

Аналіз ринку залізничної техніки в умовах повномасштабної війни

2023



План дослідження

1. Загальна характеристика ринку	3
1.1. Опис ринку (вступна частина, методології, класифікатори)	3
1.2. Аналіз тенденцій, що впливали на ринок, як вони проявлялись і на які сегменти впливали; передумови та проблеми розвитку: до 2021 та після початку повномасштабної війни	3
1.3. Загальні показники ринку, розрахунок ємності ринку в натуральних та грошових показниках	7
1.4. Сегментація і структурування ринку	11
2. Аналіз показників ринків для збуту залізничного машинобудування	13
2.1. Аналіз практики перевезень у інших країнах	13
2.2. Частка імпорتنих вагонів та локомотивів	16
2.3. Визначення ринків, що найбільше підходять для українських виробників	16
3. Основні оператори ринку	17
3.1. Перелік основних операторів ринку і їх структурування	17
3.2. Частки ринку основних операторів ринку в розрізі основних сегментів	26
3.3. Ступінь конкуренції і ризики. Факторний аналіз ринкових часток конкурентів	32
4. Виробництво залізничної техніки в 2017-2022 рр.	37
4.1. Динаміка виробництва в кількісних показниках	37
4.2. Динаміка виробництва в вартісних показниках	38
4.3. Частки внутрішніх виробників	38
5. Зовнішня торгівля та ЗЕД	41
5.1. Експорт залізничної техніки з України в 2017-2022 рр.	41
5.2. Імпорт в Україну в 2017-2022 рр.	46
6. Ціна і ціноутворення на ринку	47
6.1. Індекс цін на досліджувані продукти	47
6.2. Опис факторів, що впливають на формування ціни, структура	47
7. Брендинг і реклама (аналіз маркетингової політики українських виробників на ринку визначення шляхів покращення як для експорту, так і для внутрішнього ринку) – контент-аналіз з застосуванням результатів експертних опитувань, в Україні та цільових країнах (як вони подають закордоном, яку унікально торгову пропозицію підкреслюють, які сильні сторони в просуванні)	50
8. Аналіз сегменту перевезень залізничним транспортом	50
8.1. Співставлення динаміки обсягів внутрішніх та міжнародних перевезень різними видами транспорту	50
8.2. Структура перевезень у розрізі галузей - типових клієнтів ринку залізничних вагонів	52
9. Висновки. Прогнозні показники ринку	53
9.1. Висновки і прогнозні тенденції розвитку ринку у розрізі сегментів та на ринках країн, визначених у розділі 2	53
9.2. Побудова гіпотез розвитку ринку. Прогнозні показники розвитку ринку в 2023-2027 рр. за сегментами в двох сценаріях: інтенсифікація бойових дій та зменшення інтенсивності	54
10. Рекомендації для українських експортерів	55
10.1. Рекомендації для підвищення експортного потенціалу	55
10.2. Визначення країн для експорту за товарними сегментами	56
10.3. Рекомендації до просування продукції на ринку	56
10.4. Рекомендації для Офісу з розвитку підприємництва та експорту щодо проведення торгових заходів	56
10.5. Рекомендації експертів	57
10.6. Рекомендації для уряду та міжнародних партнерів	58

3

Аналіз ринку залізничної техніки в умовах повномасштабної війни

1. Загальна характеристика ринку

1.1. Опис ринку (вступна частина, методології, класифікатори)

Ринок залізничної техніки в Україні представлений виробниками, імпортерами та споживачами основного рухомого складу (локомотиви, вагони та контейнери різних типів та видів) та запасних частин до них.

Аналітиками компанії Pro-Consulting проведено аналіз ринку залізничної техніки в Україні в період 2017-2022 роки, з визначенням основних гравців ринку, перспектив подолання кризи, викликаной повномасштабним вторгненням росії в Україну в 2022 році, формулюванням рекомендацій по розвитку та відновленню.

Аналіз проведений на базі інформації Державної служби статистики України, Державної митної служби, статистичних даних щодо міжнародної зовнішньої торгівлі, даних операторів ринку (включно з інтерв'ю представників бізнесу) та інформації з відкритих джерел.

Перелік кодів товарних груп, які були прийняті для аналізу

Таблиця 1.1.1

Код НПП	Опис	Код УКТЗЕД
30.20.11	Локомотиви	8601
30.20.12		8602
30.20.13		
30.20.20	Вагони самохідні	8603
30.20.31	Залізничний транспорт для обслуговування колій	8604
30.20.32	Вагони пасажирські несамохідні	8605
30.20.33	Вагони вантажні несамохідні	8606
30.20.40	Частини локомотивів та вагонів	8607
29.20.21	Контейнери (включаючи ємності для перевезення рідин та газів)	8609

1.2. Аналіз тенденцій, що впливали на ринок, як вони проявлялись і на які сегменти впливали; передумови та проблеми розвитку: до 2021 та після початку повномасштабної війни

Залізничний транспорт відіграє визначальну роль у транспортному секторі України – у 2021 р. його частка в загальному обсязі вантажних перевезень становила 63,1 % (джерело).

Після широкомасштабного вторгнення рф в Україну в лютому 2022 р., важливість залізничного транспорту лише посилилася. Саме залізницею здійснюється перевезення основних обсягів вітчизняного експорту. Цей вид транспорту також забезпечує перевезення вантажів для потреб ЗСУ, більшість контрольованих евакуаційних рейсів (залізницею евакуйовано майже 4 млн осіб), доправляє гуманітарні вантажі, обслуговує потреби виробничих підприємств та здійснює їх релокацію. Загалом, попри чисельні обстріли та руйнацію об'єктів залізничної інфраструктури російськими загарбниками, у більшості випадків зупинити роботу залізничного транспорту України на тривалий час агресору не вдалося.

4

Аналіз ринку залізничної техніки в умовах повномасштабної війни

Тенденції у локальному виробництві

Виробництво залізничної техніки та запчастин до повномасштабного вторгнення було сконцентроване в центральних та східних областях країни, виключення – Львівська область, в якій працюють ТОВ «ДМЗ «Карпати» та компанії групи «Електрон».

До ТОП-10 виробників вагонів за 2021 рік увійшли:

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» – 1001 од.,

ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ» – 477 од.,

ТОВ «ДМЗ «Карпати» – 300 од.,

ТОВ «КОРУМ Дружківський машинобудівний завод» – 224 од.,

ТОВ «Гірничотранспортна компанія» – 201 од.,

ФІЛІЯ «Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця» – 64 од.,

ТОВ «ПОЛТАВВАГОН» – 40 од.,

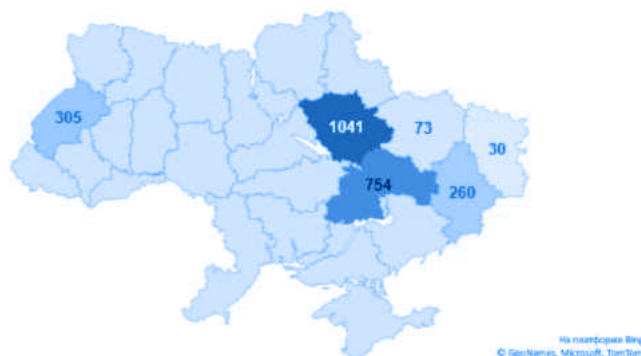
ТОВ «АЗОВВАГОН» – 34 од.,

АТ «ДНІПРОВАЖМАШ» – 31 од.,

ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод» – 30 од.

Кількість вагонів (одиниць), вироблених українськими підприємствами в 2021 р.

Діаграма 1.2.1



Джерело: [Держана служба статистики України](#)

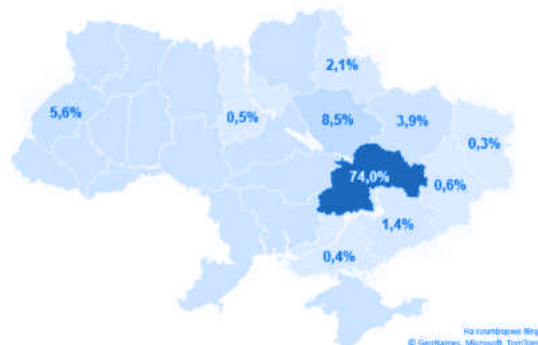
Схожа ситуація склалась і в галузі виробництва запчастин, де більшість підприємств розташовані в центральній та східній частинах України. Наведена мапа обсягів реалізації запчастин виробниками, у відсотках від загального виробництва. До підрахунку прийняті ТОП-20 виробників, чия сумарна частка на ринку – 97,3%. Окремі виробники працювали до повномасштабного вторгнення, та припинили роботу впродовж 2022 року.

5

Аналіз ринку залізничної техніки в умовах повномасштабної війни

Частка виробників з регіону в загальному обсязі реалізації залізничних запчастин, станом на 2022 рік

Діаграма 1.2.2



Джерело: [Держана служба статистики України](#)

До початку повномасштабного вторгнення відмічалось скорочення виробництва вантажних вагонів на тлі профіциту вагонного парку. При цьому перевезення вантажів залізницею знижувалось. У 2020 році залізничним транспортом було перевезено 305,5 млн т вантажів, що на 2,4% менше показників 2019 року (312,9 млн т). Проте профіцит вагонів не відображав реальну ситуацію, оскільки значна частка рухомого складу була несправною або з вичерпаним нормативним строком експлуатації.

Тенденції у експорті для українського виробника

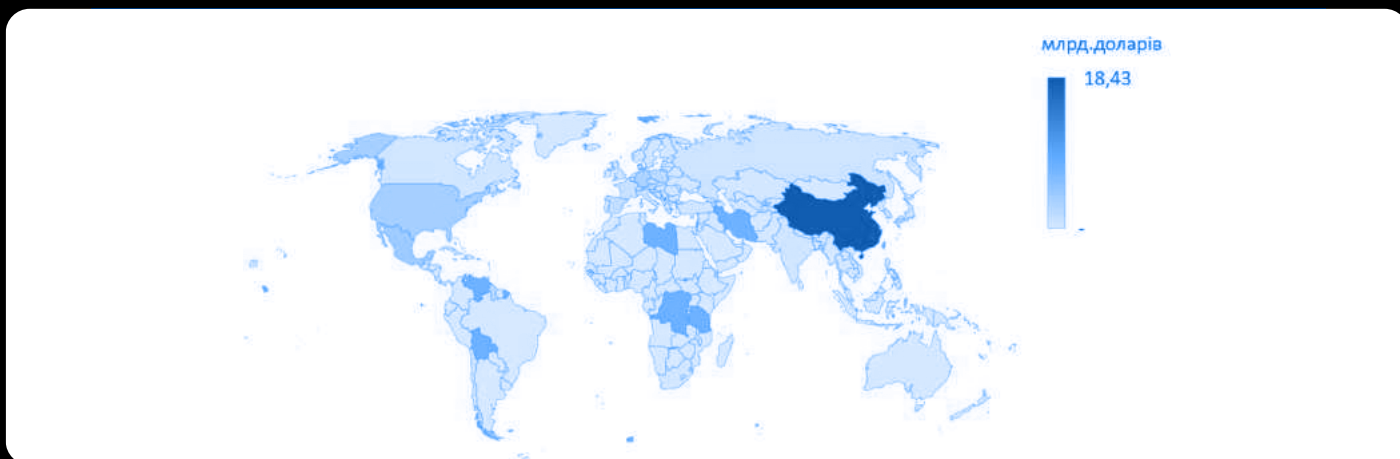
До початку повномасштабного вторгнення основними імпортерами української залізничної техніки були росія та білорусь, займаючи загалом більше ніж 50% ринку. Після припинення торгівлі з країнами-агресорами, переважним напрямом стали країни на сході ЄС: Болгарія, Чехія, Словаччина, Литва. Основні товарні групи, які займають понад 1% від загального світового ринку – вантажні вагони та запчастини.

Тенденції у зовнішній торгівлі в цілому

Світовий ринок залізничної техніки відчув значний вплив пандемії COVID-19 та зараз знаходиться в процесі відновлення, яке пригальмоване загальною економічною та геополітичною нестабільністю. ТОП-3 експортерів залізничної техніки в світі – Китай, Мексика та США.

Країни-експортери залізничної техніки в 2022 році

Діаграма 1.2.3



Джерело: [United Nations Statistics Division](#)

Тенденції у споживанні (закупівля вагонів та перевезення)

Основними галузями, які користувались залізничним транспортом в Україні, звичайно були важка промисловість (видобування корисних копалин та металургія) та сільське господарство. У 2022 р. найбільше скоротились обсяги перевезень залізних та марганцевих руд, кам'яного вугілля та чорних металів. Обсяги перевезення зернових та продуктів їхньої переробки зменшились незначно. Закупівля техніки відбувалась переважно для потреб підприємств.

За оцінками експертів ринку сформувалась достатньо складна ситуація з реалізацією саме на внутрішньому ринку, адже значною часткою споживачів були великі промислові підприємства у східних областях.

Регуляторні тенденції та аналіз законодавчого поля, що регулює галузь

Основним законодавчим документом є Закон України «Про залізничний транспорт» зі змінами. Останні зміни внесені наприкінці 2021 року та стосуються мультимодальних перевезень. Нормативним актом, який регулює реєстрацію та використання вагонів, є Правила експлуатації власних вантажних вагонів, затверджені Мінінфраструктури.

Угодою про асоціацію України та ЄС визначено зобов'язання щодо імплементації 7 директив та 4 регламенти ЄС у сфері залізничного транспорту, які стосуються забезпечення прозорості та рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту всіх підприємств, покращення послуг залізничних перевезень пасажирів та сприяння інтеграції української залізничної системи в залізничну систему ЄС. Згідно зі [Звітом](#) про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським союзом за 2022 рік, жодні рішення стосовно залізничного транспорту не прийняті. Для доступу на загальні залізничні колії приватних локомотивів було розроблено експериментальний проект, який спирається на низку нормативно-правових актів ([посилання](#)).

Після 24.02 – зміна парку техніки (конфіскація вагонів рф та РБ)

За оцінками експертів в 2022 році сумарно було арештовано 17 800 вагонів, які належали власникам з росії та білорусі. Таке рішення винесено на основі закону №7169 «Про основні засади примусового вилучення в Україні об'єктів права власності Російської Федерації та її резидентів»

Програми підтримки (гранти, кредитування та інші форми)

В червні 2023 р. Україна долучилась до європейської програми «Механізм «Сполучення Європи». Ця угода відкриває можливість залучити фінансування ЄС для підтримки розвитку високопродуктивних, стійких і ефективно взаємопов'язаних транс'європейських мереж у сферах транспорту, енергетики та цифрових послуг. Загальний бюджет програми до 2027 року складає близько 21 млрд євро, повідомляє Мінінфраструктури.

Також у червні Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), банк Європейського Союзу, та АТ «Укрзалізниця» підписали грантову угоду від ЄС на суму 6,7 млн євро для підтримки життєдіяльності компанії під час повномасштабної війни. Грант ЄС планують витратити на покриття операційних витрат АТ «Укрзалізниця».

Тенденції у залізничних перевезеннях у порівнянні з автомобільним та морським транспортом, баланс попиту та пропозиції

Відповідно до статистичних даних, останні 5 років залізничний транспорт займав найбільшу частку в обсягах вантажних перевезень (близько 50%), обсяги були стабільними з незначним коливанням.

В 2022 р. вперше за 5 років обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом перевищили обсяги перевезень залізницею. Основною причиною є значне скорочення товарообігу, особливо в галузі металургії та будівництва, оскільки в цих напрямках як сировина, так і продукція традиційно транспортувалась переважно залізницею.

По наявності вантажних вагонів наразі відмічається профіцит, проте він здебільшого сформований несправними або зношеними вагонами.

Тенденції у приватній тязі

В 2020 і 2021 роках були визначені два учасники пілотного проекту з впровадження приватної тяги. Але станом на кінець 2021 року реальні перевезення вантажів компанії не розпочали.

Влітку 2023 року член правління АТ УЗ В'ячеслав Єрьомін в інтерв'ю Rail.Insider заявив, що не вважає, що впровадження приватною тяги не призведе до покращення якості роботи залізниці.

В листопаді минулого року керівництво «Укрзалізниці» відмовилось від допуску локомотивів європейських перевізників на мережу УЗ до прикордонних станцій.

Отже, станом на середину 2023 року впровадження приватної тяги залишається дискусійним питанням.

1.3. Загальні показники ринку, розрахунок ємності ринку в натуральних та грошових показниках

Парк локомотивів та вагонів

За даними Міністерства Інфраструктури України, станом на 2019 р. парк Укрзалізниці складав:

- вантажних вагонів 85,2 тис. од.
- пасажирських вагонів 4,32 тис. од.
- тепловозів 1944 од. (станом на 2022 р. 783 – в експлуатації, 223 – в резерві)
- електровозів 1627 од. (станом на 2022 р. 749 в експлуатації)
- дизель-поїздів 301 секція

Приватний парк станом на 2021 рік становив:

- вантажних вагонів - 88,1 тис. од
- локомотивів – 2,5 тис.од., з них 996 од. з допуском на магістральні шляхи

Структура парку вагонів станом на 21.01.2022 (УЗ) та кінець 2020 р.
(інші власники), од. техніки

Таблиця 1.3.1

Тип вагона	Вагонів у рухомому парку	Вагонів усього на балансі	Частка справних, %
Думпкари	1645	2078	79%
АТ «Укрзалізниця»	676	942	72%
Інші власники	969	1136	85%
Зерновози	25259	30407	83%
АТ «Укрзалізниця»	6813	11615	59%
Інші власники	18446	18792	98%
Криті	3152	7039	45%
АТ «Укрзалізниця»	1935	5652	34%
Інші власники	1217	1387	88%
Мінераловози	1259	3934	32%
АТ «Укрзалізниця»	174	2123	8%
Інші власники	1085	1811	60%
Напіввагони	72792	103237	71%
АТ «Укрзалізниця»	26247	49513	53%
Інші власники	46545	53724	87%
Обкотишовози	4576	5490	83%
АТ «Укрзалізниця»	1980	2737	72%
Інші власники	2596	2753	94%
Платформи	2830	5400	52%
АТ «Укрзалізниця»	2509	4957	51%
Інші власники	321	443	72%
Фітингові платформи	3323	4464	74%
АТ «Укрзалізниця»	2914	4035	72%
Інші власники	409	429	95%
Цементовози	5185	7326	71%
АТ «Укрзалізниця»	2612	4603	57%
Інші власники	2573	2723	94%
Цистерни	10720	19008	56%
АТ «Укрзалізниця»	2040	8600	24%
Інші власники	8680	10408	83%
Інші	5630	11581	49%
АТ «Укрзалізниця»	4148	9810	42%
Інші власники	1482	1771	84%

Джерело: [Офіс ефективного регулювання BRDO](#)

Ємність ринку розрахована в натуральному вираженні в одиницях техніки (штуки), для запчастин розрахунок не проведений, оскільки коди виробництва та коди ЗЕД за цією групою товарів не тотожні.

Ємність ринку у натуральному вираженні, 2017-2022 роки, од. техніки

Таблиця 1.3.2

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Локомотиви						
виробництво	5	4	6	8	5	0
імпорт	24	83	55	30	23	9
експорт	7	13	14	8	6	5
ємність	22	74	47	30	22	4
Приріст, %		236%	-36%	-36%	-27%	-82%
Трамваї та самохідні вагони						
виробництво	2	7	9	17	12	0
імпорт	133	83	38	34	34	0
експорт	1	1	7	12	1	0
ємність	134	89	40	39	45	0
Приріст, %		-34%	-55%	-3%	15%	-100%
Засоби транспортні для технічного обслуговування й ремонту колій						
виробництво	8	4	6	2	34	0
імпорт	1	4	2	3	4	0
експорт	0	10	1	0	1	11
ємність	9	-2	7	5	37	-11
Приріст, %		-122%	450%	-29%	640%	-130%
Вагони пасажирські та спеціалізовані несамохідні						
виробництво	70	11	36	48	112	48
імпорт	0	0	1	0	2	0
експорт	15	1	5	9	4	11
ємність	55	10	32	39	110	37
Приріст, %		-82%	450%	22%	182%	-66%
Вагони вантажні						
виробництво	6898	11405	10813	3269	2463	1118
імпорт	4022	3921	5027	1204	1210	12
експорт	5959	885	4213	2232	549	91
ємність	4961	14441	11627	2241	3124	1039
Приріст, %		191%	450%	-81%	39%	-67%
Контейнери						
виробництво	6427	5235	4211	4831	6202	1772
імпорт	637	425	1067	946	3397	1324
експорт	2804	832	5157	3355	5416	805
ємність	4260	4828	121	2422	4183	2291
Приріст, %		13%	450%	1902%	73%	-45%

Джерело: Державна служба статистики України, Державна Митна служба

За окремими групами товарів ємність ринку може приймати від'ємне значення, тому що відбувається експорт товарів, що були раніше у використанні та часто вироблені набагато раніше часових меж дослідження. Така ситуація склалась з локомотивами, вагонами всіх типів та трамваями. Отже, оцінка ємності ринку за формулою $\text{ВИРОБНИЦТВО} + \text{ІМПОРТ} - \text{ЕКСПОРТ}$ в групі товарів, що досліджуються, має оцінювальний характер.

Ступінь зносу

Вагони. За оцінками експертів АТ «Укрзалізниця», в 2020 році знос вагонів становив 87,42%. Середній вік піввагонів становив 23 роки, зерновозів – 36 років. Повністю неробочий парк вагонів станом на 01.09.2021 – піввагони – 19,8%; зерновози – 17,2%.

За оцінками спеціалізованого порталу Rail.insider, середній відсоток зносу рухомого складу інших власників – 57,17%

У 2021 році Укрзалізницею було схвалено програму оновлення парку вантажних вагонів, яка розрахована на період з 2022 по 2028 роки. За цим проектом заплановане поетапне обмеження строку експлуатації зерновозів та напіввагонів. Наступним кроком передбачається впровадження програми оновлення парку силами українських підприємств, зокрема протягом наступних семи років очікується будівництво 31,2 тис. напіввагонів (10,8 тис. з яких – на підприємствах УЗ) та 14,6 тис. хоперів-зерновозів (3,6 тис.).

Локомотиви. Основна частина парку локомотивів в Україні, спроектовані і виготовлені в 1960-1980 роках, мають низьку економічність у порівнянні з сучасними локомотивами, не можуть забезпечити належного підвищення швидкостей руху вантажних і пасажирських поїздів.

За оцінками АТ «Укрзалізниця», у 2019 р. знос локомотивів становив 96,8%, у тому числі електровозів – 93,3%, магістральних тепловозів – 99,6%, а маневрових тепловозів – 99,9%. Середній вік електровозів був 40,6 років за нормативного віку в 30 років, магістральних тепловозів – 30,7 років за нормативних 20 років, маневрових тепловозів – 35,8 років за нормативних 25 років.

Постачання нових локомотивів та вагонів (виробництво, імпорт, експорт, конфіскація) Виробництво.

Локомотиви. Власне виробництво локомотивів в Україні обмежене, раніше тепловози вироблялись Луганським тепловозобудівним заводом (окупований з 2014 року), а електровози - державним підприємством Дніпровський електровозобудівний завод (ДП «ДЕВЗ»), яке припинило виробництво нових локомотивів у 2008 році, та перейшло на ремонт.

Вагони. За останні роки виробництво вагонів в Україні стабільно знижувалось. Падіння об'ємів виробництва вантажних вагонів в 2021 році до попереднього склало 25%, в 2022 році – 55%.

До ТОП-10 виробників вагонів за 2021 рік увійшли:

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» – 1001 од.,

ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ» – 477 од.,

ТОВ «ДМЗ «Карпати» – 300 од.,

ТОВ «КОРУМ Дружківський машинобудівний завод» – 224 од.,

ТОВ «Гірничотранспортна компанія» – 201 од.,

ФІЛІЯ «Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця» – 64 од.,

ТОВ «ПОЛТАВВАГОН» – 40 од.,

ТОВ «АЗОВВАГОН» – 34 од.,

АТ «ДНІПРОВАЖМАШ» – 31 од.,

ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод» – 30 од.

Постачання запчастин

Основними виробниками запчастин в Україні є компанії групи «Інтрпайп», вони ж – лідери за обсягами експорту. Основні імпортери та споживачі запчастин - виробники техніки, а саме ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ТОВ «Гірничотранспортна компанія», ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ».

Кількість компаній на ринку з відповідними КВЕДами з розподілом на великі, середні та малі підприємства, виділення кількості експортерів.

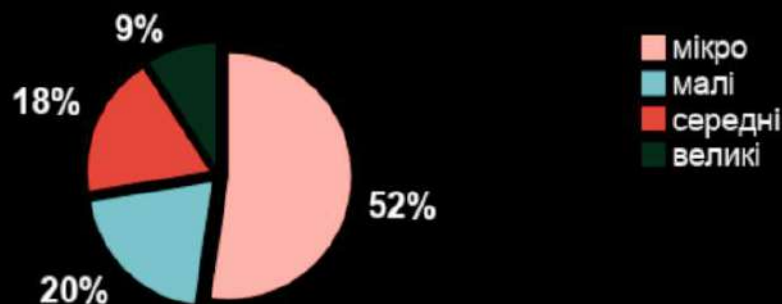
У відповідності до КВЕД 30.20 «Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу» станом на 2021 рік в Україні діяло 109 підприємств, з них переважна більшість малі та мікропідприємства. Такий розподіл пов'язаний з тим, що більшість великих підприємств, залучених до виробництва та експорту залізничного обладнання, мають інші КВЕДи, а саме:

- 28.9 Виробництво машин і устаткування для промисловості (ТОВ "Гірничотранспортна компанія", АТ «Дніпроважмаш», ПрАТ «Новокраматорський машинобудівний завод», ТОВ «Корум ДМЗ» тощо)
- 24.20 Виробництво труб, порожнистих профілів і фітінгів зі сталі (ПрАТ «Інтерпайп НТЗ», ТОВ «ІНТЕРПАЙП НІКО ТЬЮБ»)
- 29.20 Виробництво кузовів для автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів (ТОВ «Міжнародне ділове співробітництво»)
- 25.62 Механічне оброблення металевих виробів (ПАТ «Кременчуцький завод металевих виробів»)
- 29.1 Виробництво автотранспортних засобів (ТОВ «Завод Електронмаш»)
- 28.12 Виробництво гідравлічного та пневматичного устаткування (ТОВ «Спецкран»)

Малі підприємства з цими видами діяльності здебільшого працюють на внутрішньому ринку, а також надають послуги.

Розподіл компаній за КВЕД 30.2 станом на 2021 рік, %

Діаграма 1.3.1



Джерело: Державна служба статистики України

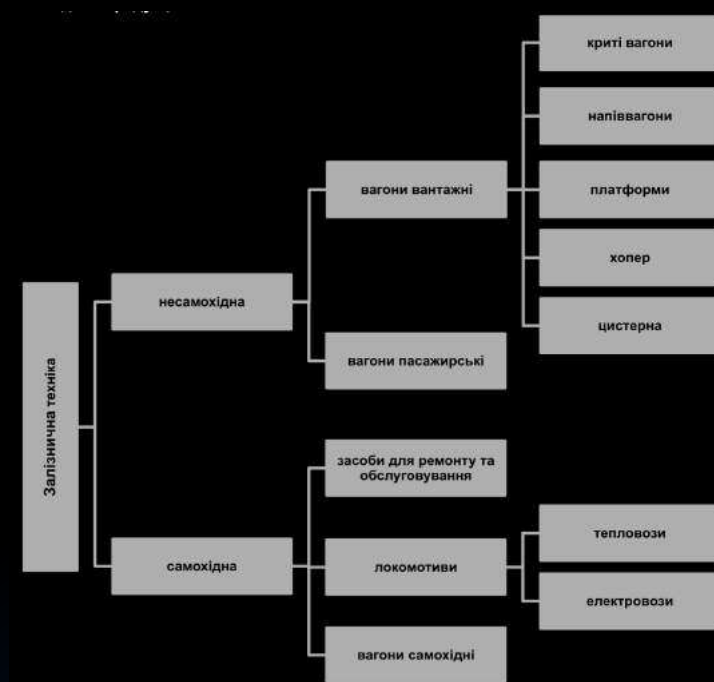
SWOT аналіз сектору

Таблиця 1.3.2

Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
• Наявність великих підприємств з матеріально-технічною базою • Конкурентоспроможні ціни • Стабільна сировинна база • Можливість диверсифікації бізнесу за рахунок нових напрямів • Висока забезпеченість запчастинами внутрішнього виробництва (за оцінками експертів близько 70%)	• Застарілі технології та обладнання на деяких підприємствах • Відсутність власних потужностей для виробництва локомотивів • Необхідність значних капіталовкладень для модернізації виробництва • Значна залежність від інвестицій • Високий рівень конкуренції з товарами, що були у використанні • Висока залежність від стану економіки країни
Можливості (O)	Загрози (T)
• Модернізація виробництв для підвищення конкурентоспроможності • Частковий перехід на колії європейського формату • В довгостроковій перспективі - вихід на ринки країн, які розвиваються (Африка, Центральна та Південна Азія) • Виконання державних (в тому числі оборонних) замовлень • Отримання державної або міжнародної підтримки для відновлення інфраструктури (після закінчення активної фази бойових дій) • Заміщення на ринку компаній, які припинили роботу через окупацію або руйнування	• Дисбаланс парку та обсягів перевезення (наразі профіцит вагонів, якщо списати ті, у яких вийшов строк експлуатації – буде дефіцит) • Конкуренція з імпортними товарами (в тому числі б/в) • Нестача робочої сили • Військові ризики при виконанні державних оборонних замовлень

1.4. Сегментація і структурування ринку

За видами продукції



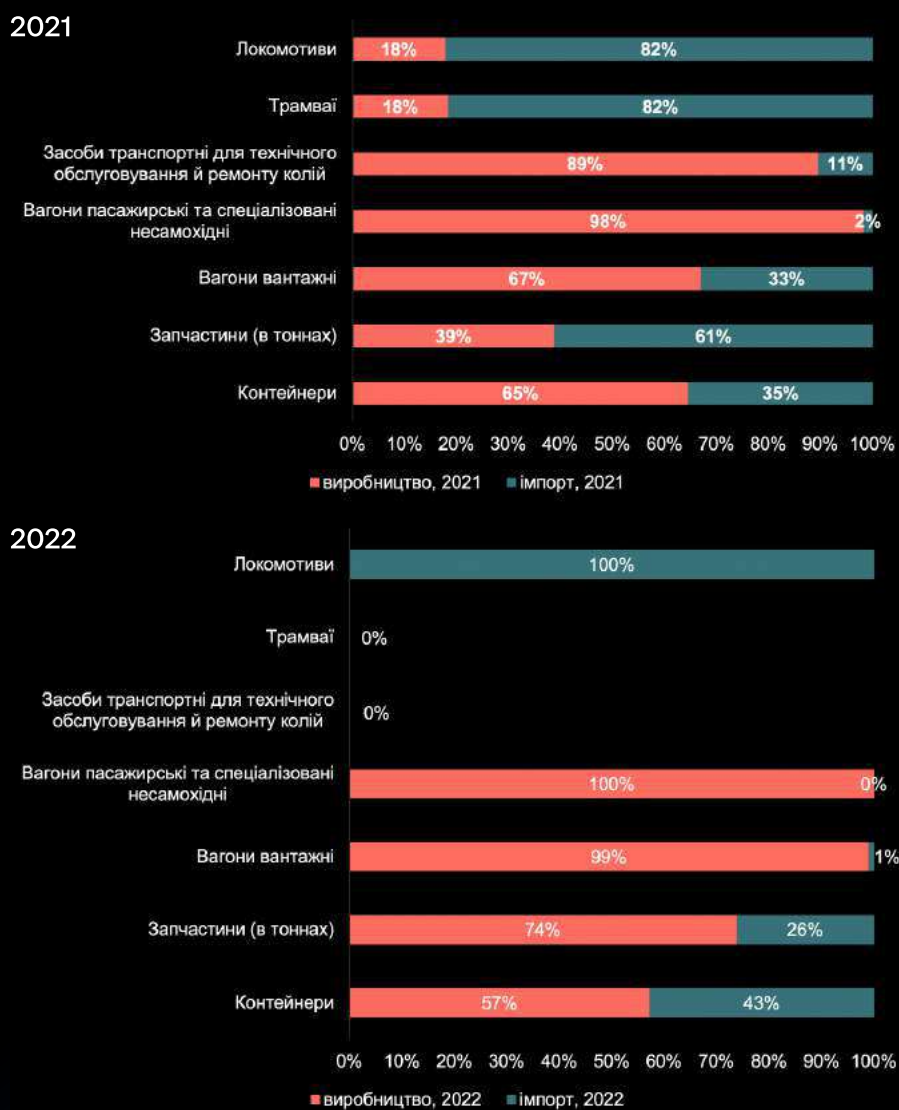
Запчастини класифікуються за видами:

- Візки:
 - ведучі,
 - неведучі,
- Вісі та колісні пари,
- Гальмівні пристрої:
 - пневматичні,
 - інші
- Зчіпні пристрої, крюки, буфери та їх частини
- Осьові букси локомотивів та їх частини.

За походженням в розрізі кожного сегменту. За товарними групами по яких було проведено оцінку, імпортна техніка переважає в товарних групах: локомотиви, трамваї та запчастини.

Структура товарів за походження по сегментам (станом на 2021 та 2022 рік), в натуральному вираженні (всі товари в одиницях, запчастини – в тоннах), %

Діаграма 1.4.1



В 2022 році частка виробництва зросла лише в групах контейнерів та локомотивів. Виробництво локомотивів і раніше було дуже обмежене, а після повномасштабного вторгнення припинилось. Зростання частки виробництва контейнерів в основному пов'язане з більшим темпом падінням імпорту у порівнянні з темпом зниження виробництва. Значне зменшення частки імпорту запчастин пов'язане із загальним парінням імпорту, а також коливаннями курсу валют та загальній несприятливій економічній ситуації.

2. Аналіз показників ринків для збуту залізничного машинобудування

2.1. Аналіз практики перевезень у інших країнах

Світові тенденції

Попит на вантажні перевезення в світі стабільно зростає протягом останнього десятиліття. Проте галузь залізничних перевезень лишалась відносно стабільною, тобто ринок зростає здебільшого за рахунок автомобільних перевезень.

Світовий обсяг залізничних вантажних перевезень 2011-2022 рр., в трл. тонн на км

Діаграма 2.1.1



Джерело <https://www.reportlinker.com>

Прямими конкурентами автомобільний та залізничний транспорт є на невеликих відстанях – до 1000 км, на більших – поїзди виявляються економічною доцільною альтернативою автомобільним вантажним перевезенням. Отже автомобільні вантажоперевезення домінують насамперед у регіональному секторі з невеликими відстанями транспортування.

Країни ЄС

У країнах ЄС переважна більшість наземних вантажоперевезень здійснюється автомобільним транспортом. Станом на 2021 рік 77,4 % внутрішніх вантажних перевезень, виконано автотранспортом. Залізничний транспорт займав друге місце за обсягами перевезень, з часткою 16,8%. Понад 95,0 % внутрішніх вантажних перевезень здійснювалися автомобільним транспортом в Ірландії, Греції та Іспанії, найменша частка автомобільного транспорту (35,3 %) – в Литві.

Зниження обсягів вантажних перевезень можна пояснити трьома факторами:

- втратою або занепадом ключових галузей-клієнтів,
- відмовою залізниць від надання збиткових послуг,
- демпінгом з боку автомобільних перевезень.

Сегментація вантажних перевезень за видами транспорту в країнах ЄС (27 країн), 2016-2021 рр., % від загального обсягу

Діаграма 2.1.2



Джерело: Євростат (europa.eu)

Проте, в рамках програми по зниженню викидів в атмосферу CO₂, Європейська комісія ухвалила «Європейський зелений курс», одним з напрямів якого є стимулювання розвитку залізничних перевезень, як більш екологічних у порівнянні з автомобільними. Ще в 2011 році Європейська комісія поставила за мету перевести до 30% автомобільних вантажів, які мають дистанцію понад 300 км, на інші види транспорту, такі як залізничний або водний транспорт, до 2030 року, і збільшити цей показник до понад 50% до 2050 року. Для досягнення такого результату залізничні перевезення повинні були зростати з 2020 року на 6,1% щорічно. Наразі такої динаміки не простежується. Станом на 2021 р. серед країн ЄС частка залізничного транспорту у галузі вантажних перевезень перевищувала 30% в 5 країнах:

- Литва - 62,5%
- Латвія - 53,4%
- Естонія - 40,1%
- Словенія - 33,6%
- Словаччина - 32,1%

Частка залізничного транспорту у галузі вантажних перевезень, по країнах ЄС, 2021 р., %

Діаграма 2.1.3



Країни Кавказу та Центральної Азії

В країнах пострадянського простору традиційно залізничні перевезення були добре розвинені, проте світові тренди на зростання перевезень за рахунок автотранспорту впливають і на ці країни. Програми розвитку транспортної інфраструктури в регіоні, здебільшого фінансуються та контролюються зовнішніми інвесторами, в першу чергу з Китаю та росії.

Обсяги перевезення залізницею в окремих країнах Кавказу та Центральної Азії, млн. тонн

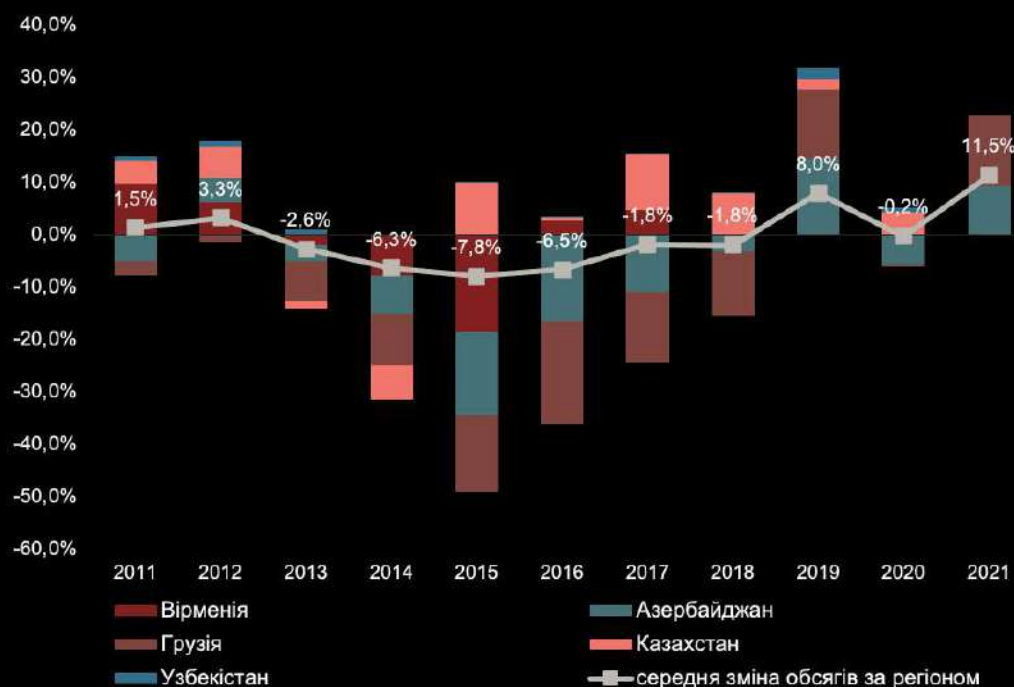
Таблиця 2.1.1

Країна	2017	2018	2019	2020	2021
Вірменія	690	590	545	500	455
Азербайджан	4 633	4 492	5 152	4 861	5 316
Грузія	2 963	2 598	2 935	2 926	3 322
Казахстан	262 098	283 118	289 174	302 156	321 937
Узбекистан	22 940	22 942	23 445	23 632	23 748

Джерело Infocards | UNECE

Тенденція зміни обсягів перевезення вантажів залізницею в окремих країнах Кавказу та Центральної Азії 2011-2021 рр., зміна у %

Діаграма 2.1.4

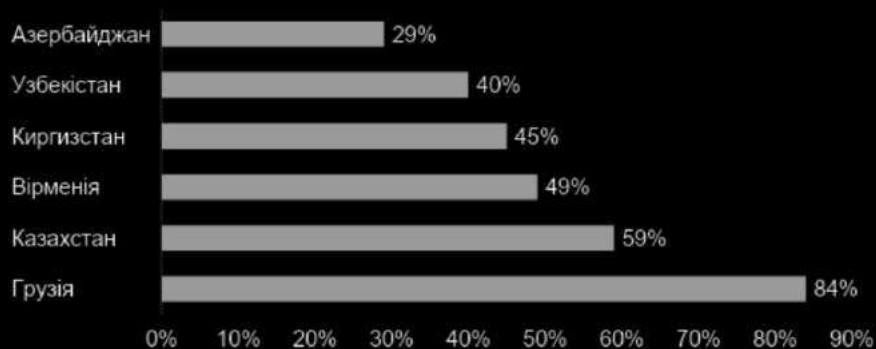


Джерело Infocards | UNECE

Станом на 2019 рік лише в Казахстані та Грузії частка перевезень вантажів залізницею переважала автотранспортні перевезення

Частка залізничного транспорту у галузі вантажних перевезень, по країнах Кавказу та Центральної Азії, %

Діаграма 2.1.5



Джерело [Infocards | UNECE](#)

2.2. Частка імпорتنих вагонів та локомотивів

Для оцінки парку та частки імпорту в оновленні парку, обрані країни Європи, які мають значний обсяг залізничних перевезень (більше 20%).

Кількість техніки в рухомому парку станом на 2021 р. у порівнянні з імпортом 2021 року, од. техніки

Таблиця 2.2.1.

Країна	локомотиви			вагони		
	парк	імпорт	частка, %	парк	імпорт	частка, %
Польща	3 504	20	0,6%	81 776	2 413	3,0%
Румунія	2 202	3	0,1%	40 242	382	0,9%
Чехія	2 155	22	1,0%	30 850	1 047	3,4%
Естонія	172	0	0,0%	22 678	220	1,0%
Швеція	632	0	0,0%	14 500	62	0,4%
Словаччина	874	1	0,1%	11 520	1 627	14,1%
Болгарія	460	13	2,8%	9 900	53	0,5%
Угорщина	1 189	3	0,3%	8 806	234	2,7%
Фінляндія	390	78	20,0%	8 700	6	0,1%
Литва	218	88	40,4%	7 176	157	2,2%
Латвія	176	0	0,0%	5 981	98	1,6%

Джерело: Статистика | Євростат (europa.eu)

2.3. Визначення ринків, що найбільше підходять для українських виробників

Екстраполюючи наявну ситуацію на ринку та враховуючи інформацію гравців ринку, найбільший доступний зараз ринок – країни Балтії та сходу ЄС. Частина цих країн має переважно залізничну систему, збудовану за радянських часів, для якої продукція українських виробників не потребує значних технологічних змін.

За умови інтеграції та, в довгостроковій перспективі, вступу України в ЄС, ці ринки стануть ще доступнішими для вітчизняного виробника, проте вже зараз варто враховувати необхідність модернізації українських підприємств для конкуренції на європейських ринках.

Ще один традиційно комфортний для українських виробників ринок – країни Кавказу та Центральної Азії. Проте зараз логістика товарів з України в ці регіони дуже складна через неможливість транзиту територією росії та блокаду морських портів. Зазначені регіони варто розглядати, як перспективний лише за умов спрощення логістики.

3. Основні оператори ринку

3.1. Перелік основних операторів ринку і їх структурування

Виробники техніки

Оскільки через особливості ринку порівняння у натуральному вираженні не раціональне, ТОП-10 виробників продукції (без сегментування за видами) визначені за обсягами реалізації.

ТОП-10 виробників залізничної техніки в Україні станом на 2021 рік, в грошовому вираженні, млн. грн.

Таблиця 3.1.1

Назва компанії	Розташування	Обсяг реалізації продукції в млн.грн					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
ПАТ «Інтерлайп НТЗ»	м. Дніпро	3631,68	4794,13	7484,20	5649,80	6395,96	1564,98
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	м. Кременчук	3110,64	5003,37	7787,39	3064,36	2162,13	29,27
ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ»	м. Кам'янське	815,32	2743,16	2762,04	984,73	606,14	1,28
ТОВ «Гричотранспортна компанія»	м. Кривий Ріг	504,93	648,39	663,56	296,64	595,63	4,08
ТОВ «Інтерлайп ніко тьюб»	м. Нікополь	-	-	-	-	414,75	233,50
ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ»	м. Новий Розділ	96,98	1104,75	1728,55	421,83	391,73	12,44
ТДВ «ПОПАСНЯНСЬКИЙ ВРЗ»	Попаснянський р-н	815,64	1276,05	-	-	321,88	8,50
«Кременчуцьке АТ сталеливарний завод»	м. Кременчук	710,92	1272,35	996,33	216,48	311,20	174,33
ПрАТ «Бериславський машинобудівний завод»	Бериславський р-н	101,06	106,47	89,77	149,27	184,16	11,66
ТОВ «ДДАП-РАКС»	м. Кам'янське	95,85	73,55	3,45	2,21	171,49	18,71
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ»	м. Дніпро	57,91	63,55	138,76	80,44	134,08	3,52
ТОВ «Машинобудівний завод «КВІК»	м. Запоріжжя	41,11	50,08	82,90	105,54	123,06	2,83
ТОВ «Світанок»	м. Мелітополь	37,77	57,99	103,79	110,61	118,24	11,20
ТОВ «Запорізький механічний завод»	м. Запоріжжя	34,91	40,86	37,15	68,03	89,23	3,27
ТОВ «Укртранспневматика»	м. Лебедин	122,65	202,71	178,62	79,13	84,35	45,39
ТОВ «Дизельний завод»	м. Кривий Ріг	-	245,44	354,74	23,22	73,14	37,91
ТОВ «Науково-виробниче об'єднання «РІСТ»	Вільнянський р-н	-	-	42,74	72,22	70,57	12,52

Джерело: Державна служба статистики України

Локомотиви. Власне виробництво локомотивів в Україні незначне, раніше тепловози вироблялись Луганським тепловозобудівним заводом (окупований з 2014 року), а електровози - державним підприємством Дніпровський електровозобудівний завод (ДП «ДВВЗ»), яке припинило виробництво нових локомотивів у 2008 році та наразі надає послуги по ремонту.

ТОП-10 виробників залізничної техніки в Україні станом на 2021 рік, в грошовому вираженні, млн. грн.

Таблиця 3.1.2

Виробник	2019	2020	2021
Тепловози та гібриди			
ТОВ «ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ «ЕНЕРГІЯ»			3
Електровози			
ТА «ДНІПРОВАЖМАШ»		3	1
ПрАТ «Слов'янський машинобудівний завод»	1	2	1
ТОВ «КОРУМ ДМЗ»	5	3	
Всього	6	8	5

Джерело: Державна служба статистики України

Більшість вироблених локомотивів, ймовірно, призначалась для використання в якості внутрішнього транспорту видобувних підприємств.

Виробництво пасажирських та спеціалізованих вагонів обмежене, переважна більшість у спеціалізованих вагонів, які, як і локомотиви, переважно використовуються на підприємствах важкої та видобувної промисловості.

Спеціалізовані засоби для обслуговування колій, згідно зі звітністю, вироблялись в Харківській та Херсонській областях.

Виробники вагонів пасажирських, спеціалізованих та засобів транспортних для ремонту колій в Україні в 2017-2021 роках в натуральному вираженні, одиниць техніки

Таблиця 3.1.3

Виробник	2017	2018	2019	2020	2021
Вагони пасажирські залізничні або трамвайні, несамохідні та вагони спеціалізовані інші					
«Криворізький залізничний комбінат»				3	75
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	51	8	19	28	23
ТОВ «КОРУМ ДМЗ»	18	2	17	13	14
ПрАТ «Слов'янський машинобудівний завод»	1				
ТОВ «МОДУС»				4	
Всього	70	11	36	48	112
Вагони пасажирські самохідні залізничні або трамвайні					
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»			2		6
ТОВ «ЗАВОД ЕЛЕКТРОНМАШ»					3
ТОВ «СП «ЕЛЕКТРОНТРАНС»	2	5			1
ПрАТ «Слов'янський машинобудівний завод»					1
ТОВ «ТАТРА-ЮГ»		2	7	7	1
ТОВ «ВЕРТЕКС ІНДАСТРІАЛ»				7	
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ»				3	
Всього	2	7	9	17	12
Засоби транспортні для обслуговування та ремонту залізничних і трамвайних колій					
ТОВ «Спецкран»	6	0			34
ПрАТ «Каховський завод електрозварювального устаткування»	2	4	6	2	
Всього	8	4	6	2	34

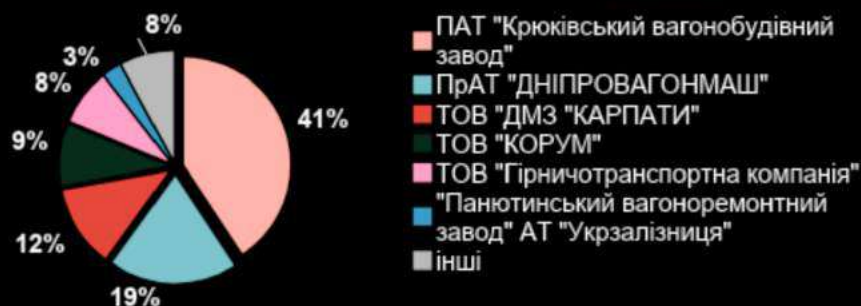
Джерело Державна служба статистики України

Вагони вантажні

Дані по виробництву вантажних вагонів, які публікують експерти у відкритих джерелах, відрізняються від даних служби статистики України та регіонів. Це, ймовірно, пов'язане з тим, що частина вироблених вагонів використовується виключно на видобувних підприємствах, та їхніх внутрішніх залізничних шляхах, це вагони виробництва ТОВ «Корум» та ТОВ «Гірничотранспортна компанія».

Основні виробники вагонів в 2021 році, в натуральному вираженні, одиниць техніки

Діаграма 3.1.1



Джерело Державна служба статистики України

Основні виробники вантажних вагонів в Україні станом на 2021 рік

Таблиця 3.1.4

Назва компанії, види діяльності	Товарні групи, торговельні марки і асортимент; допоміжні послуги	Експортна діяльність та оцінка експортної спроможності	Вплив війни
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», м. Кременчук, Полтавська обл.	- Вантажні вагони всіх основних типів; - Пасажирські вагони; - Вагони та обладнання метро; - Будівельна та спецтехніка; - Металоконструкції	Перше місце за обсягами експорту за період дослідження, основні покупці за період 2017-2021 рр.: Білорусь, Монголія, Молдова	Не значний
ПАТ «Дніпровагонмаш», м. Кам'янське	- Вантажні вагони всіх основних типів; - Сільгосптехніка; - Запчастини для залізничного транспорту; - Металоконструкції	12-е місце за обсягами експорту за період 2017-2021 рр., основні покупці: росія, Туркменістан, Литва	Не значний
ДМЗ «Карпати», м. Новий Розділ, Львівська область	- Вантажні вагони всіх основних типів; - Запчастини для залізничного транспорту; - Металоконструкції; - Послуги ремонту вагонів	Експорт епізодичний, переважно запчастин, в 2018 та 2021 рр., покупці: Молдова, Кіпр, Польща	Не значний
ТОВ «Корум Дружківський машинобудівний завод», м. Дружківка, Донецька обл.	- Важке машинобудування - Транспорт для гірничих виробок	Експорт обладнання, без акценту на залізничне	Значний, прифронтова зона
ТОВ «Гірничотранспортна компанія», м. Кривий Ріг	- Виготовлення нового рухомого складу для потреб промислових підприємств - Виготовлення вузлів та запасних частин для вантажних вагонів промислових підприємств - Ремонт	Експорт вагонів та запчастин	Не значний
ТДВ «Поласнянський ВРЗ», м. Поласна, Луганська обл. Порушено справу про банкрутство	- Вантажні вагони всіх основних типів; - Запчастини для залізничного транспорту	Не експортував продукцію, наразі потужності на окупованій території	Діяльність припинено
ТОВ «Азоввагон», м. Маріуполь, Донецька обл. (входило до складу «Азовмаш»)	- Вантажні вагони всіх основних типів; - Спецобладнання для перевезення небезпечних вантажів; - Запчастини для залізничного транспорту	Експорт епізодичний, в 2017 та 2018 рр., в Азербайджан, Литву та Туркменістан. Наразі на окупованій території	Діяльність припинено

ПрАТ «Полтавхіммаш», м. Полтава (входило до складу «Азовмаш»)	- Цистерни для хімічних речовин та палива; - Вагони-платформи; - Інші ємності для хімічних речовин; - Запчастини для залізничного транспорту;	Не експортував продукцію	Суттєвий через залежність від постачальників, які припинили роботу (м. Маріуполь)
ТОВ «Дизельний завод» м. Кривий Ріг	- Напіввагони; - Хопери; - Візки вагонів	Не експортував продукцію	Не значний
«Стрийський ВРЗ» (АТ «Укрзалізниця») м. Стрий, Львівська обл.	- Напіввагони; - Запчастини для напіввагонів	Не експортував продукцію	Не значний
ТОВ «Полтававагон», м. Полтава	- Цистерни для хімічних речовин та палива; - Інші ємності для хімічних речовин; - Ремонт цистерн	Не експортував продукцію	Не значний
«Панютинський ВРЗ» (АТ «Укрзалізниця»), м. Лозова, Харківська обл.	- Запчастини для залізничного транспорту; - Ремонт і технічне обслуговування залізничних транспортних засобів.	Не експортував продукцію	Значний, прифронтна зона

Джерело: Державна служба статистики України

В 2022 році припинили виробництво вагонів такі компанії:

- ТОВ «Корум Дружківський машинобудівний завод»,
- ТОВ «Азоввагон»,
- ТДВ «Попаснянський ВРЗ» (припинив роботу в 2 кварталі 2022 р.)

Також значно знизилось виробництво ТОВ «Полтававагон», оскільки компанія сильно залежала від сировини, що постачалась з Азовсталі.

Запчастини. У грошовому вираженні запчастини - найбільший сегмент виробництва, також запчастини порівняно з іншими товарними групами користуються вищим попитом на закордонних ринках. Більше половини виробництва – продукція компаній холдингу «Інтерпайп».

Виробники запчастин в Україні в 2017-2022 роках, обсяг реалізації продукції, млн. грн.

Таблиця 3.1.5

Виробник	Обсяг реалізації продукції, млн. грн.					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ПАТ «ІНТЕРПАЙП ІНТЗ»	3631,68	4794,13	7484,20	5649,80	6395,96	1564,98
ТОВ «ІНТЕРПАЙП НІКО ТЬЮБ»					414,75	233,50
«Кременчуцьке АТ Сталеливарний завод»	710,92	1272,35	996,33	216,48	311,20	174,33
«ПАНЮТИНСЬКИЙ ВРЗ»	1,81	1,11	2,99			102,27
ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	4,37	3,81	2,81	1,27		74,17
«СТРИЙСЬКИЙ ВРЗ»	7,66	19,86	16,04	2,14	0,67	60,51
ТОВ «УКРТРАНСПНЕВМАТИКА»	122,65	202,71	178,62	79,13	84,35	45,39
ТОВ «ДИЗЕЛЬНИЙ ЗАВОД»			15,70		48,67	37,91
ТОВ «Міжнародне ділове співробітництво»				35,02		33,31
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	226,89	196,05	95,51	19,49	51,00	29,27
ТОВ «ДДАП-РАКС»	95,85	73,55	3,45	2,21	171,49	18,71
інші	1513,69	1712,95	1669,12	1456,29	1466,53	267,91
Всього	6315,53	8276,52	10464,78	7461,82	8944,62	2642,27

Джерело: Державна служба статистики України

Виробництво, запчастин у 2022 році зменшилось в 4 рази. 74% виробництва запчастин сконцентроване в Дніпропетровській області, тому вплив бойових дій помірний. За заявами прес-служби компанії Інтерпайп, навіть виробничі потужності в м. Нікополь продовжують працювати, хоча місто постійно зазнає обстрілів. Панютинський ВРЗ в Харківській області був обстріляний влітку 2022 року, проте швидко відновив роботу. Під обстріли також потрапив Бериславський машинобудівний завод в Херсонській області, який, крім того, знаходився під окупацією більше пів року. По інших підприємствах з ТОП-10 виробників інформація відсутня.

Контейнери

Виробники контейнерів в Україні в 2017-2022 роках, обсяг реалізації продукції, млн. грн.

Таблиця 3.1.6

Виробник	Розташування	Обсяг реалізації продукції в млн.грн				
		2017	2018	2019	2020	2021
ПрАТ «Смілянський машинобудівний завод»	м. Сміла	-	-	5,20	11,75	56,05
ТОВ «Р.В.МЕТАЛ СЕРВІС»	м. Рівне	50,57	55,38	51,56	56,10	50,50
ТОВ «ЛІБРАТРЕЙД»	м. Кременчук	-	-	-	10,02	36,28
ТОВ «РІН ЛТД»	м. Запоріжжя	4,85	6,45	8,98	16,95	32,11
ПрАТ «ІСРЗ»	м. Чорноморськ	16,08	52,56	88,79	41,31	17,77
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	м. Кременчук	30,95	21,17	-	2,47	16,38
ТОВ «НВП «ТОПАЗ-М»	м. Черкаси	1,92	5,63	7,18	4,57	12,24
ТОВ «ДЮВЕЛЬСДОРФ УКРАЇНА»	м. Хмельницький	3,64	2,95	2,84	5,80	12,12
ПрАТ «КОНВЕЙР»	м. Львів	-	-	5,34	4,31	11,46
ПП «ЕАЗІ»	м. Новий Розділ	-	-	-	-	5,27
Всього		185,30	300,70	314,40	157,10	251,26

Імпортери

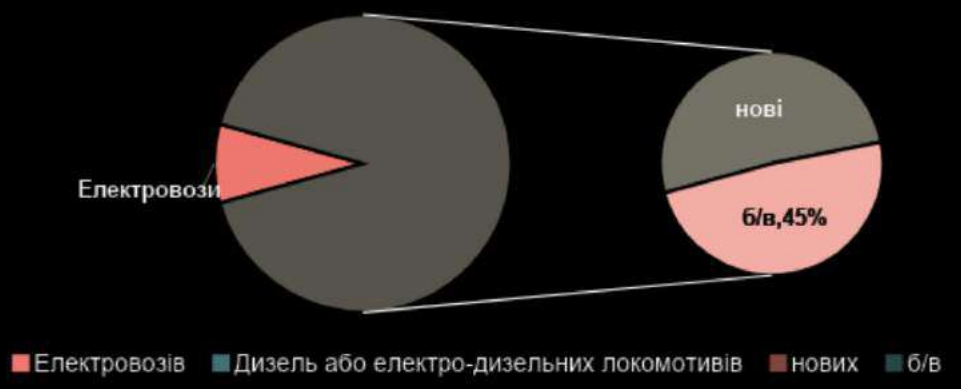
Аналіз імпорту проведено за окремими товарними групами. Аналіз імпорту за країнами-постачальниками проведено в пункті 5.2

Імпортери локомотивів

За період з 2017 по 2022 р. включно в Україну імпортовано 222 локомотиви, з яких 99 одиниць – ті, що були у використанні (45%).

Структура імпорту локомотивів за видами в період 2017-2022 рр., %

Діаграма 3.1.2



Джерело: Державна служба статистики України

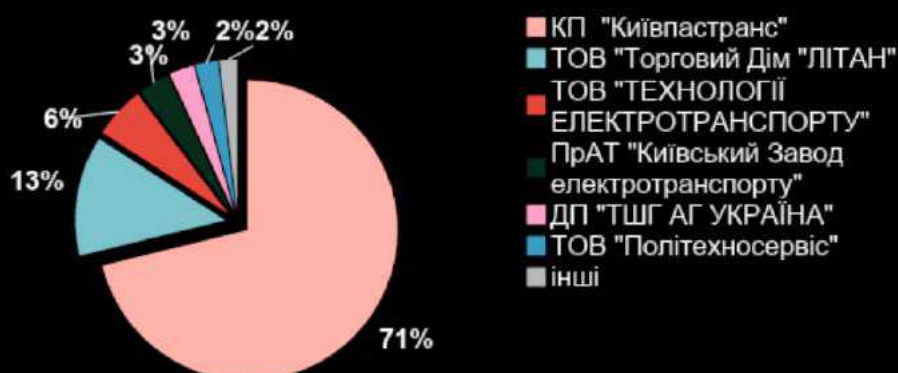
У 2022 році було імпортовано 1 новий електроваз (АТ «Марганецький ГЗК») та 8 дизельних або електродизельних локомотивів, по 4 одиниці ТОВ «ПРОМВАГОНТРАНС» та ТОВ «ТОРУМ» (всі 8 – раніше були у використанні).

Імпорттери вагонів

Самохідні вагони. За кодом 8603 імпортувались майже виключно трамвайні вагони (з 322 поставок лише 3 не є трамвайними вагонами). Одноосібним лідером з закупівель у грошовому вираженні цієї товарної групи є КП «КиївПасТранс».

Структура імпорту самохідних вагонів за імпортерами в грошовому вираженні за період 2017-2022 рр., %

Діаграма 3.1.3



Джерело Державна митна служба України

Проте за кількістю вагонів найбільше було закуплено ТОВ «Торговий Дім «ЛІТАН», посередницькою компанією, яка займалась постачанням транспортних засобів, що були у використанні. Основні напрями поставок – міста на сході та півдні України (Бахмут, Херсон, Маріуполь). Значна перевага КП «КиївПасТранс» у грошовому вираженні пояснюється вищою ціною одиниці, оскільки КП «КиївПасТранс» закуповувало виключно нові вагони, а ТОВ «Торговий Дім «ЛІТАН» – виключно ті, що були у використанні.

ТОП-10 компаній-імпортерів самохідних вагонів за період 2017-2022 рр.

Таблиця 3.1.7

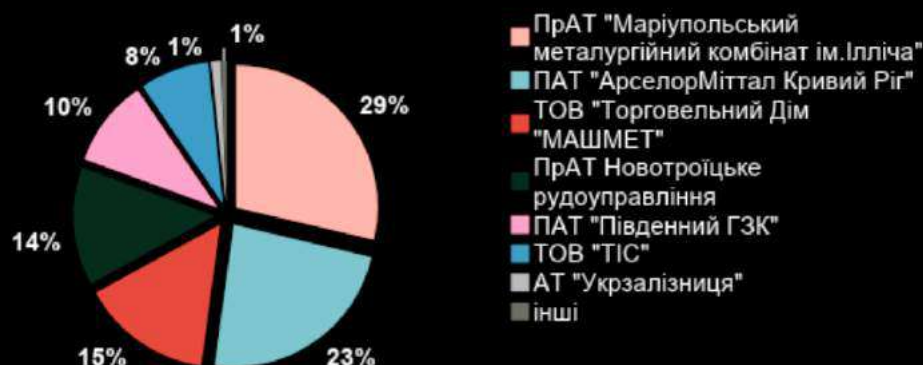
Компанія-імпортер	Кількість вагонів б/в	Кількість нових
ТОВ «Торговий Дім «ЛІТАН»	76	0
ТОВ «ТЕХНОЛОГІЇ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ»	61	0
ДП «ТШГ АГ УКРАЇНА»	50	0
КП «Київпастранс»	0	47
ПрАТ «Київський Завод електротранспорту»	47	0
КП «Львівелектротранс»	30	0
КП «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління»	8	0
ТОВ «Чернігівський автозавод»	4	0
ГО «ФОНД РОЗВИТКУ МАРІУПОЛЯ»	1	1
ТОВ «Політехносервіс»	2	0
ТОВ «ФАВОР»	0	1
ТОВ «Бережанський цегельний завод «КЕРАМІК»	5	0
ТОВ «Завод «Промлит»	4	0

Джерело Державна митна служба України

Залізничний транспорт для обслуговування колій (код 8604) імпортували переважно компанії, у яких на балансі є власні колії для обслуговування виробництва. Окрім АТ «Укрзалізниця», це великі видобувні та переробні комбінати. Виключення – ТОВ «Торговельний Дім «МАШМЕТ», який є посередницькою компанією та займається оптовою торгівлею в різних галузях.

Структура імпорту залізничного транспорту для обслуговування колій за імпортерами в грошовому вираженні за період 2017-2022 рр., %

Діаграма 3.1.4



Джерело Державна митна служба України

Пасажирські несамохідні вагони (код 8605) за період оцінки в Україну біло імпортовано 2 вагони під цим кодом, обидва – спеціалізовані службово-технічні. Імпортери - ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» (2019 р.) та ПрАТ «Нікопольський завод феросплавів» (2021 р.).

Вантажні несамохідні вагони (код 8606). Найбільша товарна група за обсягами імпорту в період дослідження. Імпортувалися як нові, так і раніше використані вагони.

ТОП-10 компаній-імпортерів вантажних несамохідних вагонів (код 8606) за період 2017-2022 рр., обсяг імпорту в грошовому вираженні, млн. доларів

Таблиця 3.1.8

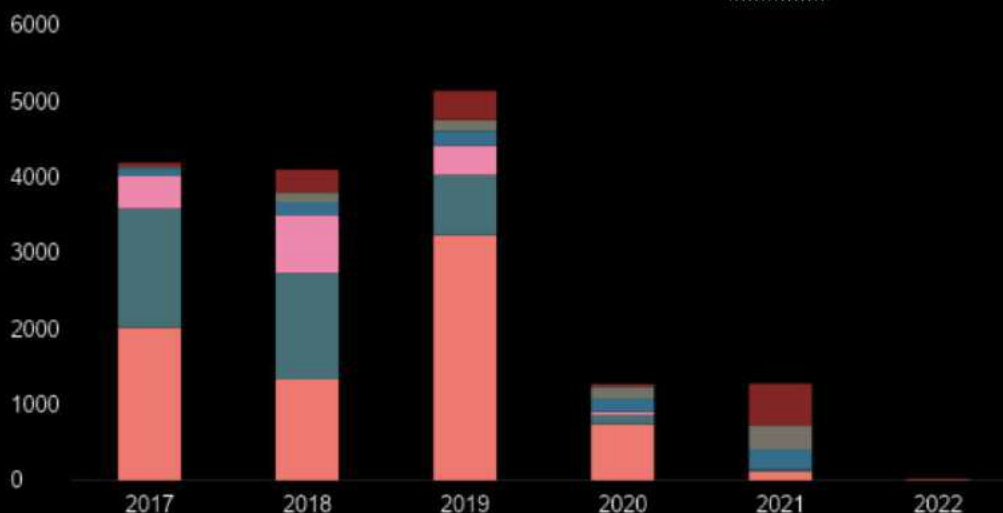
Компанія-імпортер	Кількість вагонів	З них нових	Загальна сума, млн.доларів
ТОВ «СМАРТ РЕЙЛ ЛОГІСТИКС»	2418	0	39,91
ТОВ «РТК-УКРАЇНА»	1603	909	37,04
ДП «НАЕК «Енергоатом»	7	7	19,77
ТОВ «УКРМЕТАЛУРГТРАНС»	359	2	16,44
ТОВ «Слов'янська виробнича компанія»	1110	24	14,31
ТОВ «АЛЬФАРА»	948	613	10,33
ПрАТ ДТЕК «Павлоградвугілля»	460	0	10,29
ПАТ «Завод залізобетонних конструкцій ім. С.Ковальської»	225	135	10,15
ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод»	537	0	8,71
ТОВ «КРОНОСПАН РІВНЕ»	164	164	8,12

Джерело Державна митна служба України

Потрапляння ДП «НАЕК «Енергоатом» в ТОП-10 за сумою закупівель обумовлено придбанням спеціалізованих вагонів для транспортування радіоактивних речовин, які мають найвищу вартість серед всіх товарів дослідженої товарної групи.

Структура імпорту вантажних вагонів за типами, в натуральному вираженні, одиниць техніки

Діаграма 3.1.5



Джерело Державна митна служба України

Імпорттери запчастин. Імпорттерами запчастин виступають переважно компанії, які спеціалізуються на будівництві та ремонті залізничної техніки. Компанії, які мають власний парк, закуповують запчастини у менших обсягах.

Структура імпорту запчастин для залізничного транспорту за імпортерами в грошовому вираженні за період 2017-2022 рр., тис. доларів, %

Діаграма 3.1.6



Джерело Державна митна служба України

Контейнери. За кодом 8609 в базах даних враховані контейнери вантажні різних типів. Для подальшої оцінки обрані поставки лише спеціалізованих контейнерів для перевезення залізницею.

ТОП-10 компаній-імпортерів контейнерів (код 8609), які призначені для перевезення залізницею за період 2017-2022 рр., обсяг імпорту в грошовому вираженні, тис. доларів

Таблиця 3.1.9

Компанія-імпортер	Кількість контейнерів	Загальна сума, тис. доларів
ДП «НАЕК «Енергоатом»	7	21 586,52
ТОВ «КАРПАТНАФТОХІМ»	258	4 161,15
ПП «ЛІДЕР»	20	510,19
ТОВ «НОРДЕКС ЕНЕРДЖИ УКРЕЙН»	53	114,30
ТОВ «ПІВДЕННО-УКРАЇНСЬКА ВЕС»	31	78,24
ТОВ «КД РЕЙЛ ТРАНС»	14	74,37
ПП «ТРАНС ТУР»	28	51,39
ТОВ «СЕКТОР ГАЗУ»	н/д	45,83
ТОВ «Голдвінд Інтернешнл Україна»	13	36,84
ТОВ НВП «Агроінол»	55	15,63

Джерело: Державна митна служба України

Як і в ситуації з вагонами, на першому місці за загальною вартістю поставок - ДП «НАЕК «Енергоатом» з причини високої ціни на спеціалізовані контейнери для транспортування радіоактивних вантажів. Інші імпортери - виробники хімічної продукції, електроенергії та компанії, що надають послуги ремонту обладнання та транспорту.

Оператори вагонного парку

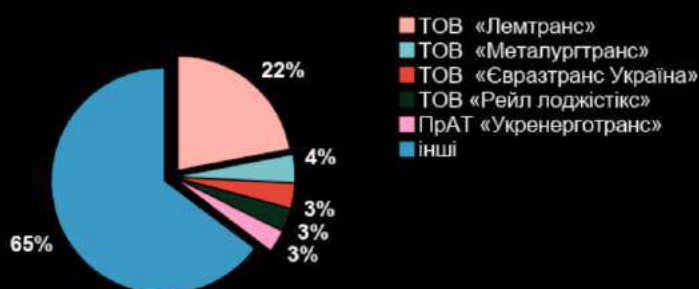
Станом на 01.11.2020 р. в Україні налічувалось близько 900 приватних власників, які володіють 95 377 вагонами. Серед них близько 12 має у власності понад 1000 одиниць. Ще 105 464 вагонів належить АТ «Укрзалізниця».

Основними покупцями послуг з надання у користування вагонів є вантажовласники, вантажовідправники та оператори залізничного рухомого складу, у яких є вагони, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі, але їхнього наявного парку вагонів недостатньо для виконання усього обсягу замовлених послуг.

Найбільшим оператором рухомого складу на ринку України (крім АТ «Укрзалізниця») станом на кінець 2020 року було ТОВ «Лемтранс».

Частки вагонного парку основних приватних операторів рухомого складу станом на листопад 2020 року, %

Діаграма 3.1.7

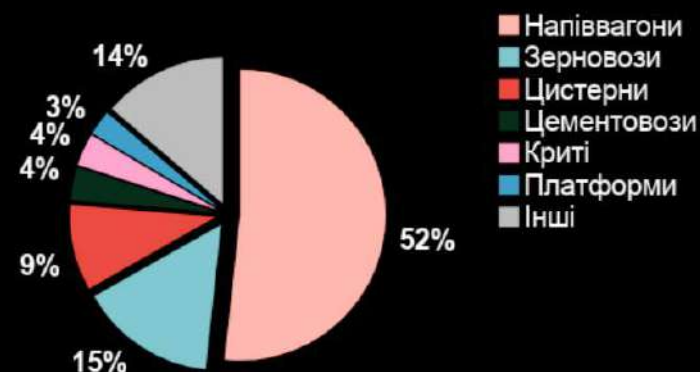


Джерело: «Зелена книга Залізничні вантажні перевезення»

У структурі приватного парку вагонів найбільшу частку займають напіввагони та зерновози, їхня сумарна частка станом на кінець 2020 року становила 66,8%

Структура приватного вагонного парку за типами вагонів, %

Діаграма 3.1.8



Джерело: Державна митна служба України

3.2. Частки ринку основних операторів ринку в розрізі основних сегментів

Локомотиви (код 8601 та 8602).

Власне виробництво локомотивів в Україні незначне.
Основні оператори ринку – імпортери цієї товарної групи

Перелік компаній - операторів ринку локомотивів

Таблиця 3.2.1

Оператор ринку	Галузь діяльності компанії	Вплив війни	Імпортовано або вироблено локомотивів	З них нових
Електровагози (код 8601)				
Виробник				
ТОВ «ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ «ЕНЕРГІЯ», м.Київ, виробничі потужності в Дніпропетровській обл.	Виробництво машин і устаткування для добувної промисловості та будівництва	Помірний (зона обстрілів)	3	
Імпортери				
ТОВ «Завод «Амплітуда», м. Покровськ, Донецька обл.	Завод по виробництву машин і устаткування для добувної промисловості та будівництва	Значний (прифронтова зона)	9	9
ТОВ «М.В.Карго», Одеська область, м. Південний	Спеціально створена компанія для реалізації проекту зернового терміналу порту Південний	Помірний (зона обстрілів)	2	2
ПрАТ «ЮЖКОКС», м. Кам'янське, Дніпропетровська обл.	Коксохімічний завод	Не значний	2	2
ПрАТ «ШУ «Покровське», м.Покровськ, Донецька область	Видобування вугілля підземним способом	Значний (прифронтова зона)	1	1
ІП «УКРТРАНССЕРВІС»	Треjder важкої техніки	Невідомо	1	1
ПрАТ «Запорізький залізорудний комбінат», с. Веселе, Запорізька обл.	Видобування корисних копалин	Окупована територія	1	1
АТ «Марганецький ГЗК», м. Марганець, Дніпропетровська обл.	Видобування корисних копалин	Значний (прифронтова зона)	1	1

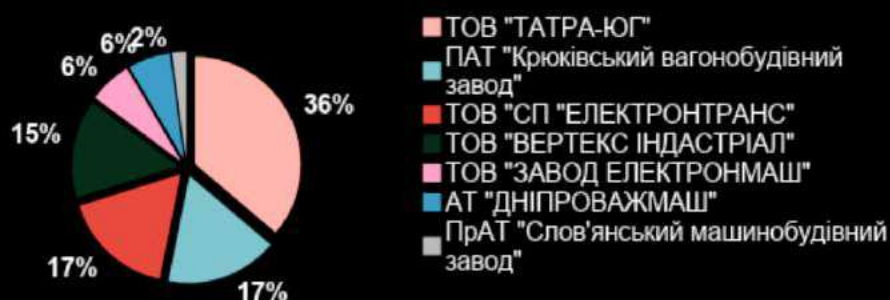
ТОВ «ІНТЕРЕЛЕКТРО-2010», м. Маріуполь	Транспортні послуги	Окупована територія	1	1
ТОВ «БОНУС ТРЕНД» м. Маріуполь	Транспортні послуги	Окупована територія	1	1
Дизель або електро-дизельні локомотиви (8602)				
Виробники				
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ», м.Дніпро	Виробництво машин для важкої промисловості	Помірний (зона обстрілів)	4	
ПрАТ «Слов'янський машинобудівний завод», м.Слов'янськ	Виробництво спеціального устаткування	Значний (прифронтна зона)	4	
ТОВ «ТОВ «КОРУМ ДМЗ», м. Дружківка	Виробництво машин для видобувної промисловості	Значний (прифронтна зона)	8	
Імпортери				
ТОВ «Джиі Україна», м.Київ	Дочірна компанія Джеренал Електрік, посередник при поставках обладнання	Не значний	62	14
ПРАТ «Маріупольський металургійний комбінат ім.Ілліча», м. Маріуполь	Виробництво металопродукції. Припинив роботу в 2022	Окупована територія	29	26
ТОВ «ОТП ЛІЗИНГ», м. Київ	Фінансовий лізинг та надання в оренду обладнання	Не значний	17	0
ТОВ «ПРОМВАГОНТРАНС», м.Київ	Транспортні послуги	Не значний	15	15
ПрАТ «ЦГЗК», м. Кривий Ріг	Видобування та збагачення корисних копалин, входить до «Метінвест»	Не значний	14	6
ПРАТ «ПІВНІЧНИЙ ГІРНИЧО-ЗБАГАЧУВАЛЬНИЙ КОМБІНАТ», м. Кривий Ріг	Видобування та збагачення корисних копалин, входить до «Метінвест»	Не значний	7	0
ПРАТ «ШУ «Покровське», м.Покровськ, Донецька обл.	Видобування вугілля підземним способом	Значний (прифронтна зона)	7	2
ТОВ «МАКСМЕД ІНТЕРНЕТ», м.Київ	Постачання природного газу та електричної енергії (як основний). Відомі як посередник з постачання метизів та запчастин	Не значний	5	3
ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія», м.Київ	Ремонт зд транспорту, перевезення колями «УЗ», маневрові роботи тощо	Не значний	5	0
ПАТ «Дніпровський меткомбінат», м.Кам'янське, Дніпропетровська обл.	Виробництво чорних металів	Не значний	5	2

Джерело Державна митна служба України

Самохідні вагони (код 8603). Основними виробниками самохідних вагонів в Україні є виробники трамваїв: ТОВ «Татра-Юг», ТОВ «Електронтранс» та ТОВ «Електронмаш», багатопрофільне ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», та компанії, що спеціалізуються на промисловому машинобудуванні.

Частки виробників вагонів самохідних за період 2017-2021 рр. в натуральному вираженні, %

Діаграма 3.2.1



Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

ТОВ «Татра-Юг» за період 2017-2021 р. випустило 17 вагонів, ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» та ТОВ «СП «ЕЛЕКТРОНТРАНС» – по 8 одиниць, в той час, як обсяг імпорту – 337 одиниць.

Залізничний транспорт для обслуговування колій (код 8604)

В Україні основні виробники колійних машин та спецтехніки – ТОВ «СПЕЦКРАН» та ПрАТ «Каховський завод електрозварювального устаткування», обидва підприємства розташовані близько до зони бойових дій:

- ПрАТ «Каховський завод електрозварювального устаткування» – окуповано.
- ТОВ «СПЕЦКРАН» розташований в Харкові, інформації про припинення роботи у відкритих джерелах немає.

Техніка в цій товарній групі імпортувалась в незначному обсязі, переважно для потреб підприємств, які обслуговували власні колії.

Пасажирські та спеціалізовані несамохідні вагони (код 8605). В товарну групу під кодом 8605 входять як пасажирські залізничні вагони різних класів, так і спеціалізовані вагони, в тому числі гірничого колійного транспорту (вагонетки).

Частки виробників вагонів самохідних за період 2017-2021 рр. в натуральному вираженні, %

Діаграма 3.2.2



Саме за цими сегментами розподіляється виробництво даної товарної групи в Україні. Основними виробниками є:

- Пасажирських вагонів - ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», оціночно 99% ринку.
- Спеціалізовані вагони (переважно для видобувної промисловості): АТ «Криворізький залізничний комбінат» та ТОВ «КОРУМ Дружківський машинобудівний завод» (знаходиться в прифронтовій зоні), ці дві компанії виробляють понад 90% в товарній групі.

Імпорт за цією товарною групою здійснювався обмежено, та для внутрішніх потреб підприємств.

Вантажні несамохідні вагони (код 8606). Найбільша товарна група за обсягами імпорту в період дослідження. Імпортувалися як нові, так і раніше використані вагони. Імпортери вагонів детально розглянуті 3.1, проте імпорт не перевищує власне виробництво та експорт.

Частки основних операторів ринку (виробники та імпортери) станом на 2021 рік, одиниць техніки, %

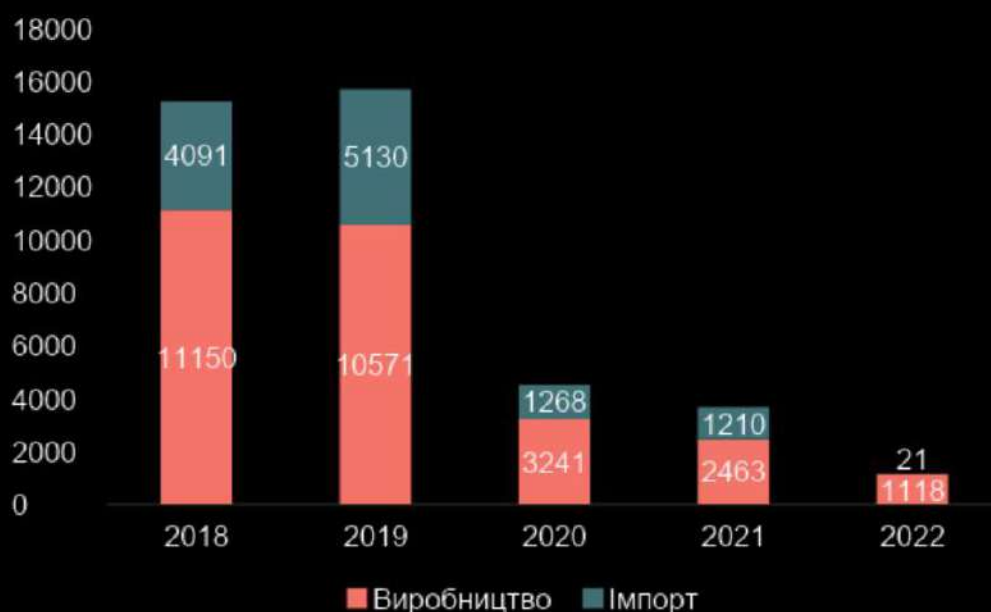
Таблиця 3.2.2

Виробники	Кількість вагонів	Частка від загального ринку	Імпортери	Кількість вагонів	Частка від загального ринку
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	1001	27,3%	ПрАТ «Укренерготранс»	441	13,9%
ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ»	477	13,0%	ТОВ «Кроноспан Рівне»	164	5,2%
ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ»	300	8,2%	ТОВ «Омелянівський кар'єр»	75	2,4%
ТОВ «КОРУМ ДМЗ»	224	6,1%	ТОВ «АГРО-НВ»	54	1,7%
ТОВ «Гірничотранспортна компанія»	201	5,5%	ТОВ «ТЕГРА ЛОДЖИСТИКС»	52	1,6%
«Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця»	64	1,7%	ТОВ «Кроноспан УА»	50	1,6%
ТОВ «ПОЛТАВВАГОН»	40	1,1%	ТОВ «ТЕХІНВЕСТПОСТАЧ»	40	1,3%
ТОВ «АЗОВВАГОН»	34	0,9%	ТОВ «ОККО-Бізнес партнер»	38	1,2%
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ»	31	0,8%	ТОВ «Жмеринський ВРЗ «Експрес»	35	1,1%
ТДВ «ПОПАСНЯНСЬКИЙ ВРЗ»	30	0,8%	ТОВ «НОВОТРЕЙН»	33	1,0%
інші	61	1,7%	інші	228	7,2%
Всього вироблено	2463	67,1%	Всього імпортовано	1210	38,1%

Джерело: Державна митна служба України, дані операторів ринку, оцінка Pro-Consulting

Співвідношення виробництва та імпорту вагонів в 2018-2022 роках (виробництво 2022 рік – оціночно), в натуральному вираженні, одиниць техніки

Діаграма 3.2.3

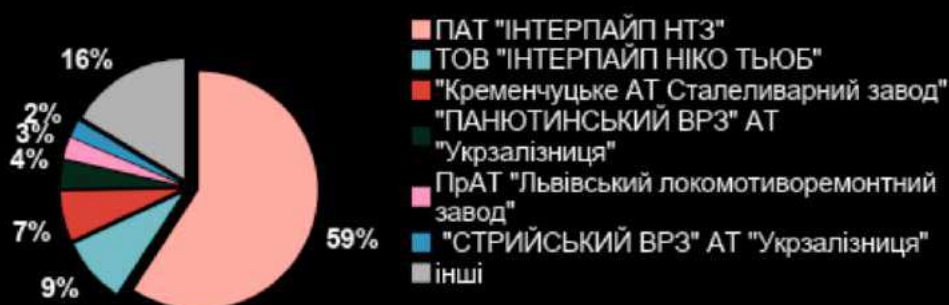


Джерело: Державна митна служба України, дані операторів ринку, оцінка Pro-Consulting

Запчастини для залізничної техніки (код 8607). Ключовий гравець на ринку запчастин – компанії, що входять до складу холдингу «Інтерпайп», які є лідерами виробництва, імпорту та експорту запчастин за весь аналізований період. Отже, комерційний ринок запчастин для залізничної техніки в значному ступені монополізований.

Основні виробники запчастин в 2022 році, в грошовому вираженні, %

Діаграма 3.2.4



Джерело: Державна служба статистики України

Частки імпортерів запчастин для залізничної техніки у 2021 р. в грошовому вираженні, %

Діаграма 3.2.5

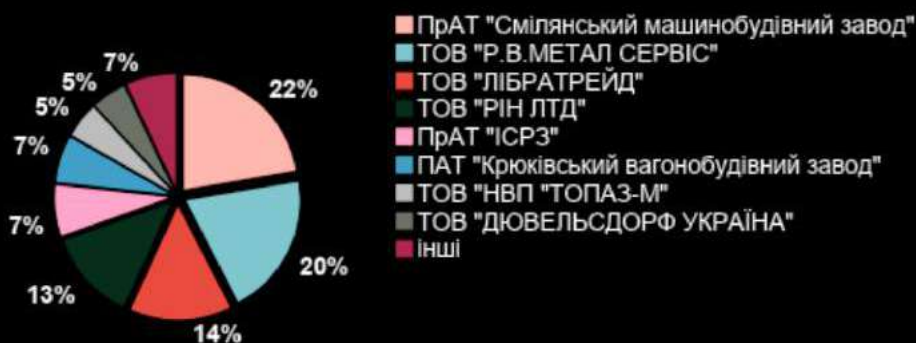


Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

Контейнери.

Частки виробників контейнерів за період 2017-2021 рр. в грошовому вираженні, %

Діаграма 3.2.6

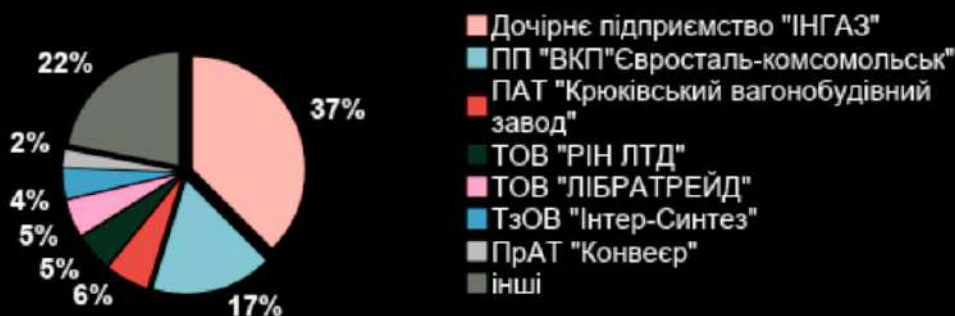


Джерело: Державна служба статистики України

За кодом 8609 в базах даних враховані контейнери вантажні різних типів. Загалом за період дослідження лідером по обігу (імпорту-експорту) контейнерів є компанія «Інгаз», яка спеціалізується на постачанні інертних та технічних газів і супроводженні продажів в цій галузі, проте в 2020-2021 рр. «Інгаз» втрачав свої позиції

Частки операторів ринку контейнерів (трейдерів) за період 2017-2021 рр. в грошовому вираженні (оцінка), %

Діаграма 3.2.7

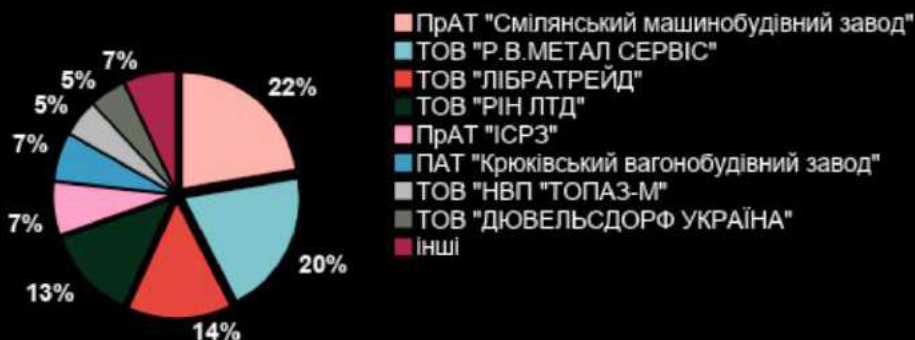


Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

Контейнери.

Частки виробників контейнерів за період 2017-2021 рр. в грошовому вираженні, %

Діаграма 3.2.6

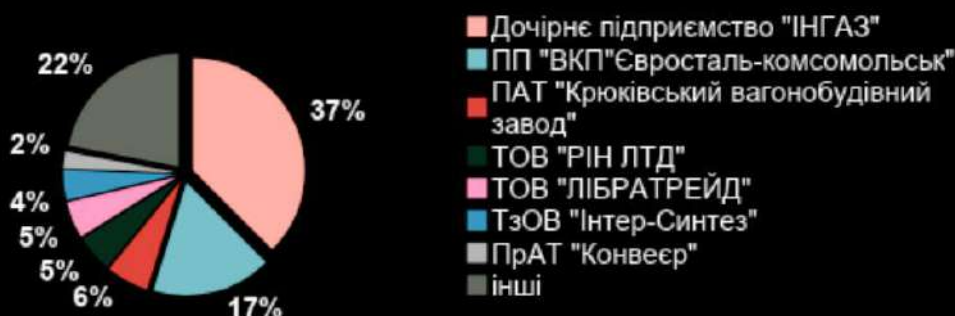


Джерело: Державна служба статистики України

За кодом 8609 в базах даних враховані контейнери вантажні різних типів. Загалом за період дослідження лідером по обігу (імпорту-експорту) контейнерів є компанія «Інгаз», яка спеціалізується на постачанні інертних та технічних газів і супроводженні продажів в цій галузі, проте в 2020-2021 рр. «Інгаз» втрачав свої позиції

Частки операторів ринку контейнерів (трейдерів) за період 2017-2021 рр. в грошовому вираженні (оцінка), %

Діаграма 3.2.7



Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

3.3. Ступінь конкуренції і ризику. Факторний аналіз ринкових часток конкурентів

Для оцінки впливу конкурентного середовища на ринок була використана методологія п'яти конкурентних сил М. Портера. Оскільки ринки по товарних групах помітно відрізняються, оцінка проведена по 2 товарних групах з найбільшим експортним потенціалом: вантажних вагонах та запчастинах (виходячи з пункту 5.1)

Основні параметри оцінки конкурентного середовища на ринку за методикою М. Портера

Таблиця 3.3.1

Конкурентні сили	Факторний стан	Оцінка фактора, бал		
		1	2	3
Загроза входження нових операторів	Економія на масштабі при виробництві товарів	Значний	Він є лише у кількох операторів	Відсутні
	Наявність сильних гравців на ринку	2-3 основних гравці (загальна частка понад 80%)	2-3 великих гравці (загальна частка близько 50%)	Є великі гравці
	Рівень диференціації товару	Всі ніші зайняті гравцями	Є вільні ніші	Низький рівень диференціації товару
	Рівень фінансових вкладень, необхідних для виходу на ринок	Високий (термін окупності перевищує 1 рік)	Середній (окупність протягом 6-12 місяців роботи)	Низький (окупність протягом 1-3 місяців)
	Доступ до каналів збуту	Доступ обмежений	Доступ вимагає вливання помірних інвестицій	Повністю відкритий доступ
	Галузева політика держави	Галузь жорстко регулюється державою	Низький рівень впливу	Немає державних обмежень
	Готовність операторів знижувати ціни	По можливості всі гравці знижують собівартість продукції	Великі гравці не мають наміру знижувати вартість	Гравці не йдуть на зниження витрат
	Темпи зростання галузі	Застій або падіння	Уповільнення	Високе зростання
	До 8 балів	Низький рівень загрози виходу нових гравців		
	9-16 балів	Середній рівень загрози виходу на ринок		
	17-24 бали	Високий рівень загрози входження нових гравців		
Вплив продуктів-замінників	Товари-замінники «ціна-якість»	Не існує	Існують, але частка ринку низька	Існує і займає високу частку ринку
	1 бал	Низька загроза		
	2 бали	Середня загроза		
	3 бали	Високий рівень конкуренції		
Розмінна сила покупців	Частка покупців при великому обсязі продажів	Обсяг продажів рівномірно розподілений між клієнтами	Близько 50% припадає на невелику частину клієнтів	Понад 80% продажів надходить від кількох клієнтів
	Схильність до вживання подібного продукту	Продукт абсолютно унікальний, аналогів на ринку немає	Продукт компанії схожий в більшій частині асортименту, але має ряд унікальних характеристик	Продукт не унікальний, є повні аналоги

	Чутливість споживачів до коливань цін	Покупці абсолютно <u>нечутливі</u> до цін	Покупець може віддати перевагу аналогу тільки при наявності істотної різниці в ціні	Покупець завжди віддає перевагу товару за нижчою ціною.
	Ступінь задоволеності споживачів якістю одержуваного товару	Повна задоволеність якістю продукції	Середній рівень задоволеності	Невдоволення ключовими характеристиками продукту
	До 4 балів	Низька загроза виходу клієнта		
	5-8 балів	Середня загроза виходу клієнта		
Розмінна сила постачальників	Кількість постачальників	Широкий вибір постачальників	Кілька великих постачальників	Монополія постачальників
	Можливості постачальників (виробничі потужності)	Необмежені можливості	Потужності постачальників обмежені, але є потенціал для зростання	Можливості сильно обмежені
	Сума витрат при виборі іншого постачальника	Низькі витрати	Середня вартість	Високі витрати
	Зацікавленість постачальників у співпраці	Високий пріоритет для постачальника	Середній пріоритет для постачальника	Низький пріоритет для постачальника
	До 4 балів	Низький рівень впливу на постачальників		
	5-8 балів	Середній рівень впливу на постачальників		
	9-12 балів	Високий рівень впливу на постачальників		
Внутрішньогалузева конкуренція	Кількість гравців	Мала кількість операторів (1-3)	Середній рівень насичення ринку (3-10)	Високий рівень насичення ринку
	Загальна динаміка розвитку ринку	Високий	Уповільнення, але зростання	Стагнація або спад ринку
	Ступінь диференціації продукції на ринку	Продукція різних виробників істотно відрізняється	Продукт на ринку стандартизований, але володіє різними додатковими властивостями.	Продукція на ринку стандартизована
	Обмеження на підвищення цін	Можливість підвищення цін для покриття зростаючих витрат і зростання прибутку	Можливість підвищення цін для покриття зростаючих витрат	Відсутність можливості підвищення цін (жорстка цінова конкуренція)
	До 4 балів	Низький рівень внутрішньогалузевої конкуренції		
	5-8 балів	Середній рівень внутрішньогалузевої конкуренції		
	9-12 балів	Високий рівень внутрішньогалузевої конкуренції		

Джерело: оцінка Pro-Consulting

Оцінка конкурентного середовища на ринку
вантажних вагонів України

Таблиця 3.3.2

Конкурентні сили	Статус фактора	Оцінка фактора, бала		
		1	2	3
Загроза входу нових операторів	Економія на масштабі у виробництві продукції		☐	
	Наявність сильних гравців на ринку		☐	
	Рівень диференціації товару		☐	
	Рівень необхідних фінансових вкладень для виходу на ринок	☐		
	Доступ до каналів збуту		☐	
	Галузева політика держави		☐	
	Готовність операторів знижувати ціни			☐
	Темпи зростання галузі	☐		
	Оцінки	15 балів, середній рівень загрози виходу на ринок нових операторів		
Ринкова сила постачальників	Товар-замінник «ціна-якість»		☐	
	Оцінки	2 бали, середня загроза з боку товарів-замінників (автотранспорт)		
	Кількість постачальників		☐	
	Можливості постачальників (виробничі потужності)			☐
	Сума витрат при виборі іншого постачальника		☐	
	Зацікавленість постачальників у співпраці	☐		
	Оцінки	8 балів, середній рівень впливу на постачальників		
Ринкова влада покупців	Частка клієнтів з високим обсягом продажів			☐
	Схильність до вживання подібного продукту			☐
	Чутливість споживачів до коливань цін		☐	
	Ступінь задоволеності споживачів якістю продукції		☐	
	Оцінки	10 високий рівень конкуренції по роботі з клієнтом		
Внутрішньогалузева конкуренція	Кількість гравців		☐	
	Загальна динаміка розвитку ринку			☐
	Ступінь диференціації товарів на ринку			☐
	Обмеження на підвищення цін		☐	
	Оцінки	10 балів високий рівень внутрішньогалузевої конкуренції		

Джерело: оцінка Pro-Consulting

Зміна ринкової частки компанії за рахунок зміни сукупного обсягу реалізації всіх конкурентів:

$$\Delta S_c = 0,5 \left[\Delta S + V_b / (V_b + V_c') - V_b' / (V_b' + V_c) \right]$$

де V_b , V_b' - обсяг виробництва компанії на початок і кінець року,
 V_c , V_c' - сукупний обсяг виробництва всіх компаній на ринку.

Факторний аналіз динаміки ринкової частки виробників
вантажних вагонів за 2021-2022 рр.

Таблиця 3.3.3

Виробник	Обсяг виробництва, одиниць		Частка у виробництві, %		$\Delta S_{\text{в}}$	$\Delta S_{\text{с}}$	ΔS	Темп приросту ринкової частки ($I_{\text{а}}$), %
	2021 р. ($Y_{\text{в}}$)	2022 р. ($Y_{\text{в}}'$)	2021 р. (S)	2022 р. (S')				
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	1001	492	40,64%	44,01%	0,02	0,02	3,37%	8,28%
ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ»	477	308	19,37%	27,55%	0,04	0,04	8,18%	42,25%
ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ»	300	245	12,18%	21,91%	0,05	0,05	9,73%	79,92%
ТОВ «КОРУМ ДМЗ»	224		9,09%	0,00%	-	-	-9,09%	-100,00%
ТОВ «Гірничотранспортна компанія»	201	29	8,16%	2,59%	-0,03	-0,03	-5,57%	-68,21%
«Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця»	64	2	2,60%	0,18%	-0,01	-0,01	-2,42%	-93,12%
ТОВ «ПОЛТАВВАГОН»	40	8	1,62%	0,72%	-0,00	-0,00	-0,91%	-55,94%
ТОВ «АЗОВВАГОН»	34		1,38%	0,00%	-	-	-1,38%	-100,00%
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ»	31	10	1,26%	0,89%	-0,00	-0,00	-0,36%	-28,93%
ТДВ «ПОПАСНЯНСЬКИЙ ВРЗ»	30	11	1,22%	0,98%	-0,00	-0,00	-0,23%	-19,22%
Всього	2 463	1 118						

Джерело: оцінка Pro-Consulting

За рік ТОП-3 виробників посилили свою позицію на ринку, найбільший приріст ринкової частки у ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ» +79,92%. ТОВ «КОРУМ ДМЗ» та ТОВ «АЗОВВАГОН» взагалі припинили виробництво, та вийшли з ринку. Виробництво на ТДВ «ПОПАСНЯНСЬКИЙ ВРЗ» не нульове за рахунок перших 2 місяців 2022 р., після окупації Попасної навесні 2022 року ця компанія також припинила виробництво.

Оцінка конкурентного середовища на ринку запчастин України

Таблиця 3.3.4

Конкурентні сили	Статус фактора	Оцінка фактора, бала		
		1	2	3
Загроза входу нових операторів	Економія на масштабі у виробництві продукції	☐		
	Наявність сильних гравців на ринку	☐		
	Рівень диференціації товару		☐	
	Рівень необхідних фінансових вкладень для виходу на ринок	☐		
	Доступ до каналів збуту		☐	
	Галузева політика держави		☐	
	Готовність операторів знижувати ціни		☐	
	Темпи зростання галузі	☐		
	Оцінки	12 балів, середній рівень загрози виходу на ринок нових операторів		
Ринкова сила постачальників	Товар-замінник «ціна-якість»	☐		
	Оцінки	1 бал, низька загроза з боку товарів-замінників		
	Кількість постачальників		☐	
	Можливості постачальників (виробничі потужності)		☐	
	Сума витрат при виборі іншого постачальника		☐	
	Зацікавленість постачальників у співпраці		☐	
	Оцінки	8 балів, середній рівень впливу на постачальників		

Ринков а влада покупці в	Частка клієнтів з високим обсягом продажів			☐
	Схильність до вживання подібного продукту			☐
	Чутливість споживачів до коливань цін			☐
	Ступінь задоволеності споживачів якістю продукції		☐	
	Оцінки	11 високий рівень конкуренції по роботі з клієнтом		
Внутрі шнього галузева конкур енція	Кількість гравців		☐	
	Загальна динаміка розвитку ринку			☐
	Ступінь диференціації товарів на ринку			☐
	Обмеження на підвищення цін		☐	
	Оцінки	10 балів високий рівень внутрішньогалузевої конкуренції		

Джерело: оцінка Pro-Consulting

В цілому ринок залізничних запчастин характеризується середнім рівнем конкуренції, існує можливість виходу нових гравців на ринок, як за рахунок перепрофілювання існуючих металообробних підприємств, так і при збільшенні імпорту до України. Товарів-замінників, не існує на ринку, отже з цього боку загроза також може бути лише непряма – за рахунок збільшення частки автотранспортних перевезень.

Зміна ринкової частки фірми за рахунок зміни сукупного обсягу реалізації всіх конкурентів:

$$\Delta S_c = 0,5 \left[\Delta S + V_b / (V_b + V_c') - V_b' / (V_b' + V_c) \right]$$

де V_b , V_b' - обсяг виробництва компанії на початок і кінець року,

V_c , V_c' - сукупний обсяг виробництва всіх компаній на ринку.

Факторний аналіз динаміки ринкової частки виробників запчастин за 2021-2022 роки

Таблиця 3.3.5

Виробник	Обсяг виробництва, млн.доларів		Частка у виробництві %		ΔS_b	ΔS_c	ΔS	Темп приросту ринкової частки (T_s)
	2021 р. (V_b)	2022 р. (V_b')	2021 р. (S)	2022 р. (S')				
ПАТ «ІНТЕРПАЙП НТЗ»	234,28	48,45	9,51%	4,33%	-0,03	-0,03	-5,18 %	-54,44%
ТОВ «ІНТЕРПАЙП Ніко Тьюб»	15,19	7,23	0,62%	0,65%	0,00	0,00	0,03%	4,83%
«Кременчуцьке АТ Сталеліварний завод»	11,40	5,40	0,46%	0,48%	0,00	0,00	0,02%	4,31%
«ПАНЮТИНСЬКИЙ ВРЗ» АТ «Укрзалізниця»	-	3,17	0,00%	0,28%			0,28%	вихід на ринок
ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	-	2,30	0,00%	0,21%			0,21%	вихід на ринок
«СТРИЙСЬКИЙ ВРЗ» АТ «Укрзалізниця»	0,02	1,87	0,00%	0,17%	0,00	0,00	0,17%	16826,44 %
ТОВ «УКРТРАНСПНЕВМАТИКА»	3,09	1,41	0,13%	0,13%	0,00	0,00	0,00%	0,20%
ТОВ «ДИЗЕЛЬНИЙ ЗАВОД»	1,78	1,17	0,07%	0,10%	-	-	0,03%	45,04%
ТОВ «Міжнародне ділове співробітництво»	-	1,03	0,00%	0,09%			0,09%	вихід на ринок
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	1,87	0,91	0,08%	0,08%	0,00	0,00	0,01%	6,88%
Всього	327,64	81,80						

Джерело: оцінка Pro-Consulting

4. Виробництво залізничної техніки в 2017-2022 рр.

4.1. Динаміка виробництва в кількісних показниках

Виробництво по товарних групах в натуральному вираженні (всі товари, окрім запчастин в штуках, запчастини в тис.тонн, що додатково зазначено)

Таблиця 4.1.1

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Електровози	5	4	6	8		
Тепловози та гібриди					5	
Трамваї	2	7	9	17	12	
Засоби транспортні для технічного обслуговування й ремонту колій	8	4	6	2	34	
Вагони пасажирські та спеціалізовані несамохідні	70	11	36	48	112	48
Вагони вантажні	6898	11405	10813	3269	2463	1118
Запчастини (в тис.тоннах)	6,55	9,27	11,68	7,59	8,75	2,67*
Контейнери	6427	5235	4211	4831	6202	1772

Джерело: за даними операторів ринку

Відмічається загальна тенденція до зменшення обсягів виробництва всіх видів товарів в 2022 році, яке, вочевидь, є наслідком повномасштабного вторгнення росії.

Основним та найбільш показовим напрямом виробництва залізничної техніки в Україні є виробництво вантажних вагонів

Динаміка виробництва вантажних вагонів в натуральному вираженні, одиниць техніки

Діаграма 4.1.1



Джерело: за даними операторів ринку

4.2. Динаміка виробництва в вартісних показниках

Оцінка вартості виробленої продукції проведена за даними Державної служби статистики та базується на даних про обсяги реалізованої продукції. За аналізом звітності основних виробників (Дніпровагонмаш та Крюківського вагонобудівного заводу) річні обсяги реалізації та виробництва мають розбіжність в межах 10%, отже загальна тенденція реалізації може бути екстрапольована на виробництво.

Динаміка реалізації залізничної техніки (вагони та локомотиви) в грошовому вираженні, порівняння в гривнях (млрд. грн) і доларах (млн. доларів) Діаграма 4.2.1



Джерело: Державна служба статистики України

Таким чином, після кризового 2020 року реалізація залізничної техніки поступово відновлюється, але з урахуванням інфляції та зміни курсу валют тенденція продовжує залишатись негативною.

4.3. Частки внутрішніх виробників

Станом на 2021 рік ТОП-5 виробників вагонів мали сумарну частку від ринку (з урахуванням імпорту) понад 60%.

Обсяги виробництва вантажних вагонів у 2017-2022 рр., ТОП-10 виробників станом на 2021 р., одиниць техніки

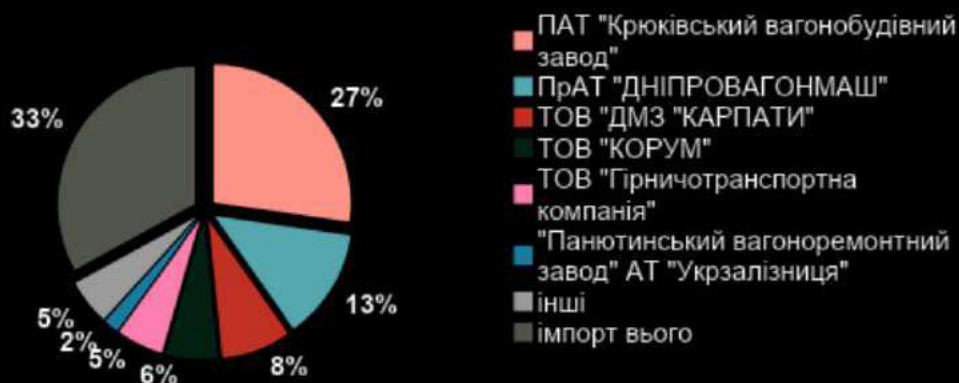
Таблиця 4.3.1

Компанія-виробник	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	2013	3698	5237	1569	1001	492
ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ»	870	2312	2018	784	477	308
ТОВ «ДМЗ «КАРПАТИ»		1023	1424	396	300	245
ТОВ «КОРУМ Дружківський машинобудівний завод»					224	
ТОВ «Гірничотранспортна компанія»	202	211	211	98	201	29
ФІЛІЯ «Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця»	1349	1623	8		64	2
ТОВ «ПОЛТАВВАГОН»				28	40	8
ТОВ «АЗОВВАГОН»					34	
АТ «ДНІПРОВАЖМАШ»	20	11	34	13	31	10
ТДВ «ПОПАСНЯНСЬКИЙ ВРЗ»	875	1187			30	11
інші	1569	1340	1881	381	61	13
Всього	6898	11405	10813	3269	2463	1118
Темп зміни загальної кількості вагонів, %		65%	-5%	-70%	-25%	-55%

Джерело: Державна служба статистики України

Частки виробників вагонів у 2021 р. в натуральному вираженні у порівнянні до обсягів імпорту

Діаграма 4.3.1

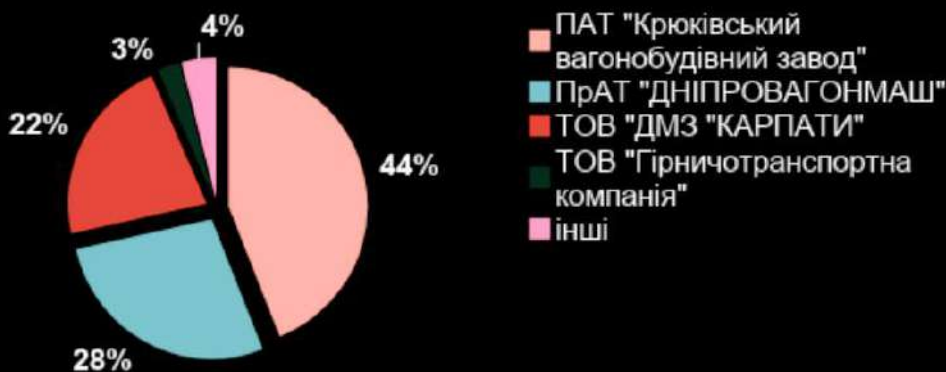


Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

В 2022 році відбувся перерозподіл часток, оскільки 2 гравці з ТОП-5 знаходяться в прифронтовій зоні, наразі станом на 2022 рік розподіл часток ринку наступний

Частки виробників вагонів у 2022 р. в натуральному вираженні, %

Діаграма 4.3.2



Джерело: Державна служба статистики України

Обсяги реалізації запчастин у 2017-2022 рр., ТОП-10 виробників
станом на 2022, млн. грн.

Таблиця 4.3.2

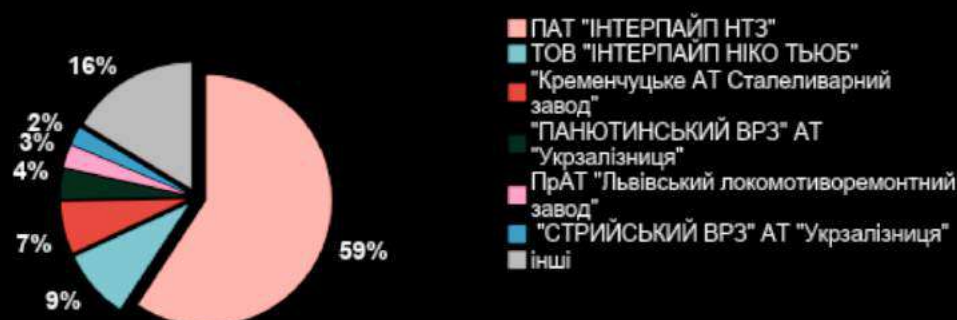
Виробник	Обсяг реалізації продукції в млн. грн.					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ПАТ «ІНТЕРПАЙП НТЗ»	3631,68	4794,13	7484,20	5649,80	6395,96	1564,98
ТОВ «ІНТЕРПАЙП НІКО ТЬЮБ»					414,75	233,50
«Кременчуцьке АТ Сталеливарний завод»	710,92	1272,35	996,33	216,48	311,20	174,33
«ПАНЮТИНСЬКИЙ ВРЗ» АТ «Укрзалізниця»	1,81	1,11	2,99			102,27
ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	4,37	3,81	2,81	1,27		74,17
«СТРИЙСЬКИЙ ВРЗ» АТ «Укрзалізниця»	7,66	19,86	16,04	2,14	0,67	60,51
ТОВ «УКРТРАНСПНЕВМАТИКА»	122,65	202,71	178,62	79,13	84,35	45,39
ТОВ «ДИЗЕЛЬНИЙ ЗАВОД»			15,70		48,67	37,91
ТОВ «Міжнародне ділове співробітництво»				35,02		33,31
ПАТ «Кроківський вагонобудівний завод»	226,89	196,05	95,51	19,49	51,00	29,27
ТОВ «ДДАП-РАКС»	95,85	73,55	3,45	2,21	171,49	18,71
інші	1513,69	1712,95	1669,12	1456,29	1466,53	267,91
Всього	6315,53	8276,52	10464,78	7461,82	8944,62	2642,27
Темп зміни загального обсягу продажів, %		31,1%	26,4%	-28,7%	19,9%	-70,5%

Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

Частки виробників запчастин залишились відносно стабільними на фоні загального падіння ринку. Компанії групи «Інтерпайп» продовжують утримувати домінуюче лідерство, проте частки зменшилися (детальніше розглянуто в розділі 3.3).

Частки виробників запчастин у 2022 р. в грошовому вираженні, %

Діаграма 4.3.3



Джерело: Державна служба статистики України

5. Зовнішня торгівля та ЗЕД

5.1. Експорт залізничної техніки з України в 2017-2022 рр.

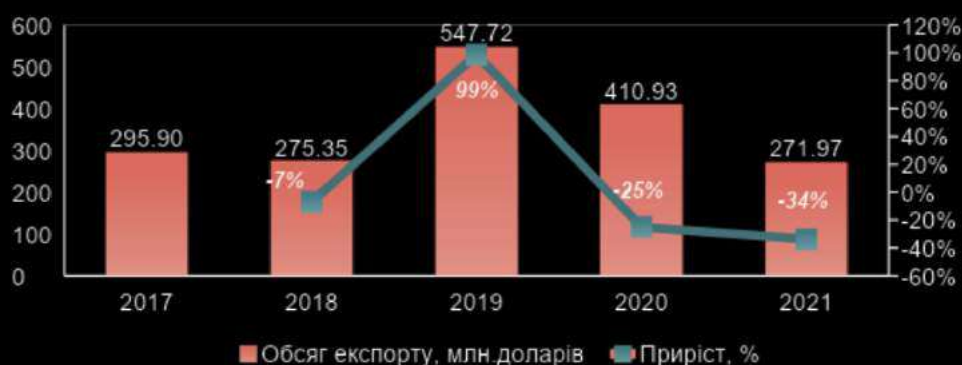
Узагальнена оцінка по всіх товарних групах можлива лише у грошовому вираженні, оскільки кількісно товари різних груп порівнювати нерационально.

Загалом за результатами 5 років (2017-2021 рр.) найбільше в грошовому вираженні експортувалось запчастин, найменше – пасажирських вагонів. Частки експорту розподілені наступним чином:

- Локомотиви 0,5%
- Вагони самохідні 1,1%
- Залізничний транспорт для обслуговування колій 0,2%
- Вагони пасажирські несамохідні 0,1%
- Вагони вантажні несамохідні 24,6%
- Частини локомотивів та вагонів 70,7% (з них 95% - товари по коду 8607191090: штамповані сталеві вісі, зібрані (колісні пари); колеса та їх частини)
- Контейнери 2,8%

Динаміка експорту залізничної техніки (сумарно за всіма товарними групами) за 2017-2021 рр. у грошовому вираженні, млн. доларів

Діаграма 5.1.1

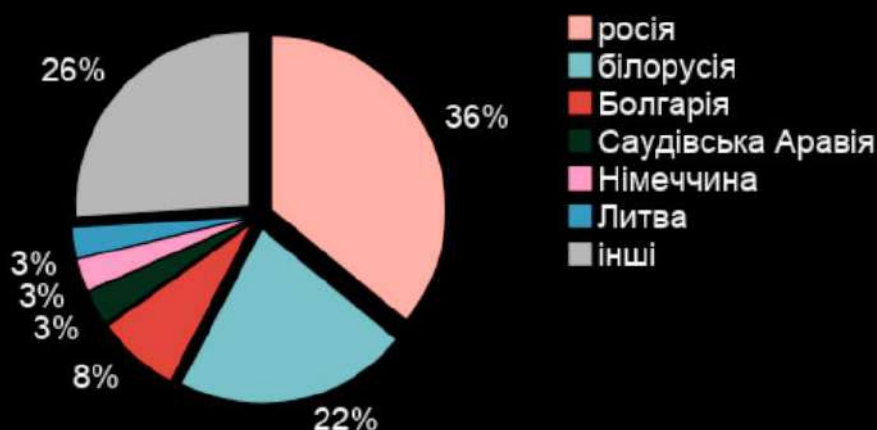


Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

До початку повномасштабного вторгнення основними експортерами української залізничної техніки були росія та білорусь, займаючи загалом більше 50%

Географія експорту залізничної техніки, зведена за видами, сумарно за період 2017-2021 рр., у вартісних показниках, млн. доларів, %

Діаграма 5.1.2



Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

Географія експорту залізничної техніки за період 2017-2021 рр. сегментована за товарними групами

Таблиця 5.1.1

	Обсяг експорту млн. доларів	Частка в грошовому вираженні, %	Обсяг експорту, тонн	Частка в натуральному у вираженні, %
Локомотиви				
росія	3,9	42,8%	1265,2	32,2%
Латвія	1,7	18,3%	1139,7	29,0%
Грузія	1,3	14,1%	496,0	12,6%
Казахстан	1,0	11,4%	214,1	5,4%
Болгарія	0,9	9,7%	430,1	10,9%
Киргизстан	0,1	0,9%	13,7	0,3%
інші	0,3	2,8%	371,8	9,5%
Всього	9,1		3930,6	
Вагони самохідні				
росія	11,3	58%	605,0	76,2%
Єгипет	8,2	42%	189,0	23,8%
Всього	19,5		794,0	
Залізничний транспорт для обслуговування колій				
Польща	2,8	72%	1100,2	73,3%
Вірменія	0,8	20%	57,0	3,8%
Грузія	0,3	7%	184,5	12,3%
Молдова	0,0	1%	160,0	10,7%
Всього	3,9		1501,7	
Вагони пасажирські несамохідні				
росія	1,2	100%	159,8	100,0%
Всього	1,2		159,8	
Вагони вантажні				
росія	180,8	41%	193252,2	55,5%
Білорусь	161,2	36%	76205,6	21,9%
Литва	33,0	7%	21808,5	6,3%
Казахстан	13,6	3%	6127,7	1,8%
Молдова	10,8	2%	15514,6	4,5%
Монголія	10,6	2%	4321,7	1,2%
інші	33,2	7%	31272,9	9,0%
Всього	443,1		348503,1	
Запчастини				
росія	448,7	35%	307938,6	36,8%
Білорусь	229,1	18%	140615,0	16,8%
Болгарія	135,4	11%	106974,1	12,8%
Саудівська Аравія	56,8	4%	37027,4	4,4%
Словаччина	48,7	4%	26828,5	3,2%
Німеччина	46,6	4%	28298,1	3,4%
інші	309,4	24%	189112,0	22,6%
Всього	1274,7		836793,8	
Контейнери				
Франція	19,8	39%	13547,6	41%
Нідерланди	8,0	16%	5047,6	15%
Німеччина	5,5	11%	2263,3	7%
США	5,2	10%	597,2	2%
Польща	5,1	10%	1268,1	4%
росія	1,6	3%	8203,7	25%
інші	5,2	10%	2313,3	7%
Всього	50,3		33240,8	

Для значної частки товарів росія та Білорусь були основними закордонними напрямками збуту. Найбільш залежними від ринку цих країн були виробники вантажних вагонів – загалом експорт в ці 2 країни складав в різні роки 70-80% від всього експорту вантажних вагонів. Найменше від втрати цих ринків постраждали виробники контейнерів, які і раніше, переважно, продавали продукцію в країни ЄС та в США

Географія ринку залізничної техніки, без виділення товарних груп.
Обсяги імпорту в грошовому вираженні в 2022 році, млн. доларів

Діаграма 5.1.2



Джерело: [United Nations Statistics Division](#)

По більшості товарних груп Україна експортувала незначні обсяги продукції, частка понад 1% в обсязі світової торгівлі належить Україні лише по 2 товарним групам – вантажних вагонів та запчастин.

Частка українського експорту в імпорті продукції іноземних країн, %

Таблиця 5.1.2

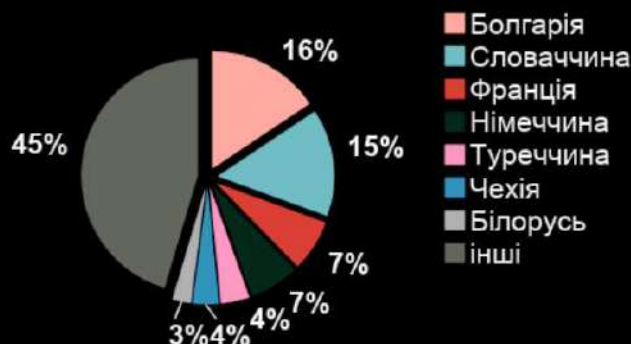
Товарна група	2017	2018	2019	2020	2021
Локомотиви	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Вагони самохідні	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%
Залізничний транспорт для обслуговування колій	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%
Вагони пасажирські несамохідні	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Вагони вантажні несамохідні	0,0%	2,0%	4,4%	3,9%	1,1%
Частини локомотивів та вагонів	0,0%	1,6%	2,9%	2,5%	1,8%
Контейнери	0,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%

Джерело: [United Nations Statistics Division](#)

Враховуючи припинення торгівлі з росією та білорусією, у 2022 р. відбувся перерозподіл географії поставок залізничної техніки з України.

Географія експортних поставок залізничної техніки з України в 2022 р., в грошовому вираженні, млн. доларів, %

Діаграма 5.1.3



Джерело: [United Nations Statistics Division](#), скореговані за даними Державної Митної служби України

ТОП-5 країн-імпортерів за обсягом імпорту української залізничної техніки, в грошовому вираженні станом на 2022 рік

Таблиця 5.1.3

Країна	Місце України серед постачальників в	Основні товари поставок	Конкуренти (топ-3)	Зміна обсягів імпорту з України у порівнянні з 2021 р.
Болгарія	1	запчастини	Німеччина Іспанія Словаччина	-20,5%
Словаччина	7	запчастини	Чехія Угорщина Німеччина	22,30%
Франція	18	запчастини та контейнери	Німеччина Іспанія Словаччина	+353% по запчастинах, по контейнерах без суттєвих змін
Німеччина	20	запчастини та контейнери	Австрія Польща Швейцарія	152% по запчастинах, по контейнерах стабільно
Білорусь	країна не надає інформацію, в деяких базах міжнародної торгівлі (Trade Map) обсяги обчислені екстраполяцією з попередніх років, тому згідно з цими даними, Білорусь досі активно торгує з Україною. Проте за інформацією Державної митної служби торгівля залізничною технікою з Білоруссю припинена, дата останньої угоди – 23 лютого 2022 р.			

Джерело: [United Nations Statistics Division](#)

Отже, за умови збереження тенденцій на світовому ринку та в українському виробництві найбільший потенціал розвитку мають товарні групи запчастин та контейнерів.

Оскільки протягом останніх років основним товаром для експорту в групі запчастин були колеса, вісі, колісні пари та інші подібні продукти, що об'єднані під кодом 8607191090, доцільно вважати пріоритетним саме цей напрям.

Експорт запчастин за видами (сегментація за кодами) за період 2017-2022 рр. Таблиця 5.1.4
в грошовому вираженні, млн. доларів

код	Вид продукції	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Частк а в 2022
860719109 0	вісі, колісні пари; колеса та їх частини: штамповані сталеві	146,2 7	167,4 7	317,7 7	279,4 0	209,6 4	100,6 4	94,9%
860730000 0	крюки та інші зчіпні пристрої, буфери та їх частини	10,44	13,57	16,21	8,79	6,69	1,07	1,0%
860719900 0	частини візків, ходових балансирних візків та аналогічних візків	1,00	4,63	30,43	2,91	4,16	0,25	0,2%
860799800 0	запчастини, що не увійшли до інших категорій	2,86	5,89	4,36	3,60	1,92	1,42	1,3%
860729000 0	гальмові пристрої та їх частини інші	1,83	3,69	1,87	1,24	1,88	0,90	0,8%
860712000 0	інші візки та візки Бісселя	2,09	1,90	2,08	4,06	0,11	0,39	0,4%
860721900 0	пневматичні гальма та їх частини з чавуну або сталі	0,95	1,13	1,17	1,06	0,79	0,60	0,6%
860791100 0	запчастини локомотивів: осьові букси та їхні частини	0,20	0,40	0,48	0,68	0,83	0,35	0,3%
860799100 0	частини буксових вузлів, балансири, адаптери тощо	0,06	0,39	1,20	0,55	0,12	0,03	0,0%
860791900 0	інші запчастини локомотивів	0,31	0,52	0,88	0,18	0,24	0,13	0,1%
860721100 0	пневматичні гальма та їх частини інші	0,22	1,10	0,27	0,10	0,22	0,26	0,2%
860719101 0	вісі, колісні пари; колеса та їх частини інші	0,07	0,30	0,24	0,04	0,01	0,01	0,0%

Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consultin

5.2. Імпорт в Україну в 2017-2022 рр.

Обсяги імпорту залізничної техніки в Україну за категоріями у 2017-2022 рр.,
тис. доларів

Таблиця 5.2.1

Постачальники	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017-22 рр.
Локомотиви 8601 та 8602							
США	0,00	66115,77	33036,42	0,00	0,00	0,00	99 152,18
Чехія	185,45	2308,29	1296,75	6382,68	6716,87	888,92	17 778,96
росія	2448,51	6767,99	245,14	108,09	198,64	0,00	9 768,37
Латвія	435,55	907,09	4202,27	0,00	880,07	0,00	6 424,99
Естонія	0,00	163,73	0,00	4870,91	105,41	0,00	5 140,05
інші	282,55	1204,78	909,76	511,65	525,08	21,05	3454,87
всього	3352,07	77467,65	39690,34	11873,34	8426,06	909,96	141 719,42
Вагони самохідні 8603							
Польща	35571,64	16551,14	1659,11	3456,64	11927,52	0,00	69 166,05
Чехія	1534,00	649,55	980,89	1100,87	1267,61	43,43	5 576,35
Німеччина	0,00	895,34	0,00	0,00	0,00	0,00	895,34
Словаччина	334,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	334,98
Латвія	0,00	274,99	0,00	0,00	0,00	0,00	274,99
Китай	0,00	0,00	0,00	8,17	0,00	0,00	8,17
всього	37440,62	18371,02	2640,00	4565,67	13195,13	43,43	76 255,87
Залізничний транспорт для обслуговування колій 8604							
росія	482,01	824,48	629,78	2424,04	1273,17	86,41	5 719,89
Беларусь	0,00	0,00	0,00	26,93	0,00	0,00	26,93
Італія	0,00	0,00	0,00	6,59	0,00	0,00	6,59
Німеччина	0,00	0,00	0,00	2,72	0,00	0,00	2,72
всього	482,01	824,48	629,78	2460,28	1273,17	86,41	5 756,12
Вагони пасажирські несамохідні 8605							
Білорусь	0,00	0,00	0,00	0,00	913,10	0,00	913,10
Молдова	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,58	21,58
росія	0,00	0,00	13,98	0,00	0,00	0,00	13,98
всього	0,00	0,00	13,98	0,00	913,10	21,58	948,65
Вагони вантажні несамохідні 8606							
росія	46872,83	44946,58	48507,94	6431,89	4321,45	3709,41	154 790,10
Румунія	13078,07	9646,83	26390,99	4079,91	0,00	0,00	53 195,81
Білорусь	10971,93	8451,43	0,00	2292,44	16715,53	3660,80	42 092,13
Латвія	0,00	1394,56	5070,96	7686,64	7849,77	55,35	22 057,28
Естонія	122,25	293,86	1195,64	1341,52	2152,87	86,93	5 193,07
інші	1085,24	2395,25	3975,18	2381,40	4041,66	562,63	14441,37
всього	72130,32	67128,51	85140,71	24213,79	35081,28	8075,13	291 769,74
Частини локомотивів та вагонів 8607							
росія	31658,92	38837,83	32898,71	23581,74	11629,51	1757,96	140 364,65
Польща	5696,73	7689,56	6970,12	4733,17	7797,06	4839,61	37 726,24
Білорусь	4129,57	6088,09	6195,03	4501,79	4082,19	1365,91	26 362,59
Чехія	2346,34	3744,73	2474,72	3166,57	3060,03	2251,94	17 044,32
Китай	473,14	4633,77	6772,53	368,64	1191,75	1598,84	15 038,66
Сербія	8,86	120,30	1980,48	2014,66	3252,83	1626,19	9 003,32
інші	2215,00	4970,56	4820,56	7498,70	8002,40	6147,06	33654,29
всього	46528,56	66084,82	62112,14	45865,26	39015,77	19587,50	279 194,06
Контейнери 8609							
США	32,85	12197,72	5766,11	6720,53	7882,54	14912,18	47 511,93
Китай	1028,84	1086,08	1870,46	2259,74	5203,43	5972,86	17 421,41
Нідерланди	2505,81	77,82	139,95	206,95	587,18	746,37	4 264,09
ПАР	529,72	94,29	3,93	54,77	374,25	1207,68	2 264,65
Польща	243,32	695,16	409,60	190,92	149,00	324,30	2 012,29
інші	1322,80	866,34	1240,25	502,97	2431,90	2966,96	9 331,22
всього	5663,35	15017,41	9430,29	9935,88	16628,29	26130,36	82 805,58

Джерело: United Nations Statistics Division

Протягом 2017-2021 рр. провідні позиції по експорту в Україну залізничної техніки займала росія з часткою ринку 37%, але в 2022 році розподіл постачальників змінився, найбільші у грошовому вираженні обсяги поставок в 2022 році були з США – 27,5%.

Порівняння географії поставок залізничної техніки в Україну в період 2017-2021 рр. та 2022 році, в грошовому вираженні, млн. доларів, %

Діаграма 5.2.1



Джерело: [United Nations Statistics Division](#)

Повністю залежним від імпорту сегментом є група локомотивів, оскільки в Україні не має власного повноцінного виробництва. По іншим групам опитані експерти вважають забезпеченість продукцією українського виробництва задовільною, оцінюють у 50-70% від потреби внутрішнього ринку.

6. Ціна і ціноутворення на ринку

6.1. Індекс цін на досліджувані продукти

Аналіз цін проведений на базі даних по міжнародній торгівлі. Для аналізу обрані товарні групи з великим обсягом експорту-імпорту, який дозволяє достатньо розрахувати середні ціни. Ціни на локомотиви розраховані на малій вибірці, отже можуть мати значну похибку.

Динаміка цін на досліджувані продукти

Таблиця 6.1.1

Рік	Локомотиви , тис.дол/од.	Самохідні вагони, тис.дол/од.	Вантажні вагони, тис.дол/од.			Контейнери , тис.дол/од.	Запчастини , дол./кг
			напіввагони	хопери	цистерни		
2017	269,12	80,28	42,05	45,87	36,85	5,13	8,87
2018	376,90	220,40	13,44	14,39	12,27	9,65	11,14
2019	497,57	65,75	13,30	16,55	12,93	6,18	18,20
2020	516,81	133,68	14,19	12,31	9,43	4,24	10,66
2021	342,61	390,32	13,00	28,53	20,76	11,77	21,82
2022	153,80	н/д	24,00*			12,94	33,35

Джерело: Державна митна служба України, оцінка Pro-Consulting

Коливання цін на залізничну техніку окрім загальних тенденцій, також пов'язані з різною кількістю нової та б/в техніки в різні роки. За аналізом цін на вантажні вагони (товарна група, в якій товари добре диференціюються на нові та б/в) нові вагони аналогічної конструкції в середньому дорожчі за б/в на 10-50% (в залежності від стану та року випуску).

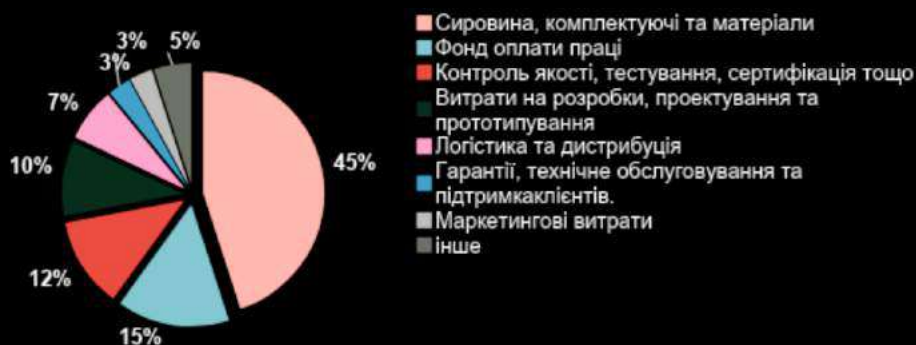
6.2. Опис факторів, що впливають на формування ціни, структура

На формування ціни залізничної техніки, впливають фактори, які комплексно взаємодіють між собою. На період оцінки ключовими факторами є собівартість виробництва, конкуренція на ринку та загальний економічний стан. У 2022 році найбільший вплив, вочевидь, мали наслідки повномасштабного вторгнення росії.

Собівартість виробництва залізничного обладнання, включаючи матеріали, робочу силу, виробничі процеси та накладні витрати, є одним з основних факторів у визначенні ціни. Без урахування специфіки кожної товарної групи в середньому структура собівартості виробництва залізничної техніки розподіляється наступним чином

Структура собівартості виробництва залізничної техніки, %

Діаграма 6.2.1

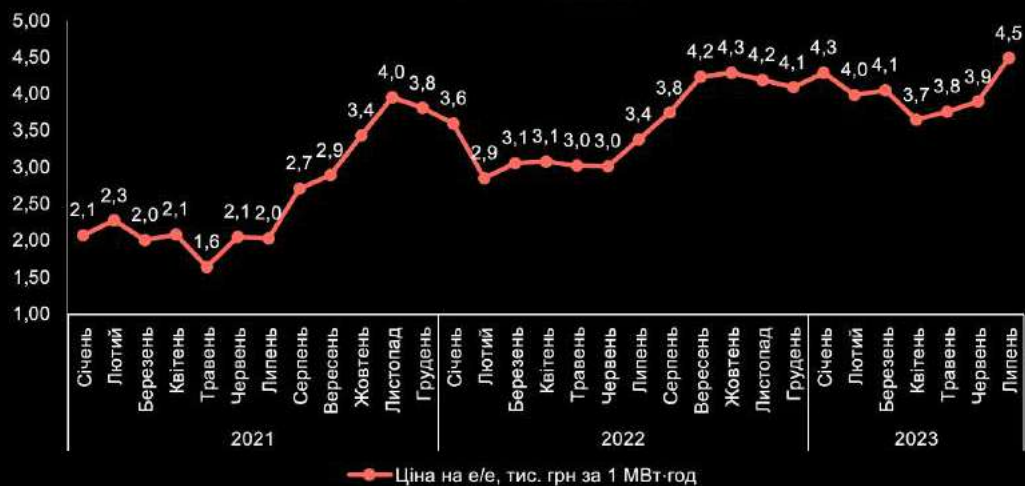


Джерело оцінка Pro-Consulting

Ключовий вплив на затрати виробництва мають вартість металопродукату та електроенергії. За останні три роки ці показники мали тенденцію до збільшення

Тенденція зміни цін на електроенергію для підприємств в 2021-2023 рр. в Україні, тис грн. за 1 МВт.год

Діаграма 6.2.2



Джерело: дані державної компанії «Оператор ринку», оцінка Pro-Consulting

Динаміка виробництва металопродукції 2019-2022 рр., млн. т

Діаграма 6.2.2



Джерело: ОП «Укрметалургпром», оцінка Pro-Consulting

Після падіння на 55% минулого року український ринок торгівлі сталлю в 2023 році демонструє ознаки відновлення. Хоча підприємницька діяльність в Україні багато в чому залежить від форс-мажорних факторів (наприклад, наявність води та електроенергії), українські компанії вже швидко адаптуються до нових умов, у тому числі в постачанні металопродукції.

В 2022 році значний вплив на ринок взагалі та на ціноутворення мали:

- Падіння обсягів ринку та купівельної спроможності,
- Здороження логістики сировини,
- Зниження обсягів виробництва через логістику, низьке завантаження виробництва та значне зростання вартості енергоносіїв,
- Нестабільний та зрегульований валютний курс, що призвів до переваг європейських виробників,
- Перебої з постачанням електроенергії, що впливали на ефективність виробництва,
- Відтік працівників через мобілізацію з неможливістю заміщення.

7. Брендинг і реклама (аналіз маркетингової політики українських виробників на ринку визначення шляхів покращення як для експорту, так і для внутрішнього ринку) – контент-аналіз з застосуванням результатів експертних опитувань, в Україні та цільових країнах (як вони подають закордоном, яку унікально торгову пропозицію підкреслюють, які сильні сторони в просуванні)

Виробники залізничної техніки працюють виключно в секторах B2B та B2G, цільова аудиторія – великі бізнеси, які мають власний рухомий склад або транспортні комунальні підприємства (в товарній групі самохідних вагонів). Основними шляхами просування власної продукції в таких напрямках є її активна презентація на професійних виставках чи конференціях, співпраця з територіальними громадами, партнерство з великими компаніями, як споживачами, так і постачальниками сировини.

Для великих підприємств, особливо містоутворюючих, продовжує залишатись актуальною соціальна відповідальність перед працівниками та громадою. Від початку повномасштабного вторгнення значну частину соціальних проєктів було переорієнтовано на допомогу військовим (як мобілізованим працівникам, так і загалом, певним підрозділам чи видам військ), родинам загиблих, ВПО.

Також є актуальним підтримка сайту компанії та соцмереж. Ведення сторінок в соціальних мережах може бути важливою частиною маркетингової стратегії, оскільки допомагає встановити та підтримати зв'язок з аудиторією – клієнтами, партнерами, інвесторами тощо. Це дозволяє отримувати фідбек, реагувати на запитання та відгуки, а також будувати позитивний імідж компанії. Активність у соціальних мережах також підвищує візуальне і повсякденне сприйняття бренду, демонструє експертність при публікації профільної інформації та аналітики. Соціальні мережі також можуть бути корисним інструментом для публікації вакансій та внутрішніх комунікацій з колективом. Зі схожими цілями деякі компанії мають власні друковані видання, які розповсюджуються серед працівників та на презентаційних заходах.

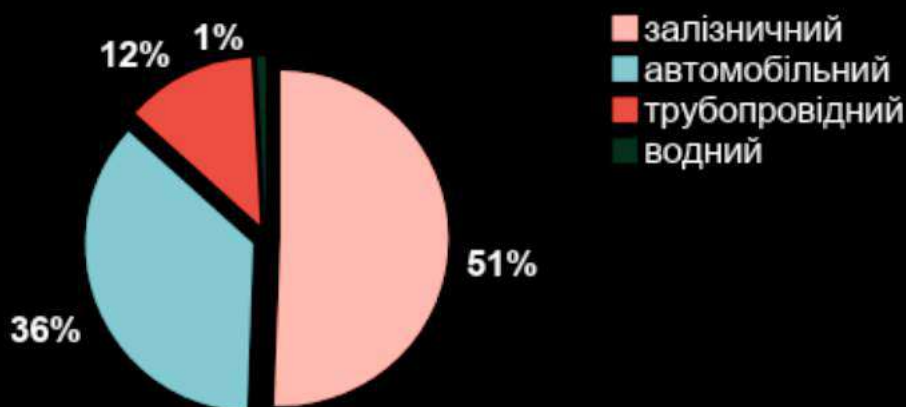
8. Аналіз сегменту перевезень залізничним транспортом

8.1. Співставлення динаміки обсягів внутрішніх та міжнародних перевезень різними видами транспорту

Відповідно до статистичних даних, останні 5 років залізничний транспорт займав найбільшу частку в обсягах вантажних перевезень (близько 50%), обсяги були стабільними з незначним коливанням.

Структура вантажних перевезень за обсягом у 2021 році, в натуральному вираженні тис. тонн, %

Діаграма 8.1.1

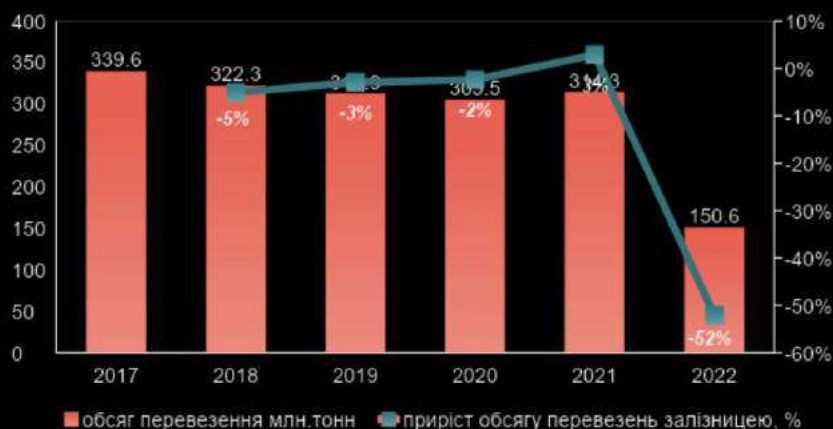


Джерело: Державна служба статистики України

В 2022 р. перевезення вантажів залізницею зменшилось на 52 %. Причиною стало повномасштабне вторгнення, спад економіки і скорочення потреб у перевезенні за всіма видами вантажів.

Динаміка обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні 2017-2022 рр. в натуральному вираженні млн. тонн

Діаграма 8.1.2

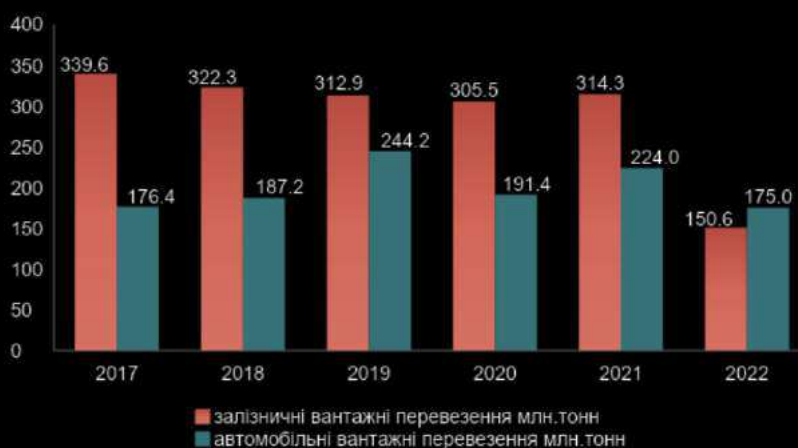


Джерело: Державна служба статистики України

В 2022 р. вперше за 5 років обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом перевищили обсяги перевезень залізницею. Основною причиною є значне скорочення товарообігу, особливо в галузі металургії та будівництва, оскільки в цих напрямках як сировина, так і продукція традиційно транспортувалась переважно залізницею.

Порівняння обсягів вантажних перевезень залізничним та автомобільним транспортом в Україні 2017-2022 рр. в натуральному вираженні млн. тонн

Діаграма 8.1.3



Джерело: Державна служба статистики України, Національний Інститут стратегічних досліджень

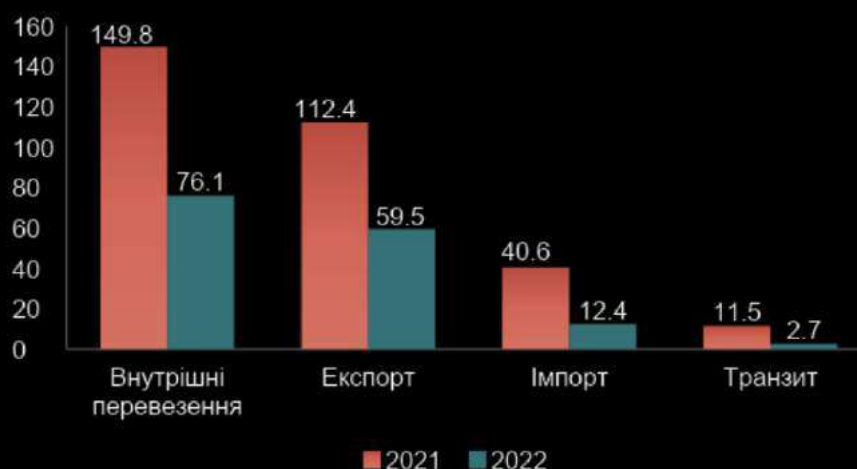
За видами сполучення в кількісному вираженні найбільше скоротилися внутрішні залізничні перевезення – у 2022 р. вони зменшилися на 49,2 % або на 73,7 млн. т порівняно з 2021 р. Перед повномасштабним вторгненням обсяг міжнародних перевезень залізницею зростав. У січні 2022 року обсяг перевезень, які здійснювала «Укрзалізниця», суттєво збільшився (транзит, зокрема, зріс на 38,8%, якщо порівнювати з січнем 2021 року), але з початком війни – скоротився. Майже на чверть зменшилися внутрішні перевезення (здебільшого зернових та залізничної сировини), а також імпорт та транзит. Найменше російська агресія зашкодила експортним залізничним перевезенням через західні залізничні вантажні переходи, зменшивши їх лише на 10%.

Сферу експортних перевезень наразі характеризують такі чинники:

- з початку війни закриті усі залізничні переходи до росії та білорусі,
- стабільно працюють 10 пунктів пропуску з країнами ЄС: 4 – із Польщею, 2 – зі Словаччиною, 2 – із Румунією та 2 – із Угорщиною,
- як і в довоєнні часи, у західному напрямку транспорт залізницею гальмує необхідність переходити з української ширини колії на європейську.

Вантажні перевезення залізницею за видами сполучення у 2021 та 2022 рр., млн. тонн

Діаграма 8.1.4



Джерело: Національний Інститут стратегічних досліджень

8.2. Структура перевезень у розрізі галузей - типових клієнтів ринку залізничних вагонів

У структурі залізничних перевезень за вантажною номенклатурою в 2022 р. відбулися значні зміни. Найбільше скоротилися обсяги перевезень залізних та марганцевих руд – на 59,1% через втрату металургійних потужностей усередині країни, а також зменшення попиту на зовнішніх ринках. З тих самих причин скоротилися перевезення кам'яного вугілля на 41,2% та чорних металів на 57,6%. Крім того, на падіння обсягів перевезень кам'яного вугілля вплинула втрата низки шахт на тимчасово окупованих місцевостях та обстріли російською стороною вугільних шахт на територіях, що знаходяться під контролем України. Через заморожування великої кількості об'єктів будівництва скоротилися обсяги перевезень будівельних матеріалів на 65,3%. Найменшого падіння зазнали залізничні перевезення зернових та продуктів їх переробки – на 14,1%. Таке відносно невелике скорочення зумовлене реалізацією заходів з боку міжнародних організацій, країн-партнерів, державних органів та безпосередньо АТ «Укрзалізниця» з метою організації «зернових коридорів», диверсифікації маршрутів постачання зернових на експорт; а також збільшенням можливостей зберігання й перероблення врожаю поточного року.

Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у 2021-2022 рр., млн. тонн

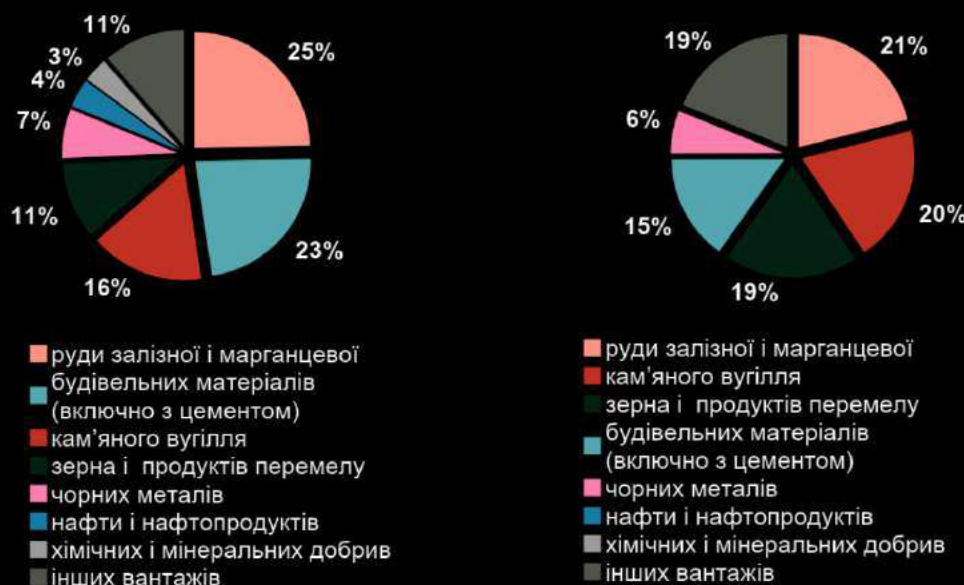
Таблиця 8.2.1

Вид вантажу	2021	2022
Руда залізна і марганцева	77,6	31,7
Будівельні матеріали (включно з цементом)	72,1	22,8
Кам'яне вугілля	50,2	29,5
Зерно і продукти перемелу	33,6	28,9
Чорні метали	21,7	9,2
Нафта і нафтопродукти	12,4	0
Хімічні і мінеральні добрива	10,7	0
Інші вантажі	36,0	28,5

Джерело: Національний Інститут стратегічних досліджень

Порівняння структури перевезення вантажів залізницею за видами продукції у натуральному вираженні станом на 2021 та 2022 рр., млн. т, %

Діаграма 8.2.1



Джерело: Державна служба статистики України, Національний Інститут стратегічних досліджень

9. Висновки. Прогнозні показники ринку

9.1. Висновки і прогнозні тенденції розвитку ринку у розрізі сегментів та на ринках країн, визначених у розділі 2

До початку повномасштабного вторгнення по більшості товарних груп основними імпортерами української залізничної техніки були країни колишнього радянського союзу. Починаючи з 2022 року експорт в країни Кавказу та Центральної Азії ускладнився через блокування портів, закриття кордонів з росією та Білоруссю, бойові дії в східній частині країни. Отже, зараз доступним для експорту великотоннажних товарів залишається, переважно, західний напрям. Серед європейських країн, які були постійними покупцями української зд техніки - Болгарія, Словаччина, Чехія, Латвія, Литва.

Оскільки всі визначені країни входять до ЄС, тенденції розвитку ринку залізничного транспорту в цих країнах мають спільні риси. За останні 10 років в усіх країнах Європи відзначали зниження обсягів перевезення вантажів залізницею. Пасажирські перевезення більш стабільні, проте і вимоги до пасажирського транспорту вищі, що може бути стримуючим фактором для закупівлі української техніки.

В рамках програми зі зниження викидів в атмосферу CO₂, Європейська комісія ухвалила «Європейський зелений курс», одним з напрямів якого є стимулювання розвитку залізничних перевезень, як більш екологічних у порівнянні з автомобільними. Ще у 2011 році Європейська комісія поставила за мету перевести до 30% автомобільних вантажів, які мають дистанцію понад 300 км, на інші види транспорту, такі як залізничний або водний транспорт, до 2030 року, і збільшити цей показник до 50% до 2050 року.

Для досягнення цих показників заплановані такі дії:

- Підвищення автоматизації та диджиталізації. Підтримка впровадження технічних інновацій.
- Розширення та модернізація залізничної мережі.
- Загальноєвропейська технічна стандартизація та спрощення процесів, особливо на кордонах країн, для вільного та безперешкодного залізничного руху в межах ЄС.
- Регуляторна гармонізація залізничних вантажних перевезень на єдиному європейському ринку (і наскільки це можливо за його межами).
- За умови всебічної підтримки залізничного транспорту в країнах ЄС прогнозують поступове зростання обсягів перевезення, та доходів від них.

Прогноз обсягів ринку перевезень залізницею в країнах ЄС,
2017-2027 рр. у грошовому вираженні, млрд. доларів на рік

Діаграма 9.1.1



Джерело <https://www.statista.com/> оцінка Pro-Consulting

Таким чином, навіть при розвитку ринку за консервативним сценарієм, стрімкого зростання не передбачається. За умови збереження наявних тенденцій, збільшення попиту на локомотиви, самохідні та несамохідні вагони не прогнозується, а найбільший потенціал розвитку мають товарні групи запчастин та контейнерів.

9.2. Побудова гіпотез розвитку ринку. Прогнозні показники розвитку ринку в 2023-2027 рр. за сегментами в двох сценаріях: інтенсифікація бойових дій та зменшення інтенсивності

Сценарій інтенсифікації бойових дій (песимістичний) включає посилення атак з боку росії, в тому числі ракетних по регіонах, які розташовані на значній відстані від лінії фронту, що призведе до затягування війни та погіршення економічної ситуації в країні. Наслідками затяжної війни стануть:

- підвищення рівня інфляції,
- зменшення інвестицій з боку країн-партнерів,
- зниження виробництва,
- подальше руйнування інфраструктури,
- зростання державного боргу,
- збільшення податків для забезпечення витрат на військові потреби тощо

Ці фактори негативно впливатимуть на розвиток бізнесу у всіх регіонах країни, центральні регіони постраждають сильніше за західні.

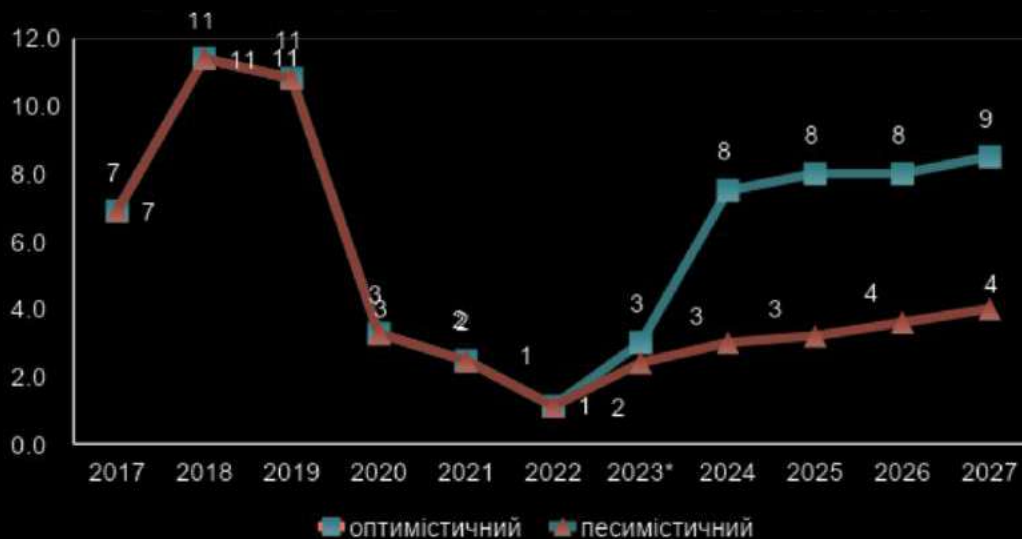
За сценарієм зменшення інтенсивності бойових дій (оптимістичний) важливим фактором впливу на економіку країни буде поступове звільнення окупованих територій, що буде стимулювати партнерів до інвестування у відновлення України. За цих умов впродовж року після закінчення активної фази бойових дій почнеться масштабне відновлення регіонів, що постраждали, та позитивні зміни в економіці:

- зниження темпів інфляції,
- зростання інвестицій з боку країн-партнерів,
- збільшення обсягів виробництва (особливо в будівельній та транспортній галузях),
- відновлення інфраструктури,
- зростання ВВП в середньому на 3-7% на рік,
- повернення великих підприємств до проєктів по розвитку, в тому числі відновлення проєктів по модернізації рухомого складу.

В прогноз за оптимістичним сценарієм закладено затримку втілення проєкту з оновлення рухомого складу УЗ на 1 рік, в песимістичний сценарій закладено відмову від значних інвестицій з боку підприємств виробників та споживачів та роботу лише на підтримку існуючого рухомого парку.

Прогноз виробництва вантажних вагонів до 2027 року, тис. одиниць

Діаграма 9.2.1



Джерело УЗ.Проект оновлення парку вантажних вагонів на 2022-2028 роки, оцінка Pro-Consulting

Якщо розглядати довгострокову перспективу на 10 років, після закінчення війни, основними завданнями перед країною стоятимуть відновлення економіки та відбудова постраждалих територій. Україна буде цілеспрямовано налагоджувати торгівельні міжнародні відносини. Це буде стимулювати розвиток промисловості в країні.

Своєю чергою, Україна потенційно зможе вступити до НАТО та ЄС. Це буде нести цілу низку додаткових переваг для громадян та бізнесу.

Основні макроекономічні наслідки вступу до ЄС включають:

- зростання прямих іноземних інвестицій завдяки збільшенню довіри бізнесу,
- зниження ризиків та більшої мобільності робочої сили,
- доступ до ринків третіх країн,
- покращення ефективності транспортної логістики,
- забезпечення енергетичної безпеки,
- підвищення рівня інноваційності,
- зростання промислового виробництва та експорту товарів.

Для галузі залізничної техніки такі зміни будуть розширяти потенційний ринок, проте вимагатимуть відповідності нормам ЄС. Для зменшення негативного впливу, виробникам доцільно вже зараз розглянути можливість вдосконалення виробництва згідно з нормами, прийнятими в ЄС.

10. Рекомендації для українських експортерів

10.1. Рекомендації для підвищення експортного потенціалу

Для підвищення конкурентоспроможності українських виробників на світовому, і в першу чергу, європейському ринку, необхідна модернізація існуючих підприємств. За оцінками експертів, станом на 2023 р. майже всі виробники мають фізично та морально застаріле обладнання, яке не завжди забезпечує належну якість продукції.

Проте приватний бізнес, зосереджений на логістичних перевезеннях, зазначає, що вагони українського виробництва мають високу якість. Для підвищення експортного потенціалу виробників, за словами генерального директора КСТ Групи Україна Владислава Кузьо, необхідно отримати сертифікацію ISO та відповідати європейським стандартам, відходити від пострадянських шаблонів та переходити на європейські та світові технології та рівень якості.

Наразі підтримка держави недостатня, і варто розглянути, як опцію, створення галузевої асоціації для взаємодії з державними та міжнародними органами, просування проектів та лобювання інтересів виробників. Також експерти відзначають необхідність підтримки держави у організації закордонних заходів, особливо на незвичних для українського виробника ринках

10. Рекомендації для українських експортерів

10.1. Рекомендації для підвищення експортного потенціалу

Екстраполюючи наявну ситуацію на ринку та враховуючи інформацію гравців ринку, найбільший доступний зараз ринок – країни Балтії та сходу ЄС. Частина цих країн має залізничну систему, збудовану ще за радянських часів, до якої, переважно, адаптована продукція українських виробників. Всі опитані експерти, які відповіли на питання про країни, де українська техніка може бути конкурентоспроможною називали країни Балтії.

Ще один традиційно комфортний для українських виробників ринок – країни Кавказу та Центральної Азії. Проте зараз логістика товарів з України в ці регіони дуже складна через неможливість транзиту територією росії та блокаду морських портів. Зазначені регіони варто розглядати, як перспективний напрямок лише за умов спрощення логістики.

Також експерти Олександр Батрак, Михайло Сорокін та представник ТОВ ПФ «Контур» відмічають наявність потенціалу в країнах Африки та Східної Азії (зокрема Монголія), та зауважують, що розвиток в цих регіонах можливий лише за сприяння українських дипломатів.

За товарними сегментами найбільший потенціал зараз демонструють виробники вантажних вагонів та запчастин. Деякі компанії з цих галузей вже мають налагоджений експорт та потенціал для подальшого розвитку. Також перспективним може бути виробництво контейнерів, яке можна диверсифікувати, та пропонувати покупцям як спеціалізовані контейнери для залізничних перевезень, так і багатофункціональні, для будь-якого виду транспорту.

10.3. Рекомендації до просування продукції на ринку

Основним способом просування залізничної техніки є участь у профільних виставках та конференціях, публікація матеріалів у спеціалізованих виданнях. Окремо експерти зазначають користь для просування довгострокову співпрацю з великими компаніями-споживачами, або монополістами ринку, як в Україні, так і за кордоном.

Як додатковий метод, можна рекомендувати підтримувати сайти компанії в актуальному стані та дизайні. Хоча це не впливає безпосередньо на продажі в галузі, але підвищує впізнаваність виробника і додає прості канали для комунікації. Компаніям, які планують виходити на міжнародні ринки, бажано мати повноцінну англійську версію сайту, яка не суттєво відрізняється за наповненням від української. Це допоможе привернути увагу потенційних імпортерів, та допоможе на перших етапах комунікації.

10.4. Рекомендації для Офісу з розвитку підприємництва та експорту щодо проведення торгових заходів

Враховуючи ситуацію, що склалася в Україні, актуальною може бути комунікація як з потенційними споживачами продукції, так і з постачальниками сировини, адже в деяких напрямках відчувається загроза нестачі запчастин та матеріалів. Серед опитаних, певну нестачу сировини та комплектуючих зазначили представники ТОВ «Укрсхідіндустрія» та ТОВ «Трібо». Переважно це товари, які раніше імпортувались з Білорусі або вироблялись на окупованих територіях. Оскільки інші респонденти відзначили перехід на продукти-аналоги з країн ЄС, варто розглянути перспективу співпраці з постачальниками або можливі спільні проекти.

Представник Української вантажної локомотивної компанії відмітив сильний вплив втрати ринку збуту, оскільки його компанія співпрацювала з підприємствами Маріуполя. На відміну від попередніх респондентів, замінити цей ринок поки не вдалося. Отже, можна зробити попередній висновок, що більшої уваги потребують компанії які втратили можливість збуту.

Деякі респонденти роблять акцент на складнощах з виїздом фахівців у закордонні відрядження, в тому числі для проведення презентаційних заходів.

10.5. Рекомендації експертів

Більшість експертів вважають модернізацію виробництва найбільшою потребою галузі.

Михайло Сорокін, директор інжинірингової компанії «Восток», пропонує детальний план вирішення проблем, які він вважає основними:

1. В Україні треба модернізувати виробництво вагонів, бо технології збереглися ще радянські, а вони залежні від росії. Шляхи вирішення: переходити на сучасні технології, відмовитись від запчастин російського виробництва. Також експерт відзначає відсутність виробництва локомотивів.
2. Необхідність диджиталізації залізничного транспорту. Для цього експерт пропонує запросити іноземні компанії або створювати таку програму самим та зазначає, що «раніше була програма від уряду про диджиталізацію, але її закинули тому, що змінилося керівництво цього сектору. Основні проблеми в цьому напрямку: корупція та незацікавлене керівництво».
3. Відставання в науково-технічному секторі. Шляхи вирішення: розвивати науково-технічний сектор. Михайло Сорокін вважає прикладом програму від уряду «Перебудова науково-технічного сектору», що існувала до 2013 року. До неї залучали німецьких спеціалістів. Ключовим завданням цієї програми було створити центр для розробки та модернізації залізничного транспорту. Експерт вважає, що Укрзалізниця, як основний гравець ринку перевезень, наразі приділяє більше уваги фінансовій складовій, ніж якійсій і не зацікавлена в розвитку нових технологій.
4. За оцінкою експерта найбільше потребують модернізації державні підприємства. Одним з варіантів рішення може бути приватизація цих заводів та Укрзалізниці в цілому.
5. Для виходу на експорт потрібна підтримка держави, навіть таким великим та стабільним виробником, як «Крюківський завод». Також важливо дотримуватись вимог інтелектуальної власності, в тому числі в сфері програмного забезпечення та технічних розробок.

Головний редактор залізничного журналу/порталу Railway Supply, Батрак Олександр Юрійович робить акцент на необхідності модернізації та спільної роботи з державними органами: «Потрібна системна робота і не тільки виробника, а і державних та дипломатичних установ. Більшість країн за допомогою держави (часткове фінансування, або повне) мають постійні представництва на міжнародних спеціалізованих виставках за рахунок консолідованих стендів, об'єднань виробників залізничної продукції і таке інше. Загалом це спільна робота держави та виробника». Заходи, які експерт наводить, як цікаві:

- Конференції Польської палати виробників та послуг залізничного обладнання [Польська палата виробників залізничного обладнання та послуг \(izbakolei.pl\)](http://izbakolei.pl)
- Щорічну виставку залізничних технологій [Home \(innotrans.de\)](http://Home.innotrans.de)
- Також на сайті Railway Supply зібраний перелік інших спеціалізованих заходів [International railway exhibitions - Railway Supply magazine](http://International.railwayexhibitions-RailwaySupplymagazine)

Возний Володимир Федорович, директор ТОВ «Укрсхідіндустрія», серед нагальних потреб називає модернізацію виробництва та залучення працівників, оскільки зараз не вистачає персоналу. Також експерт відмічає позитивні тенденції у зміні рухомого парку та відсутність складнощів з постачанням імпортованих компонентів, оскільки білоруські запчастини, з якими раніше працювало виробництво, нескладно замінити польськими та італійськими аналогами. Експерт рекомендує виставку Trako в Польщі [TRAKO - 15th International Railway Fair \(trakoexpo.com\)](http://TRAKO-15thInternationalRailwayFair(trakoexpo.com)).

Андрій, представник ТОВ «Трібо» (виробник запчастин) відзначає значний негативний вплив зростання цін на електроенергію та фіксованого курсу валют у 2022 р. З його точки зору, найбільша проблема галузі – відсутність інвестицій. Експерт рекомендує звернути увагу на модернізацію підприємств та оновлення асортименту в напрямку більшої екологічності та економічності як виробництва, так і продукції.

Експерт в галузі залізничної логістики Оксана Чепіжко, відзначає необхідність модернізації наявного парку вагонів та локомотивів, але найкращим напрямом розвитку називає перехід, хоча б частковий у прикордонних областях, на колію європейського формату.

Серед основних проблем експерти зазначають відсутність державних замовлень на придбання рухомого складу та відсутність пільгового кредитування бізнесу та муніципалітетів.

10.5. Рекомендації експертів

З точки зору експертів, потрібна реалізація анонсованої Президентом України програми «Велике будівництво: Нова залізниця», що передбачала оновлення парку АТ «Укрзалізниця», а саме: 45 тис. вантажних вагонів (в т.ч. інноваційні 25 т/вісь); 500 пасажирських вагонів; 10 швидкісних поїздів, 80 електропоїздів; 20 дизельних поїздів; 170 локомотивів. Реалізація програми стане важливим ключовим елементом для відновлення роботи машинобудівної галузі. Крім того, це стимулюватиме збільшення інвестицій, оскільки ця продукція містить європейські комплектуючі та технології.

Також представники бізнесу зацікавлені в отриманні аналітичної інформації для розвитку бізнесу. Експерти рекомендують залізничні виставки: InnoTrans, Trako, EurasiaRail, Transport Logistic. Рекомендації представників компаній Тепловоз-UA та Української вантажної локомотивної компанії мають багато спільного, враховуючи галузь діяльності підприємств. Експерти вважають модернізацію виробництва та рухомого складу основним завданням, після виконання якого можна запроваджувати та розвивати приватну тягу.

Логістичні компанії також пропонують розглянути можливість будівництва вузькоколійного залізничного сполучення з найбільшими українськими містами (Лівів, Київ, Дніпро), щоб спростити логістику з Європи та проводити перевантаження на території України. Це дасть можливість розвантажити європейські станції при імпорті продукції, а українським виробникам-експортерам спростити відвантаження (відразу в Україні завантажувати продукцію в європейські вагони для експортного постачання напряду контрагентам), зменшуючи ризики по термінам постачання та втратам при перевантажуванні.

Лише один з опитаних респондентів зазначив, що бачить можливість відновлення торгівлі з росією (за умови припинення війни).

10.6. Рекомендації для уряду та міжнародних партнерів

Зараз однією з найактуальніших проблем, з якими стикаються українські залізничники, та в решті виробники техніки, є недостатня пропускна спроможність західних транскордонних переходів. Це пов'язане не лише з різницею в ширині українських та європейських колій, а і зі збільшенням товаротранспортного потоку. Найбільше переходів між Україною та Польщею - 6 стиків, з яких працюють 4. Загалом обсяги перевезень вантажів між Україною та Польщею після початку повномасштабного вторгнення зросли більш ніж на третину. На цьому кордоні можливо відкриття ще 2 переходів, які функціонували раніше, якщо їхня інфраструктура збережена. По 2 переходи діють між Україною і Румунією, Словаччиною та Угорщиною. На кордоні з Румунією можливо відновити діяльність ще 2 переходів.

Також для покращення логістики з країнами ЄС існують проекти по будівництву логістичних хабів в західних областях, в яких здійснювалась би передача вагонів під локомотив іноземного партнера. Перешкодою для реалізації є заборона доступу приватних локомотивів на магістральні колії української залізниці.

За оцінками експертів однією з проблем, яка може бути вирішена органами влади, є обмеження пересування чоловіків за кордон. Ці заборони працюють у двох напрямках: по-перше, спеціалісти-чоловіки не можуть вчасно виїхати для участі у виставках, конференціях та ділових зустрічах, а частина персоналу, які на початок повномасштабного вторгнення опинились за межами України, не повертаються, оскільки надалі будуть обмежені в пересуванні.

Представники бізнесу зазначають, що програми державної підтримки, якщо вони будуть запроваджені, мають бути більш прозорими та зрозумілишими за наявні зараз. Так один з респондентів не зміг отримати кредитування за програмою «5-7-9» та назвав причини незрозумілими.

Представник компанії Тепловоз-UA звертає увагу на відсутність впевненості в безпеці для інвесторів: «Ніхто не хоче вкладати гроші в підприємство, щоб потім в нього прилетіла ракета». Шляхів вирішення, окрім очевидних, експерт не бачить.

Експерти зазначають важливим виділення бюджетних коштів на придбання рухомого складу (УЗ, муніципалітетами) на період в 2-3 роки, впровадження пільгового кредитування на модернізацію. Всі експерти вважають основною допомогою з боку держави та міжнародних партнерів залучення інвестицій та кредитну підтримку, але також відзначають боротьбу з непрозорістю та корупційними схемами в галузі.



Олександр Соколов

Генеральний Директор
a.sokolov@pro-consulting.ua

ТОВ «Компанія «Про-Консалтинг»
www.pro-consulting.ua
Україна, 03150, м. Київ,
пров. Лабораторний, 1
Тел./факс: +38(044) 370-87-10

Alexander Sokolov

General Director
a.sokolov@pro-consulting.ua

Company «Pro-Consulting»
www.pro-consulting.ua
. 1 Laboratorny Ln.
Kyiv - 03150, Ukraine
Tel: +38(044) 591-52-53;
+38(044) 591-52-63

© 2023 ТОВ «Компанія» Про-Консалтинг». Всі права захищені.

Даний документ був підготовлений аналітиками компанії виключно в інформаційних цілях, і ні в якій мірі не є офіційною пропозицією для прийняття будь-яких рішень, а також покупки або продажу будь-яких цінних паперів, прав, об'єктів або товарів. Огляд не припускав повного опису прав, об'єктів, ринків і подій, що мають відношення до теми документа.

Інформація, на якій ґрунтується аналіз, використана з джерел, які, на думку аналітика, можна вважати надійними і адекватними.

Компанія, аналітик та уповноважена особа має право використовувати представлену нижче інформацію і матеріали, на основі яких вона підготовлена.

Даний документ не повинен розглядатися як єдино вірний для прийняття рішень його Одержувачем.