрямів.

Фінансові результати демонструють здатність компаній ефективно адаптуватися до глобальних викликів – геоекономічної нестабільності, посилення екологічних вимог, технологічних зрушень та трансформації ланцюгів постачання. Стратегічні моделі розвитку свідчать про перехід від традиційного виробництва рухомого складу до комплексних інфраструктурних рішень, що поєднують технічні інновації, цифрові сервіси, інжинірингову підтримку та довгострокові сервісні контракти.

Європейські виробники акцентують увагу на підвищенні операційної ефективності, цифровізації та екологічній модернізації, тоді як китайська модель розвитку ґрунтується на масштабуванні виробництва та активній експансії на міжнародні ринки. Така диверсифікація стратегій формує нову конкурентну архітектуру галузі. Отже, фінансово-економічний стан провідних світових виробників залізничного машинобудування можна оцінити як відносно стабільний і стратегічно орієнтований на довгострокове зростання. Подальша конкурентна динаміка галузі визначатиметься рівнем технологічних інновацій,

здатністю інтегрувати цифрові рішення та ефективністю реалізації глобальних інвестиційних проєктів у сфері сталого транспорту.

**Список використаних джерел:**

1. Русакова Т. І. Посібник до вивчення дисципліни «Технології основних виробництв», частина I. Машинобудування та металургія: навч. посіб. Дніпро: Журфонд, 2021. 96 с.
2. Alstom forecasts softer cash flow after strong annual beat, shares fall. URL: <https://www.reuters.com/business/alstom-forecasts-higher-margin-after-reporting-strong-yearly-cash-flow-2025-05-14/>.
3. Siemens Mobility wins share of 2.8 billion euro contract with Deutsche Bahn. URL: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/siemens-mobility-wins-share-28-billion-euro-contract-with-deutsche-bahn-2025-02-11/>.

**Канд. екон. наук Огданський К. М.**

*Університет митної справи та фінансів (Україна)*

**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВЕКТОР ТРАНСФОРМАЦІЇ  
ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ  
В УМОВАХ ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ**

У сучасних умовах загострення глобальних кліматичних викликів і посилення екологічних стандартів функціонування промисловості особливої актуальності набуває трансформація державної промислової політики. У цьому контексті металургійна галузь, яка є однією з найбільш енергоємних та вуглецевоінтенсивних складових економіки, потребує системного технологічного оновлення та переходу до екологічно безпечних моделей виробництва. У межах євроінтеграційного курсу України ключову роль у цих процесах відіграє імплементація положень Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, що передбачає дотримання принципів добросовісної конкуренції та трансформацію підходів до державної підтримки. Зокрема, йдеться про її переорієнтацію на горизонтальні напрями, серед яких важливе місце посідають фінансування екологічних ініціатив, розвиток науково-дослідної діяльності, стимулювання інновацій та підвищення кваліфікації трудових ресурсів.

Водночас зазначені трансформаційні процеси відбуваються під впливом глобальних тенденцій декарбонізації, а також впровадження нових інструментів