

прибуток загалом та введення зниження ставки податку на частину прибутку, яка реінвестується у модернізацію виробничих фондів підприємств; запровадження системи інвестиційно-інноваційних податкових кредитів з податку на прибуток підприємств для всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють кваліфіковане інвестування інноваційного спрямування; зниження податкового навантаження на фонд оплати праці.

Список використаних джерел

1. Данилишин Б.М. Державна підтримка та податкове регулювання підприємницької діяльності в Україні: монографія. – Донецьк: Юго-Восток, 2010. – 295 с.
2. Іванов Ю. Функції податків та податкове регулювання / Ю. Іванов // Формування ринкової економіки в Україні. – 2009. – №19. – С. 36–43.

3. Ільєнко Р.В. Важелі податкового стимулювання розвитку виробничої сфери: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук.: спец. 08.00.08 – «Гроші, фінанси і кредит» / Р.В. Ільєнко. – Львів, 2010. – 20 с.

4. Корзун Р.Ю. Податок на прибуток підприємств у контексті реформування податкового законодавства України / Р.Ю. Корзун, Т.В. Мединська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2012. – Вип. 22.1. – С. 308–313.

5. Лєвошко Л.В. Податок на прибуток як інструмент регулювання підприємницької діяльності / Сьома Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «Сучасний соціокультурний простір 2010» // www.intkonf.org

6. Податковий кодекс від 02.12.2010 №2755-VI // www.rada.gov.ua

7. Податковий словник-довідник / За ред. Л.Л. Тарангул. – К.: Знання України, 2010. – 155 с.

В.М. КАРПОВ,
к.е.н., провідний науковий співробітник, Інститут економіки та прогнозування НАН України,
О.І. НИКИФОРУК,
к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Державна політика імпортозаміщення рухомого складу залізничного транспорту

У статті розглянуто проблеми імпортозаміщення рухомого складу, шляхової техніки, високошвидкісних поїздів залізничного транспорту. Запропонований економічний механізм реалізації державної політики імпортозаміщення на основі вивчення зарубіжного досвіду.

Ключові слова: державна політика, імпортозаміщення, залізничний транспорт, економічний механізм.

В статье рассмотрены проблемы импортозамещения подвижного состава, путевой техники, высокоскоростных поездов железнодорожного транспорта. Предложен экономический механизм реализации государственной политики импортозамещения на основе изучения зарубежного опыта.

Ключевые слова: государственная политика, импортозамещение, железнодорожный транспорт, экономический механизм.

The article considers the problems of import substitution rolling stock, track equipment, high-speed trains of the railway transport. It was proposed economic mechanism of realization of the state policy of import substitution on the basis of foreign experience.

Keywords: public policy, import substitution, railway transport, economic mechanism.

Постановка проблеми. Одним з пріоритетів Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014

роки визначено «імпортозаміщення та сприяння розвитку внутрішнього ринку». Одним із перспективних напрямів реалізації цих пріоритетів є сприяння розвитку внутрішнього ринку транспортного машинобудівництва за рахунок активізації виробництва імпортозаміщуючої продукції рухомого складу залізничної галузі.

Виходячи з цього в статті зроблено акценти на можливості вітчизняного машинобудування в контексті поставлених завдань у державних програмах оновлення рухомого складу залізничної галузі із урахуванням максимально мотивованого імпортозаміщення. Основні напрями оновлення рухомого складу визначено Комплексною програмою оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки та Концепцією державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки.

Так, у Комплексній програмі визначається, що вирішення завдань оновлення рухомого складу вимагає «...часткового залучення іноземних виробників» [1, с. 9]. Безперечно, що виробити всю лінійку номенклатури рухомого складу неможливо і закупувати її необхідно, але насамперед необхідно шукати напрями мінімізації таких закупівель, орієнтуючись на технічні можливості вітчизняних виробників.

Акцент на пріоритети політики імпортозаміщення є актуальним та своєчасним. Це твердження ґрунтується на ана-

лізі виробничих можливостей вітчизняного транспортного машинобудування, оцінці обґрунтованості та раціональності закупівлі рухомого складу іноземного виробництва та наслідків від такої закупівлі для розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Одним із показових прикладів проррахунків у державній політиці імпортозаміщення можна вважати закупівлю швидкісних поїздів Hyundai до Євро-2012, аналіз якого буде зроблено нижче.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. У статті питання імпортозаміщення розглядається в двох напрямках, насамперед (перший напрям) висвітлюються питання, пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності вітчизняного виробника, та аналізується сучасна державна політика щодо оновлення рухомого складу залізничного транспорту в Україні. Другий напрям – це вивчення зарубіжного досвіду політики імпортозаміщення на прикладі досвіду Китаю, і передовсім освоєння номенклатури продукції, яка не вироблялася на власних підприємствах і яку необхідно було закупувати за кордоном (проте Китай спромігся локалізувати це виробництво на своїй території).

Виходячи з цього в основу дослідження проблем політики імпортозаміщення покладено роботи зарубіжних та вітчизняних науковців щодо теоретичних та практичних питань створення конкурентоспроможної продукції та питань напрямів доцільності та механізмів імпортозаміщення, серед яких: А. Андерсон, К. Гамільтон, М. Портер [2], Я. Жаліло [3], В. Геець, Я. Базиліук [4], О. Шнипко, М. Гельвановський [5], Л. Антонюк [6], А. Бабак, Б. Квасюк та інші.

Метою статті є визначення перспектив виробництва рухомого складу вітчизняними підприємствами та напрямів реалізації політики імпортозаміщення й заміни рухомого складу закордонного виробництва на вітчизняні зразки, що відповідають міжнародним техніко-економічним вимогам.

Виклад основного матеріалу. Необхідно зазначити, що основні положення впровадження швидкісного залізничного сполучення в Україні були закладені при розробці Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки, а також у Комплексній програмі оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки, які розроблено нещодавно. Згідно з цими документами перший міжрегіональний електропоїзд із швидкістю руху до 160 км/год мав бути придбаний у 2010 році для залізничних перевезень. Однак цей план не був реалізований. У той же час із наближенням проведення фінальної частини чемпіонату з футболу Євро-2012 в Україні постало питання забезпечення швидкісним пасажирським транспортом пасажирів чемпіонату між містами проведення матчів – Києвом, Харковом, Донецьком та Львовом.

Для забезпечення цих перевезень АО «Крюковський вагонобудівний завод» (КВБЗ) запропонував Укрзалізниці, по-перше, розробити та виготовити дослідний зразок і, по-друге, провести випробування та забезпечити поставку

шести двосистемних міжрегіональних пасажирських електропоїздів з експлуатаційною швидкістю 160 км/год до червня 2011 року. Виконання цього замовлення передбачалося здійснити у дуже короткі строки, що викликало побоювання і невпевненість у керівництва Укрзалізниці в реальності його виконання. Саме тому було прийнято рішення закупити швидкісні поїзди Hyundai у Південної Кореї.

Домовленість про закупівлю десяти міжрегіональних потягів Hyundai була досягнута в ході переговорів у Південній Кореї, вартість контракту становила \$307 млн. Проте поїзди Hyundai обійдуться ледь не в два рази дорожче. По-перше, Україні доведеться платити кожен рік за сервісне обслуговування, а по-друге, збудувати ремонтні депо на власній виробничій базі. Окрім того, короткий досвід експлуатації цих поїздів показує, що постійно виникає потреба в їхньому ремонті. Взимку 2012–2013 років поїзди Hyundai потребували ремонту мало не кожен день. Причина – не був проведений повний цикл тестових перевірок поїздів у різних погодних умовах, особливо в холодну пору року (морозну і сніжну зиму). В результаті чого на лініях були задіяні несертифіковані поїзди, які не пройшли повного комплексу необхідних тестових випробувань. Більш повно домовленість на закупівлю швидкісних охарактеризував радник та координатор зв'язків з громадськістю ЄБРР А. Усов, який зазначив, що Укрзалізниця не врахувала особливостей цієї техніки та особливостей власної інфраструктури. Ще один важливий висновок, який українська влада повинна зрозуміти, – не можна підганяти інвестиційні проекти до конкретних дат заходів. Загальним висновком цих зауважень стало усвідомлення того, що впровадження Укрзалізницею швидкісних поїздів Hyundai – це інвестиційний провал 2012 року [див. 7].

Виходячи з цього перспективними в контексті реалізації політики імпортозаміщення вважаємо заходи, спрямовані на виробництво та закупівлю вітчизняних швидкісних поїздів. Підґрунтям таких висновків є те, що наприкінці грудня 2012 року та в січні 2013 року український міжрегіональний двосистемний поїзд підвищеної комфортності виробництва Крюковського вагонобудівного заводу здійснив успішні випробування за маршрутом Київ – Харків – Київ, Київ – Донецьк – Київ, Київ – Львів – Київ, Київ – Харків – Полтава – Кременчук. Приймальна комісія прийшла до висновку, що дослідний зразок в основному відповідає вимогам технічного завдання і може бути задіяним на вітчизняних міжрегіональних маршрутах [8].

Необхідно зазначити, що експлуатаційна швидкість поїзда (160 км/год) при незначних доопрацюваннях може бути підвищена до 200 км/год на діючій інфраструктурі залізниць України, і вартість експериментального зразка на \$4 млн. нижча (Hyundai – \$29 млн.), ніж закордонних аналогів. При серійному виробництві вартість може бути значно знижена. Проте перспективний напрям розвитку швидкісного руху може загальмуватися. Кабінет Міністрів відхилив пропозицію Укрзалізниці про закупівлю п'яти вітчизняних

швидкісних поїздів у 2013 році за рахунок бюджету, а сама вона не в змозі закупити необхідні поїзди через фінансове знекровлення через кредити на закупівлю Hyundai.

Внутрішній ринок є вкрай важливим для українського транспортного машинобудування, адже для успішного просування нової продукції на зовнішні ринки необхідно спочатку впровадити ці поїзди всередині країни. Адже в швидкісних поїздах важлива не тільки ціна, а й досвід експлуатації, а також відносини з виробником. З цих причин російський ринок є недосяжним, бо російські залізниці давно співпрацюють із Siemens. З іншого боку, у КВБЗ є своє СП у Білорусі, де потенційно може проводитися великовузлове збирання швидкісних поїздів, але наразі необхідно довести безпеку та економічну доцільність використання кривковських поїздів, а зробити це можна лише в Україні.

Незважаючи на відсутність грошей на українську техніку, продовжуються пошуки альтернативних варіантів розвитку швидкісного руху в Україні. У світлі такої політики модернізації та розвитку залізничного транспорту шанси КВБЗ поставити на потік виробництво своїх швидкісних потягів стають все більш примарними. Цей висновок підтверджується відсутністю в Державній програмі активізації економіки на 2013–2014 роки заходів фінансової підтримки щодо подальшого виробництва вітчизняних швидкісних електропоїздів.

Не менш важливим напрямом імпортозаміщення та розвитку внутрішнього ринку є необхідність оновлення рухомого складу залізниць для вантажних та пасажирських перевезень згідно з Комплексною програмою оновлення рухомого складу на 2008–2020 роки, затвердженою наказом Мінтранс зв'язку від 14.10.2008 №1259.

Вивчення питання виробництва рухомого складу, модернізації та придбання якого передбачено Програмою в межах середньострокових термінів, дозволяє стверджувати, що він може бути створений на 80% за рахунок виробничих потужностей вітчизняних підприємств. Зокрема, виробнича потужність вітчизняної вагонобудівної галузі – щонайменше 25 тис. вагонів на рік. В Україні вагони виробляють ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (єдиний, що займається як пасажирськими, так і вантажними вагонами), ЗАТ «Азовмаш», ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод» (вантажні), ЗАТ «Харківський вагонобудівний завод» (пасажирські). Крім того, є ще вагоноремонтні заводи – Дарницький, Попаснянський, Конотопський, Стрийський, підприємство «Експрес», ДП «Укрспецвагон», Київський електровагоноремонтний завод та вагоноремонтний завод КП «Київський метрополітен». Наприклад, сучасні потужності ВАТ «Азовмаш» (одного з найбільших машинобудівельних комплексів України) дозволяють виробляти близько 20 тис. вантажних магістральних вагонів й більше 12 тис. цистерн на рік. Таким чином, для виробництва більшої частини техніки вистачить потужностей вітчизняних заводів.

Придбання необхідного рухомого складу та колійної техніки за кордоном у більшості випадків є вимушеним заходом,

що базується не на виробничій неспроможності вітчизняних підприємств, а на відсутності можливостей фінансування Укрзалізниці за рахунок внутрішніх кредитів вітчизняних фінансових структур та державного бюджету. Закордонні фінансові установи, надаючи кредити, виставляють умови, які орієнтують кредитотримувача на закупівлю необхідної техніки у закордонного виробника. Зокрема, Зовнішекономібанк Росії погоджувався профінансувати поставку Укрзалізниці 350 локомотивів, але за умови їх виробництва на Новочеркаському електровозобудівному заводі і компанії «Уральські локомотиви». За умови виробництва рухомого складу (локомотивів) на вітчизняних підприємствах було освоєно \$2,2 млрд. на вітчизняному виробництві.

Таке ж положення із закупівлею шляхової техніки для залізничної галузі. Частка колійного господарства становить третину від усіх основних засобів залізничного транспорту та займає більше чверті у витратах. З урахуванням поточних ремонтів та програм розвитку колійної інфраструктури щорічний обсяг шляхових робіт, капремонту та модернізації становить не менше 1 тис. км, середній ремонт потребують 800 км на рік, комплексно-оздоровчого – 0,8–1,2 тис. км, суцільної заміни рейок потребує щорічно 100 км шляхів.

Зростання обсягів щорічних ремонтно-шляхових робіт потребує відповідного кількісного та якісного рівня забезпеченості шляхової техніки. В той же час з парку укладальних кранів і кількості 81 од. 35 од. мають строк експлуатації більше 25 років. З парку машин для рихтування й виправлення шляхів з 100 од. більше третини експлуатуються 27 років. Загалом більш 40% шляхової техніки – це машини, що потребують заміни та списання.

У цілому вклад в модернізацію та оновлення парку шляхової техніки має становити не менше 2 млрд. грн. на рік з тим, щоб завершити переозброєння до 2015 року.

Однак у період 2000–2010 років виробники шляхової техніки залишилися практично без замовлень Укрзалізниці, яка переорієнтувалася на закордонних виробників. Причинами стали: посилення закордонного кредитування Укрзалізниці і, відповідно, підтримка закордонними кредиторами європейських виробників; неспроможність українських виробників за відсутності стабільних замовлень підтримувати виробництво шляхової техніки на необхідному рівні та в повному асортименті.

У 2011 році Укрзалізниця та ЄБРР анонсували проект нової кредитної угоди, причому умови цього проекту спрямовані на необхідність закупівлі шляхової техніки у австрійського виробника Plasser&Theurer. Укрзалізниця закуповує техніку за рахунок кредитів ЄБРР з 1994 року саме на таких умовах. Це дає змогу констатувати тенденцію підтримки європейським банком саме європейських машинобудівельних підприємств. Так, попередній проект передбачав закупівлю 21 од. шляхової техніки на суму \$41,2 млн., проте проект було згорнуто через дефіцит внутрішніх фінансових ресурсів. Хоча раніше Укрзалізниця використовувала власні кошти, що давало змогу розміщувати замовлення на

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

вітчизняних підприємствах. Виробництво шляхової техніки в Україні представлено підприємствами – АО «Каховський завод електрозварювального обладнання» (КЗЕЗО), АО «Старокраматорський машинобудівний завод», АО «НПК Дніпроспецмаш», АО «Трансмаш».

Однак на сьогодні українські виробники ні разом, ні поодиноці не випускають повної лінійки машин та допоміжного обладнання. Серед вітчизняних виробників за критеріями випуску шляхової техніки повного замкнутого циклу для ремонту і будівництва відповідає лише АО «Каховський завод електрозварювального обладнання» (КЗЕЗО), який виробляє рейкозварювальні комплекси, щебенеочисні машини, планувальники баласту. Раніше такі машини закуповувалися в Росії. КЗЕЗО виробляє ці машини в кооперації з українськими виробниками рухомого складу. Крім того, завдяки рейкозварювальному сегменту КЗЕЗО став унікальним для машинобудівельної галузі України підприємством, що виробляє 95% світового парку підвісних рейкозварювальних комплексів і 60% – стаціонарних. Сукупне замовлення Української залізниці вітчизняним підприємствам могло бути на рівні \$50 млн. щорічно до 2015 року, але плани вірогідно не будуть реалізовані через погіршення фінансового положення залізничної галузі України та відсутність механізмів державної підтримки заходів Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу на 2008–2020 роки.

Таким чином, українські залізниці вимушені звертатися за фінансовою допомогою до комерційних банків, які, користуючись фінансовою безвихідністю залізниць, визначають відсоткові ставки, що лягають важким тягарем на кредиторів. Так, Південна залізниця звернулася за кредитною підтримкою до Всеукраїнського банку розвитку та ТАСкомбанку на загальну суму 80 млн. грн. У Всеукраїнського банку планується отримати 40 млн. грн. (ціна акцептової пропозиції становить 27,6 млн. грн. без ПДВ), або 69%, а у ТАСкомбанку – теж 40 млн. грн. (ціна акцептової пропозиції становить більш 14,5 млн. грн. без ПДВ, або 36,3% [9]). Проте постають питання, які мотиви спонукають Південну залізницю йти на такі кабальні кредитні умови і чи може за таких умов залізниця забезпечити свої потреби для ефективного розвитку?

Вищевикладене здебільше відноситься до організаційно-практичних проблем розвитку імпортозаміщення продукції для залізничного транспорту.

Вивчення досвіду Китаю з розвитку транспортного машинобудування може бути дуже корисним з метою формування раціональних пріоритетів державної політики імпортозаміщення. У Китаї рішення імпортувати іноземні технології було прийнято після вивчення і оцінки Міністерством залізниць технологій, що використовуються в країні. Результати довели, що на загальному технічному рівні залізниці Китаю приблизно на 20 років відстають від країн-лідерів в цьому відношенні – Франції, Німеччини та Японії. Щоб вирішити цю проблему, була розроблена стратегія – «риннок технологій», що передбачала імпорт провідних технологій, спільні роз-

робки та виробництво, а у подальшому – виробництво власних національних продуктів.

Зокрема, для будівництва високошвидкісних магістралей Китаю необхідно було опанувати технологію прокладання та експлуатації безбаластного шляху, причому найбільші досягнення в цій сфері були у Японії та Німеччині. Вирішення проблеми було здійснено шляхом імпорту відповідних технологій та їхньої інтерналізації. У результаті використовуються чотири конструкції шляхів: одна японська, дві німецькі та китайський варіант.

Таким же чином у Китаї підійшли й до виробництва високошвидкісного рухомого складу. На першому етапі було оголошено тендер на виробництво високошвидкісних поїздів. Щоб відповідати необхідним вимогам, претендент повинен представляти китайське підприємство при підтримці іноземного виробника з підтвердженням досвіду розробки, виготовлення та регулярної експлуатації поїздів зі швидкістю не менше 200 км/год. Від іноземних компаній вимагалася готовність передачі технологій. Міністерство залізниць Китаю вважало обов'язковою умовою передачу ключових технологій з розглядом поїзда як єдиної технологічної системи разом із компонентами тягового приводу, включаючи навчання та співпрацю при проектуванні, виробництві й контролі якості. Для виробництва власного високошвидкісного рухомого складу були поставлені такі завдання:

- освоєння іноземних технологій для розробки власної технології виробництва рухомого складу для руху із швидкістю 350 км/год і більше;
- розробка та удосконалення власної незалежно розробленої технології з правами на інтелектуальну власність, конкурентоспроможною на міжнародному ринку;
- розробка ланцюга науково-технічних та виробничих зв'язків для забезпечення інноваційної самостійності;
- впровадження інноваційних технологій у виробництво та формування виробничої кооперації для розвитку власного виробничого потенціалу.

Як результат, було розроблено сімейство електропоїздів CRH чотирьох основних серій й на їхній основі – поїзд п'ятої серії CRH 380A та декілька модернізацій. У січні 2011 року поїзд модифікації CRH 380B досяг швидкості 487,3 км/год. Дякуючи запозиченням та освоєнню різних технологій, необхідних для виробництва та експлуатації високошвидкісних залізничних шляхів, включаючи будівництво інфраструктури та виготовлення рухомого складу, в Китаї створена основа для подальшого розвитку цієї галузі. Більше того, він вже має потенціал для експорту відповідних технологій [10].

Приклад Китаю може слугувати орієнтиром для визначення шляхів розвитку вітчизняних швидкісних пасажирських перевезень. Це перший крок до розвитку високошвидкісних перевезень.

Згідно з міжнародною класифікацією Міжнародного союзу залізниць (МСЗ) високошвидкісною вважається заново збудована лінія, якщо швидкість руху поїздів по ній переви-

ще 250 км/год чи модернізована лінія з швидкістю не менше 200 км/год [10]. Під це визначення підпадає невелика частина українських доріг. Подальший розвиток швидкісного руху потребує будівництва нових доріг, які б відповідали класифікації та техніко-технологічним вимогам МСЗ.

Звичайні залізниці навіть після комплексної реконструкції, що зроблена на вітчизняних залізницях, не в змозі забезпечити регулярний рух зі швидкостями 200–250 км/год. Перш за все це пов'язано з великими труднощами спільної ефективної експлуатації поїздів, швидкість руху яких нижча більш ніж на 50 км/год. Усі без винятку параметри високошвидкісних магістралей (ВШМ) (шляхи, станційне господарство, контактні мережі, система електрозабезпечення, економічна безпека) мають бути прийняті виходячи з прийнятої максимальної експлуатаційної швидкості. Високошвидкісні залізничні магістралі є транспортними об'єктами підвищеної небезпеки і потребують підвищеної уваги до забезпечення безпеки. Такий захист неможливий без суцільного огороження смуги відчуження.

Наведений перелік необхідних вимог для розбудови ВШМ далеко не повний, але він дозволяє підкреслити всю складність цього процесу й зрозуміти, якщо вже зроблені перші кроки в цьому напрямі, необхідно заздалегідь готувати власну організаційно-економічну та техніко-технологічну базу для її подальшого розвитку, щоб не потрапити в ситуацію як з прийняттям рішень щодо закупівлі імпортованих швидкісних поїздів.

На наш погляд, одним зі шляхів може бути створення для цього міжвідомчої комісії із залученням фахівців залізничного транспорту, транспортного машинобудування, будівництва та інших галузей для дослідження комплексу робіт для розбудови ВШМ з метою координації співпраці вітчизняних виробників, які зможуть забезпечити реалізацію цього проекту згідно номенклатури та якості продукції.

Це дослідження не претендує на повне висвітлення проблем розбудови ВШМ та розвитку тягового складу високошвидкісних перевезень. Акцент зроблено на визначенні шляхів максимально можливого імпортозаміщення в реалізації цих проектів. Одним з аспектів проблем розвитку високошвидкісного руху власними силами може бути проблема зовнішнього тиску на структури державного управління у вигляді фінансово-кредитних, нормативно-правових, техніко-технологічних вимог з боку іноземних виробників. Провідні компанії – виробники технічних засобів залізничного транспорту вже давно зробили оцінку споживчого ринку своєї продукції та постійно шукають шляхи до його освоєння. Частки ринку розподіляться таким чином: Західна Європа – 32%, Азія й Тихоокеанський регіон – 24, Північна та Південна Америка – 20, країни СНД – 11, Східна Європа – 6, інші регіони світу – 7% [10].

Ринок країн СНД оцінюється в 11% від загальносвітового. На цьому ринку найбільш привабливими, з огляду на географічне положення та сучасний стан розвитку ВШМ, є Росія та Україна.

З огляду на те що Україна має інтеграційне тяжіння до ЄС та підпадає під вплив жорстких умов щодо співпраці з ним, експансія з боку європейських виробників цілком вірогідна.

Що стосується розвитку колійного господарства ВШМ, то тут на ринку багато іноземних компаній, що готові запропонувати свої послуги щодо будівництва високошвидкісних магістралей. Однак у рамках державної політики імпортозаміщення необхідно вже сьогодні передбачити заходи по розвитку складових елементів шляхового господарства на вітчизняних виробництвах. Одним із важливих елементів шляхового господарства є залізничні рейки.

В Україні для потреб залізниць традиційно виробляються рейки марок Р65 та Р75 довжиною 25 метрів. Експлуатаційними вимогами для швидкісних доріг є прокладка рейок довжиною 120 метрів. Окрім того, ці рейки мають бути зроблені з металу, який за техніко-технологічними параметрами значно відрізняється від рейок, що застосовуються на залізницях для звичайних перевезень. На теперішній час основним постачальником залізничних рейок, підкладок, накладок для залізничних колій є група «Метінвест», що належить українському бізнесменові Р. Ахметову, яка з року в рік виграє тендери на постачання цієї номенклатури продукції. Маючи налагоджене виробництво та гарантований збут на внутрішньому ринку, це підприємство ймовірно навряд чи буде зацікавлене у вкладанні інвестицій у розробку нових технологій та устаткування для виробництва нового асортименту продукції. Так, ТОВ «Металінвест–Україна» у 2013 році в котрий раз виграла тендер на поставку залізничних рейок, підкладок, накладок для залізничних колій за кошти державного бюджету на суму більше півмільярда гривень.

Тенденція до розширення номенклатури металургійної продукції не притаманна вітчизняним виробникам, які орієнтуються на випуск традиційної продукції з налагодженим технічним та технологічним процесом. Тим більше що збут цієї продукції на внутрішньому ринку гарантовано.

Підводячи підсумок вищевикладеного, необхідно відзначити, що прагнення вітчизняних виробників до виготовлення власної конкурентоспроможної продукції залізничного транспорту здійснюється у багатофакторному зовнішньому середовищі, де на формування багатьох параметрів вони (виробники) не мають цілеспрямованого впливу. В той же час умови зовнішнього середовища можуть мати вирішальне значення для їхньої діяльності.

До основних факторів формування зовнішнього середовища відносяться насамперед державна політика імпортозаміщення, а також замовники продукції транспортного машинобудування. Говорячи про державну політику, необхідно враховувати українські реалії, в якій вона здійснюється. Впродовж 20 років незалежності в Україні сформувався державно-монополістичний капіталізм. З цієї причини до факторів формування зовнішнього середовища цілком слушно можна віднести вплив олігархічних угруповань, діяльність яких пов'язана з імпортом товарів на внутрішні

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ринки країни, і тому їхні економічні інтереси не завжди співпадають з державною політикою імпортозаміщення.

До того ж як фактор формування зовнішнього середовища на ринку конкурентоспроможної імпортозаміщуючої продукції транспортного машинобудування присутня «недоброякісна» економічна конкуренція, яка завершується далеко не завжди на користь національного виробника.

Першочерговим завданням державної політики імпортозаміщення, як основи її реалізації, є створення на державному рівні економічного механізму сприяння цьому процесу.

Економічний механізм реалізації політики імпортозаміщення продукції транспортного машинобудування необхідно розглядати як сукупність правових та економічних ресурсів і засобів їхньої взаємодії, створення умов сприяння та забезпечення виконання поставлених завдань. Економічний механізм забезпечення реалізації державної політики імпортозаміщення може бути представлений як функціонально-цільова система взаємодії підсистем впровадження державної політики імпортозаміщення, фінансово-ресурсного та виробничого забезпечення.

Підсистема впровадження державної політики спрямована на нормативно-правове та організаційне забезпечення імпортозаміщення виробництва залізничного транспорту. Функціонування фінансово-ресурсної підсистеми спрямовано на забезпечення фінансових, матеріальних та наукових ресурсів щодо виробництва імпортозаміщуючої продукції. Підсистема виробничого забезпечення вирішує техніко-технологічні завдання виробництва імпортозаміщуючої продукції.

Окрім організаційно-економічних підсистем важливою складовою економічного механізму є система заохочення та підтримки вітчизняних виробників до переходу виробництва продукції до конкурентоспроможної на зовнішніх ринках.

Такими економічними важелями, вмонтованими в економічний механізм, можуть бути:

- система державних гарантій, дотацій та субсидій для підприємств транспортного машинобудування, які реалізують проекти щодо імпортозаміщення;
- ефективна податкова політика, яка передбачає застосування спрощених методів оподаткування та гнучких податкових ставок, можливість відстрочки податкових платежів, надання податкових канікул;
- застосування пільгових кредитних ставок, державних гарантій під перспективні капіталоємні проекти імпортозаміщення.

Висновки

Виробничий науково-технічний потенціал транспортного машинобудування при належній підтримці держави в основному спроможний виконати завдання державної політики імпортозаміщення. Хоча реальна державна політика імпортозаміщення в частині залізничного транспорту, як в попередні роки, так й на перспективний період, має ознаки декларативності.

Для дієвості проголошеної політики імпортозаміщення необхідно розробити економічний механізм реалізації цієї політики, який може бути представлений як функціонально-цільова система взаємодії підсистем впровадження державної політики імпортозаміщення, фінансово-ресурсного та виробничого забезпечення.

Органічною складовою економічного механізму має бути система економічних важелів заохочення та підтримки вітчизняних виробників у виробництві імпортозаміщуючої продукції.

Появу на вітчизняних магістралях швидкісних поїздів можна вважати якісним проривом у сфері швидкісних пасажирських перевезень. Але варто враховувати такі обставини: з одного боку, це дійсно крок вперед для України, з іншого – поспіх та невиваженість рішень щодо орієнтації на закордонного виробника призвели до низки прорахунків фінансового та технічного характеру. Крім того, відмова з боку держави підтримки подальшого розвитку вітчизняного транспортного машинобудування окреслює протиріччя між задекларованою державною політикою імпортозаміщення та реальною підтримкою вітчизняного виробника залізничного рухомого складу та імпортозаміщення.

Список використаних джерел

1. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки. – К. 2009. – 300 с.
2. Портер М.Э. Конкуренция / М.Э. Портер; [пер. с англ. О.Л. Пельявского]. – М.: Вильямс, 2006. – 608 с.
3. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації / Я.А. Жаліло, Я.Б. Базиліук, Я.В. Белінська, С.В. Давиденко, А. Комаров; Національний ін-т стратегічних досліджень; за ред. Я.А. Жаліло. – К.: Знання України, 2005. – 388 с.
4. Базиліук Я.Б. Конкурентоспроможність національної економіки: бутність та умови забезпечення / Я.Б. Базиліук; Адміністрація Президента України; Національний ін-т стратегічних досліджень. – К.: НІСД, 2002. – 132 с.
5. Гельвановский М.И. Национальная конкурентоспособность: понятие, факторы, показатели: макроэкономический аспект / М.И. Гельвановский, В.М. Жуковская, И.Н. Трофимова, Н.Т. Чертко // Вопросы статистики. – 1999. – №12. – С. 15–21.
6. Антонюк Л.Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації: [монографія] / Л.Л. Антонюк. – К.: КНЕУ, 2004. – 275 с.
7. Запуск Укрзалізницею скоростных поездов Hyundai – инвестиционный провал 2012 г. // Транспорт. – 2013. – №1–2. – С. 21.
8. Крюковский скоростной электропоезд могут отправить на Крымское направление // Транспорт. – 2013. – №1–2. – С. 26.
9. ЮЖД возьмет кредиты Всеукраинского банка развития и ТА-Скомбанка // Транспорт. – 2013. – №1–2. – С. 21.
10. Импорт технологий // Железные дороги мира. – 2011. – №3. – С. 13–15.
11. Высокоскоростное движение // Железные дороги мира. – 2011. – №4. – С. 14–15.