

НАПРЯМИ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ КРАЇН СНД

С. О. КОРИННИЙ, аспірант
(Запорізький національний університет)

Анотація. Досліджено пропозиції регіональних виробників промислової продукції залізничного машинобудування на галузевому ринку країн СНД і виявлено характер і напрями конкурентної боротьби. Виявлено переплетення інтересів різних регіонів ринку промислової продукції залізничного машинобудування з позиції регіональних власників виробництв і самих виробництв.

Ключові слова: конкуренція, ринок, промислова продукція, залізничне машинобудування.

Сьогодні машинобудівний комплекс України створює понад 13 % ВВП, до складу машинобудування входять понад 2500 підприємств (не враховуючи малі підприємства), 230 організацій, що виконують наукові та науково-технічні роботи галузевого рівня. Середньорічна чисельність промислово-виробничого персоналу перевищує 1 млн осіб. За 2013 р. обсяг виробництва становив майже 90 % порівняно з минулим роком, вироблено продукції більш ніж на 100 млрд грн [1].

У загальному обсязі реалізації частка експортних поставок становить 5–15 % загального обсягу реалізації за різноманітними машинобудівними підгалуззями [2]. Машинобудівна продукція експортується більш ніж у 80 країн світу. Найбільші імпортери – Росія, Казахстан, Таджикистан, Латвія, Литва, у ці країни надходить близько 70 % загального обсягу експорту [3].

Галузева структура машинобудування дуже різноманітна. Важливі та найбільш розвинуті такі його ланки, як важке, транспортне, сільськогосподарське машинобудування, верстатобудування, приладобудування, радіотехнічне та електротехнічне виробництво, обладнання для інших галузей промисловості, особливо хімічної та харчової.

Актуальність дослідження процесів конкуренції на галузевому ринку промислової продукції залізничного машинобудування

підтверджується й тим, що вітчизняна галузь більш ніж на 70 % є залежить від імпорту окремих видів вузлів, деталей та запасних частин продукції, тоді як вітчизняні підприємства-виробники експортують понад 50 % продукції.

На основі вищенаведеного можна сформулювати завдання дослідження, яке полягає у виявленні характеру та напрямів конкуренції промислових підприємств-виробників продукції залізничного машинобудування на галузевому ринку країн СНД.

У сучасній спеціальній галузевій і економічній літературі, присвяченій розвитку ринку промислової продукції залізничного машинобудування можна виокремити такі напрями досліджень:

- статистичний огляд обсягів реалізації промислової продукції залізничного машинобудування на внутрішньому та зовнішніх ринках [1–3];
- опис певних етапів діяльності окремих підприємств-виробників продукції залізничного машинобудування [4–9].

Наведені підходи в дослідженні розвитку галузевого ринку промислової продукції залізничного машинобудування потрібно поглиблювати, оскільки на ринкову кон'юнктуру впливає саме характер конкуренції, зокрема, на виробничу, збутову та цінову політику підприємств-виробників вищезазначеної продукції.

Однією з базових галузей машинобудівної промисловості є транспортне машинобудування, яке охоплює такі підгалузі: залізничне машинобудування, суднобудування, автомобільна та авіаційна промисловість. Залізничне машинобудування створює левову частку всієї машинобудівної продукції у зв'язку зі стратегічною важливістю залізничного транспорту та залізниць, є основним транспортером пасажиропотоків і товаропотоків.

Залізничному транспорту притаманні такі техніко-економічні особливості, які дозволяють зберегти йому пріоритетні позиції як основного магістрального виду транспорту не тільки сьогодні, а й у віддаленій перспективі. Залізниці пов'язують безперервним рейковим зв'язком більшість промислових і сільськогосподарських підприємств, забезпечують можливість здійснення перевезень рівномірно в усі пори року та доби, мають високу провідну і пропускну спроможність за відносно низької собівартості перевезень [4, с. 56].

До основних видів тягового залізничного рухомого складу зараховувати такі: тепловози; електровози; електропоїзди; дизель-поїзди.

За часів існування Радянського Союзу більшість підприємств залізничного машинобудування перебувало за межами Росії. Електровози «Skoda» та основні маневрові дизельні тепловози СКД поставлялися до СРСР з Чехословаччини, вантажні дизельні локомотиви – з України.

За весь радянський період модернізацію промислових підприємств залізничного машинобудування практично не проводили.

Після розпаду Радянського Союзу на підприємствах машинобудування, в тому числі залізничного машинобудування, країн соцтабору значно зменшилися обсяги виробництва, а імпорту визначається надвисокою ціною та низькою ефективністю.

Наразі потреби ринку залізничного машинобудування полягають у модернізації виробництва, рухомого складу, і розробці нових моделей локомотивів і вагонів.

Приблизно 75 % вітчизняного парку електровозів і тепловозів морально застарів і відстає від вимог часу приблизно на 45 років [5].

Ступень зношення вагонного і локомотивного парку становить приблизно 70–75 %.

Близько 52 % пасажирських електровозів, 46 % електропоїздів, і 28 % пасажирських тепловозів вже відпрацювали свій термін. Більше 60 % пасажирських перевезень здійснюється вантажними локомотивами, що виявляється економічно неефективним. Парк пасажирських вагонів має ступень зношення близько 50 %. За останні вісім років він зменшився на 10 тис. од. Крім того, рівень комфортності пасажирських поїздів не відповідає сучасним вимогам [6].

Ринок залізничного рухомого складу строго поділений: ХК «Коломенський завод» – єдиний в СНД виробник пасажирських тепловозів, ПАТ «Лугансктепловоз» конструює вантажні тепловози, ООО «Новочеркаський електровозостроительний завод» – електровози, а Брянський і Людиноський машинобудівні заводи – виробляють маневрові тепловози (працюють у межах станції під час комплектації пасажирських аботоварних рухомих складів).

Вітчизняний ринок продукції залізничного машинобудування характеризується багаторічним поділом, проте останнім часом набувають поширення мікропідприємства, які займаються виробництвом дуже вузької номенклатури або виконують ремонти локомотивів промислових підприємств.

Слід зазначити, що промислові підприємства залізничного машинобудування України є відносно незначними, крім ПАТ «Лугансктепловоз», номенклатура продукції, виготовленої ними, є вузькою, виробничих потужностей недостатньо для її розширення та повного задоволення потреб внутрішнього ринку. Однак важливими фактом є те, що якість продукції, що виготовляється такими підприємствами, як ПАТ «Запорізький механічний завод», ПАТ «Бериславський машинобудівний завод» і ПАТ «НПП «Смелянський електромеханічний завод» відзначається високим рівнем, водночас і високою ціною, що робить продукцію вітчизняних підприємств залізничного машинобудування недостатньо конкурентоспроможною не тільки на зовнішніх ринках, а й на внутрішньому.

Варто зазначити, що середній вік залізничного рухомого складу залізниць і промислових підприємств колишнього Радянського Со-

Таблиця 1

**Основні промислові підприємства ринку продукції
залізничного машинобудування України**

Найменування	Продукція
ПАТ «Запорізький механічний завод»	Запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: 5Д49, 6Д49, Д50, 2Д50, 2Д100, 10Д100, К6S310DR, 6S310DR, 14Д40, 11Д45, Д6, Д12; електровозів серії ВЛ; електропоїздів Р1, Р2, Р9; дизель-поїздів Д1
ПАТ «Бериславський машинобудівний завод»	Запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем наступних типів: Д50, 10Д100, 5Д49, К6S310DR, 14Д40, 11Д45, Д6, Д12; дизель-поїздів Д1, ДР1
ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	Ремонт і запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: К6S310DR, 6S310DR, 5Д49
ДП «Завод ім. В.О. Малишева»	Дизелі та запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: Д50, 2Д100, 10Д100, 2Д70. Військова техніка – танки, бронетранспортери
ПАТ «Полтавський тепловозоремонтний завод»	Ремонт та запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: 5Д49, 14Д40, 11Д45
ПАТ «Гайворонський тепловозоремонтний завод»	Ремонт та запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: Д6, Д12; електровозів серії ВЛ.
ВАТ «Ізюмський тепловозоремонтний завод»	Ремонт і запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів: 5Д49, Д50
ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»	Ремонт та запасні частини до електровозів серій ВЛ, ЧС
ПАТ «НПП «Смелянський електромеханічний завод»	Запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем таких типів 5Д49, К6S310DR, Д100
ВАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	Капітальний ремонт і запасні частини до електровозів серій ВЛ, ОП та ОПЕ
ВАТ «Івано-Франківський локомотиворемонтний завод»	Капітальний та середній ремонт тепловозів з дизелем Д100 та Д50. Запасні частини до електровозів серій ВЛ, ЕП

юзу становить [7]: електровозів – 28,5 років; тепловозів – 30,0 років; електросекцій – 25,5 років; дизельсекцій – 30,5 років.

Аналогічно до вітчизняного ринку, ринок запасних частин і ремонтів залізничного рухомого складу Росії також має багаторічний поділ (табл. 2), проте останнім часом набувають поширення невеликі підприємства, які займаються виробництвом дуже вузької номенклатури запасних частин окремих тепловозів або займаються ремонтами рухомого складу промислових підприємств (від 5 до 30 ремонтів на рік).

Підприємства, що входять до складу ООО «Желдорреммаш» (Росія), профільні підприємства для ремонту рухомого складу приписаного підрозділам ОАО «Российские железные дороги» спрофільовані для ремонту локомотивів, випуску запасних частин, освоєних ними після розпаду Радянського Союзу. Більша частка освоєної номенклатури відрізняється низькою якістю, проте потужна підтримка, в

тому числі фінансова з боку ОАО «РЖД», дає змогу підтримувати дуже низький рівень їхньої собівартості.

Промислові підприємства, зазначені в табл. 3, є виробниками готових локомотивів, контролюючи весь виробничий цикл, і всієї номенклатури оригінальних запасних частин до них. Проте на сьогодні існує тенденція до відхилення від виробництва окремих частин вузлів локомотивів, переважно підшипників ковзання, втулок, клапанів, з метою концентрації на виробництві та модифікаціях високоякісних двигунів. Також варто відзначити, що заводи, які випускають готові локомотиви не мають вільних виробничих потужностей для виробництва ремонтних запасних частин та проведення капітальних і середніх ремонтів існуючого рухомого складу, саме тому ринкова ніша цих видів виробництва залізничного машинобудування зайнята підприємствами, зазначеними в табл. 1 та 2.

Таблиця 2

Основні промислові підприємства ринку продукції залізничного машинобудування, що входять до складу ООО «Желдорремаш», Росія (розроблено автором на основі [8])

Найменування	Продукція
Астраханский тепловозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт локомотивів серії ТЕМ2, дизель Д50. Виробництво запасних частин для локомотивів і дизелів Д50, 2Д100, К6S310DR
Воронежский тепловозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт локомотивів серії 2ТЭ116, ТЭП70, дизель Д49. Виробництво запчастин для локомотивів і дизелів Д49
Екатеринбургский электровозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серії ВЛ. Виробництво запчастин для електровазів серії ВЛ
Новосибирский электровозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серій ВЛ, ЧС, ЕП. Виробництво запчастин для електровазів серій ВЛ, ЧС, ЕП
Оренбургский локомотиворемонтный завод	Капітальний і середній ремонт локомотивів серії ТЕ10, дизель 10Д100 та ЧМЕЗ, дизель К6S310DR. Виробництво запасних частин для локомотивів і дизелів 10Д100, К6S310DR
Ростовский-на-Дону электровозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серії ВЛ та ЧС. Виробництво запчастин для електровазів серії ВЛ
Улан-Удэнский локомотивовагоно-ремонтный завод	Капітальний і середній ремонт тепловозів з дизелем 10Д100 та Д50. Виробництво запасних частин для електровазів серії ВЛ; тепловозів з дизелем 10Д100, Д50 та Д49
Уссурийский локомотиворемонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серії ВЛ, тепловозів з дизелем 10Д100 та Д50. Виробництво запасних частин для електровазів серії ВЛ тепловозів з дизелем 10Д100, Д50 та Д49
Челябинский электровозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серії ВЛ. Виробництво запчастин для електровазів серії ВЛ
Ярославский электровозоремонтный завод	Капітальний і середній ремонт електровазів серії ВЛ та ЧС. Виробництво запчастин для електровазів серії ВЛ та ЧС

Таблиця 3

Основні промислові підприємства ринку продукції залізничного машинобудування, що входять до складу ОАО «Трансмашхолдинг», Росія (розроблено автором на основі [9])

Найменування	Продукція
ОАО «Новочеркасский электровозостроительный завод», Росія	Електровази серій ЕП, НП, ЕС. Запасні частини до електровазів серій ВЛ, ЕП, ЕС
ЗАО «Брянский машиностроительный завод», Росія	Тепловози серії ТЕМ, основний дизель Д50. Запасні частини до тепловозів, оснащених дизелями Д50 та Д 100
ОАО «Коломенский завод», Росія	Тепловози та дизелі 11Д40, 14Д45, 5Д49, 6Д49 та їхніми модифікаціями. Запасні частини (повний перелік) до тепловозів з дизелями 11Д40, 14Д45, 5Д49, 6Д49 та їхніми модифікаціями
ОАО «Пензадизельмаш»	Дизелі серій Д50, 2Д50, 2Д100, 10Д100 та запасні частини до них
ОАО «Демиховский машиностроительный завод», Росія	Електровази серії ЕД та запасні частини до них.
ПАТ «Луганськтепловоз», Україна	Тепловози 2ТЕ116 (дизель 5Д49) ТЕМ103 (дизель Д50), електропоїзди серії ЕПЛ, електровази серії ЕЛ. Запасні частини до тепловозів, оснащених дизелем наступних типів: 5Д49, Д50, Д100

Ринок запасних частин і ремонтів залізничного рухомого складу СНД зазнав багато змін після розпаду СРСР і сьогодні він представлений незначною кількістю підприємств, переважно орієнтованих на перенесення ремонтів у Росію та Україну, а також на масштабне оновлення рухомого складу (табл. 4).

Останнім часом також набувають поширення невеликі підприємства, які займаються виробництвом дуже вузької номенклатури запасних частин окремих тепловозів або займаються ремонтами рухомого складу промислових підприємств (від 5 до 15 ремонтів на рік).

Таблиця 4

Основні промислові підприємства ринку продукції залізничного машинобудування СНД (за виключенням вітчизняних та тих, що входять до складу ОАО «ТМХ» та ОАО «Желдорреммаш»)

Найменування	Продукція
ОАО «Мичуринский локомотиворемонтный завод «Милорем», Росія	Капітальний і середній ремонт локомотивів, оснащених дизелем К6S310DR, 14Д40, Д49. Виробництво запасних частин для локомотивів і дизелів К6S310DR, 14Д40, Д49
AS «Daugavpils Lokomotīvu remonta rūpnīca», Латвія	Капітальний і середній ремонт локомотивів, оснащених дизелем К6S310DR, Д49, Д50, Д100. Виробництво запасних частин для локомотивів і дизелів К6S310DR, Д49, Д50, Д100, 14Д40
UP «O'ztemiryo'Imashta'mir», Узбекистан	Капітальний і середній ремонт локомотивів оснащених дизелем К6S310DR, Д50, Д100 та запасні частини до них
«АЛФА А» АҚ-НЫҢ ЖАРҒЫСЫ, Казахстан	Капітальний і середній ремонт локомотивів, оснащених дизелем К6S310DR, Д49, Д50, Д100, та запасні частини до них

Дані про кількість підприємств-виробників продукції залізничного машинобудування слід використовувати для аналізу рівня конкуренції на ринку відповідної продукції.

Рівень конкуренції найбільш суттєво впливає на процеси ціноутворення, встановлення норм, рівень доданої вартості, загальну ринкову активність і гнучкість підприємства. Конкуренція являє собою центр ваги всієї системи ринкового простору, визначає тип взаємовідносин між виробниками з приводу встановлення цін і обсягів пропозиції продукції та доступу до споживача.

Конкуренція на ринку ремонтів і запасних частин до залізничного рухомого складу є агресивною, основна боротьба ведеться між підприємствами, що входять до складу ОАО «Трансмашхолдинг» і ОАО «Желдорреммаш» і тими, що знаходяться поза цими структурами. Ті мікро- та міні-підприємства, що проводять від 5 до 25–35 ремонтів локомотивів на рік (капітальних або середніх), у конкурентній

боротьбі майже не беруть участі, адже не становлять значної ваги.

Слід зазначити, що, з одного боку, загострення конкуренції – позитивне явище, оскільки не допускає підприємницького застою і спонукає промислові підприємства до розширення номенклатури продукції, яку вони виготовляють, та поліпшення якісних характеристик продукції.

Варто акцентувати увагу й на тому, що в умовах строго стандартизованої продукції (до якої й відносяться ремонти та виробництво запасних частин до залізничного рухомого складу) поліпшити якісні характеристики продукції вкрай важко. Запровадження нового матеріалу – «романіту», розробленого вітчизняним ученим С. М. Романовим – для покриття ним внутрішнього шару підшипників ковзання та моторно-осьових підшипників локомотивів не дало очікуваного теоретичного результату у вигляді багатократного подовження строку експлуатації підшипників. Результати експлуатації підшипників з «романітовим» шаром на

локомотивах свідчили про те, що через високі оберти локомотивних двигунів шар такого покриття починав вигоряти.

Упродовж 2011–2013 рр. ситуація на ринку ремонтів локомотивів у виготовлення запасних частин до них ускладнилася й тим, що вітчизняні промислові підприємства залізничного машинобудування зіткнулися зі значним подорожчанням природного газу (майже втричі), який вони використовують не лише для опалення виробничих приміщень, а й у виробничих процесах, і електроенергії (майже вдвічі), що призвело до підвищення собівартості продукції, що виготовляється. Беручи до уваги той факт, що з 2011 р. підприємства-споживачі продукції залізничного машинобудування (філії ОАО «Желдорремаш» і підприємства, що входять до складу ОАО «Трансмашхолдинг») почали використовувати штучне заниження закупівельних цін на продукцію, через що на ринку почали з'являтися підприємства, що пропонують контрафактну продукцію, прикріплюючи до неї підроблені сертифікати якості заводів-виробників. Перш за все під удар потрапили вітчизняні виробники якісної продукції, адже вони не спроможні в умовах підвищення цін на енергоресурси знижувати кінцеву ціну продукції, адже запас рентабельності за кожної позиції вже знизився на 5–15 % через подорожчання енергоресурсів.

Особливістю ринку промислової продукції залізничного машинобудування є обмежені терміни зберігання продукції – гарантійний строк зберігання бронзово-бабітових підшипників ковзання, вкладишів і втулок – 6 місяців, сталевих-бронзових підшипників ковзання, вкладишів і втулок – 12 місяців. Тому промислові підприємства не мають змоги виготовляти продукцію із запасом у періоди до подорожчання паливно-енергетичних ресурсів, сировини й матеріалів.

Сучасному ринку промислової продукції залізничного машинобудування притаманна олігополістична конкуренція, проте ринок Росії поступово монополізується та можна очікувати, що в найближчому майбутньому буде представлений однією надпотужною транснаціональною корпорацією.

Сучасний стан розвитку залізничного машинобудування через утворення монополій, активізацію азійських і окремих вітчизняних виробників (зазвичай контрафактної продукції, що виготовляється некваліфікованими робітниками, з використанням більш дешевих матеріалів та сировини в розріз з ДСТУ, ОСТАми, кресленнями) знижує фізичні обсяги виробництва, рівень рентабельності, не має можливостей оновлення основних засобів.

Основними причинами вищевказаних проблем галузі залізничного машинобудування є неефективні державні політики країн СНД (в тому числі й України) щодо дотримання вимог до якості продукції, регулювання закупівельних цін і цін реалізації, постійне зростання цін на паливно-енергетичні ресурси й електроенергію. Вищенаведені чинники суттєво обмежують можливості промислових підприємств залізничного машинобудування при всезростаючому рівні конкуренції на ринку.

Отже, на промислових підприємствах залізничного машинобудування потрібно запровадити систему управління енерговитратами, що дасть їм змогу приймати ефективні управлінські рішення щодо стабільно якісного забезпечення підприємства енергією та ПЕР; мінімізації обсягів енерговитрат на виробництво та реалізацію продукції, підвищення енергетичної та економічної безпеки підприємства, що, в свою чергу, призведе до зниження частки вартості енерговитрат у собівартості продукції (не лише виробничої, а й повної також). Такі зміни дадуть змогу підприємству більше варіантів управління ціною реалізації, при її співвідношенні з цінами конкурентів, отримуючи при цьому кращу конкурентну позицію.

ЛІТЕРАТУРА

1. Основні показники промисловості за 2013 рік [Електронний ресурс] : веб-сторінка Державного комітету статистики. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
2. Товарна структура зовнішньої торгівлі України [Електронний ресурс] : веб-сторінка Державного комітету статистики. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
3. Експорт-імпорт окремих товарів за країна-

- ми світу [Електронний ресурс] : веб-сторінка Державного комітету статистики. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
4. Корнійчук М. П. Технологія галузі і технічні засоби залізничного транспорту. Частина 1 (розділи 1–6) : підручник / Корнійчук М. П., Липовець Н. В., Шамрай Д. О. – 2-ге вид., випр. – К. : Дельта, 2008. – 504 с.
 5. Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 р. № 840 / Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>. – Назва з екрана.
 6. Стан локомотивного парку України [Електронний ресурс] // Всеукраїнська транспортна гезета Магістраль. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/narodnij-zhurnalistsz.html>. – Назва з екрана.
 7. РЖД закупит более 6 тыс. новых локомотивов [Електронний ресурс] // Известия. – Режим доступу: <http://izvestia.ru/news/562519>. – Назва з екрана.
 8. Информация о филиалах ОАО «Желдорремаш» [Електронний ресурс] : офіц. сайт ОАО «Желдорремаш». – Режим доступу: <http://ao-zdrm.ru/zavody.php>. – Назва з екрана.
 9. Предприятия ОАО «Трансмашхолдинг» [Електронний ресурс] : офіц. сайт ОАО «Трансмашхолдинг». – Режим доступу: http://www.tmholding.ru/about_us/enterprises/. – Назва з екрана.

С. А. Коренной, аспирант (Запорожский национальный университет). Направления конкуренции на рынке промышленной продукции железнодорожного машиностроения стран СНГ.

Аннотация. В статье исследуются предложения региональных производителей промышленной продукции железнодорожного машиностроения на отраслевом рынке стран СНГ и определяется характер и направления конкурентной борьбы. Выявлено переплетение интересов различных регионов рынка промышленной продукции железнодорожного машиностроения с позиции региональных владельцев производств и самих производств.

Ключевые слова: конкуренция, рынок, промышленная продукция, железнодорожное машиностроение.

S. A. Korinniy, graduate student (Zaporozhye National University). Dimensions of competition in the market of industrial products Railway Engineering CIS.

Summary. The article is devoted to investigating of the proposition of producers of industrial products of the railway engineering industry in the market of CIS countries and to revealing the nature and the direction of competition in it. Author brought to light the interweaving of interests of different regions of the industry market of products of the railway engineering industry from the position of regional owners of productions and productions themselves.

Keywords: competition, market, industrial products, railway engineering.