

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЛОКАЛІЗОВАНОГО ВИРОБНИЦТВА З РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Корінь М.В., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Встановлене значення транскордонного співробітництва на основі формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури для техніко-економічного розвитку залізничної галузі та держави. Обґрунтовано доцільність локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури України з урахуванням факторів екзо- та ендогенного характеру. Визначено фази локалізації виробництва. Обґрунтовано стратегічну мету формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Ключові слова: залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, локалізація виробництва, розвиток, інфраструктура.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОКАЛИЗОВАННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Корень М.В., к.э.н, доцент (УкрГУЖТ)

Установлено значение трансграничного сотрудничества на основе формирования локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры для технико-экономического развития железнодорожной отрасли и государства. Обоснована целесообразность локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры Украины с учетом факторов экзо- и эндогенного характера. Обоснована стратегическая цель формирования локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, трансграничное сотрудничество, локализация производства, развитие, инфраструктура.

FEATURES OF FORMATION OF LOCALIZED PRODUCTION ON THE DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

Korin M.V., Ph.D., Associate Professor (USURT)

The article stipulates that the development of the railway infrastructure of Ukraine may be ensured by expanding cross-border cooperation by forming a localized production for the development of railway infrastructure. The main factors influencing the decision to locate production in one or another country are studied. The expediency of localized production on the development of railway infrastructure of Ukraine based on exogenous and endogenous factors is substantiated. The factors of endogenous influence are systematized in such groups as factors of organizational, managerial, marketing, labor, economic and production character. The experience of neighboring countries with regard to the formation of localized in the separate sectors of railway engineering, the competitiveness of which is currently largely due to the borrowing of technologies from abroad, is studied. The forms of production

localization are determined and the expediency of creating a modern rolling stock, including for high-speed and high-speed railway traffic, using foreign experience, taking into account the conditions of the domestic economy and the localization of production by the third type. The strategic goal of the formation of localized production for the development of railway infrastructure as the creation of qualitatively new types of products, which will ensure the technological equivalence of Ukraine with the advanced countries in the development of rail transport infrastructure, as well as the active influence on the world market of technologies and high technology products, is substantiated. The advantages of localization of production as an organizational basis for the creation of integrated structures for the development of the country as a whole are revealed. It is proved that the formation of cross-border cooperation on the basis of the formation of localized production for the development of railway infrastructure will become a platform for overcoming infrastructure asymmetries and the transition to digitalization of the railway industry, its high-intellectual development.

Key words: *railway transport, cross-border cooperation, production localization, development, infrastructure.*

Постановка проблеми. Сьогодні забезпечення основної діяльності залізничним транспортом України, що наразі є одним із головних перевізників країни та крупним суб'єктом господарювання, пов'язане з безліччю проблем (критичний рівень зносу рухомого складу, застарілої системи сигналізації та зв'язку, спеціалізованої колійної техніки та ін.) і відповідних до них обмежень, що унеможливають своєчасне та якісне виконання транспортно-логістичних послуг АТ «Укрзалізниця» і в свою чергу негативно впливає на економічний стан галузі та держави. Подолання притаманних галузі чинних проблем можливе в першу чергу за рахунок забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту через формування локалізованого виробництва, що потребує відповідних належних теоретичних та методологічних надбань.

Аналіз досліджень та публікацій. Наразі вивченням теоретичних та концептуальних засад розвитку вітчизняних суб'єктів господарювання (зокрема залізничного транспорту України) досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В. Диканя [1], І. Токмакової [2], В. Овчиннікової [3], М. Корінь [1], А. Толстої [1], М. Марценюк [4] та ін.

Щодо теоретико-методологічних основ локалізації виробництва, то вони були висвітлені в працях: Аллаярова М. [5], Абдуллаєва У. [5], Котлярова С. [6], Лаврикова Ю. [6], Аверіна Л. [6], Демидова М. [7] та ін

Аналіз теоретичних напрацювань з даної проблематики свідчить про високу зацікавленість вчених, особливу увагу приділено дослідженню питань: проблеми розвитку залізничного транспорту України, пошук дієвих методів та моделей управління вітчизняною залізничною галуззю, аналіз проблем та перспектив локалізації промислового виробництва, визначення особливостей формування напрямків локалізації та ін.

Однак наявність в залізничній галузі інфраструктурних асиметрій свідчить про необхідність пошуку нових пропозицій, що дозволять забезпечити високоінтелектуальний розвиток залізничному транспорту України.

Мета статті. Тому, метою статті є визначення концептуальних положень формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Основний матеріал. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту України можливо забезпечити за рахунок розширення транскордонного співробітництва, що наразі доцільно реалізовувати за рахунок формування

локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Обумовлене це тим, що різниця собівартості продукту вітчизняного виробництва і ціни імпортованого товару становить близько 60%, тобто виробляти товар на території України набагато вигідніше, навіть використовуючи частково імпортовану сировину. В даному випадку немає прямої і постійної залежності від курсу валют, а також на виході отримуємо продукт вітчизняного виробництва, що задовольняє всім технічним характеристикам, а також не підпадає під санкції.

При прийнятті компанією рішення про локалізацію виробництва в тій чи іншій країні враховуються наступні фактори [8]:

- перспектива збуту продукції на ринку країни локалізації та ринках сусідніх країн;
- привабливість і близькість ринків закупівлі сировини і матеріалів;
- ступінь ризиків;
- наявність добросовісної конкуренції.

На нашу думку, цього не достатньо для визначення доцільності локалізації виробничої діяльності такого крупного суб'єкта господарювання як АТ «Укрзалізниця» адже від ефективності його господарювання в прямій залежності знаходиться економічний стан держави. Тому вважаємо за необхідне під час обґрунтування доцільності локалізації частки діяльності виробничого характеру залізничного транспорту враховувати як екзогенні, так й ендогенні фактори (рис. 1).

Щодо механізму формування локалізованого виробництва, то перш за все розглянемо його на прикладі окремих секторів залізничного машинобудування країн-сусідів, конкурентоспроможність яких в даний час забезпечується в значній мірі за рахунок запозичення технологій із-за кордону: це локомотивобудування і рухомий склад для швидкісного та високошвидкісного руху.

За останні роки з'явився цілий ряд нових серій тягового рухомого складу: тепловозів, електровозів і електропоїздів, виробництво яких освоєно в рамках створення спільних підприємств із зарубіжними виробниками (ЗАТ «Трансмашхолдинг» і французька компанія «Alstom Transport», АТ «Група Сінара» і німецька компанія «Siemens»).

АТ «Група Сінара» об'єднує підприємства різної галузевої спрямованості. Одним з пріоритетних бізнес-напрямків компанії є машинобудування. В машинобудівний холдинг компанії АТ «Сінара-Транспортні машини» входить АТ «Уральські локомотиви», найважливішим напрямком діяльності якого є виробництво вантажних електровозів постійного і змінного струму, тепловозів, електропоїздів «Ластівка». Виробництво здійснюється за технологіями «Siemens» з поетапною локалізацією виробництва.

Першим проектом підприємства в області локомотивобудування стала організація виробництва електровоза з асинхронним тяговим приводом «ГРАНІТ» (серія 2ЕС10). У 2015 році рівень локалізації електровоза досяг позначки 80%. Пізніші розробки підприємства – локомотиви ТМХ-ЕП20 і 2ЕС5 мають в 2015 році рівень локалізації виробництва продукції 55% по ТМХ-ЕП20 і 45% по 2ЕС5. Планується досягти рівня локального виробництва 80% по ЕП20 в 2017 році, а по 2ЕС5 – до 2020 року [9].

Найважливішим напрямком діяльності зазначеного підприємства є виробництво швидкісних електропоїздів серії Desiro RUS («Ластівка»), розпочате в травні 2013 року. Договір з ВАТ «Російські залізниці» передбачав жорсткі умови локалізації виробництва комплектуючих. Рівень локалізації з початку виробництва повинен був скласти 55%, а до 2017 року доведений до 80%. До 2014 року навколо «Уральських локомотивів» сформувався кластер з більш ніж 100 постачальників вузлів і компонентів, здатних працювати за

міжнародними стандартами, адаптувати технології до потреб заказчика і внутрішніх умов держави, при цьому глибина локалізації склала 62%. У 2016 році рівень локалізації виробництва

«Ластівки» перевищив 70%, очікується, що в 2017 році локалізація досягне проектного рівня – 80% [10].

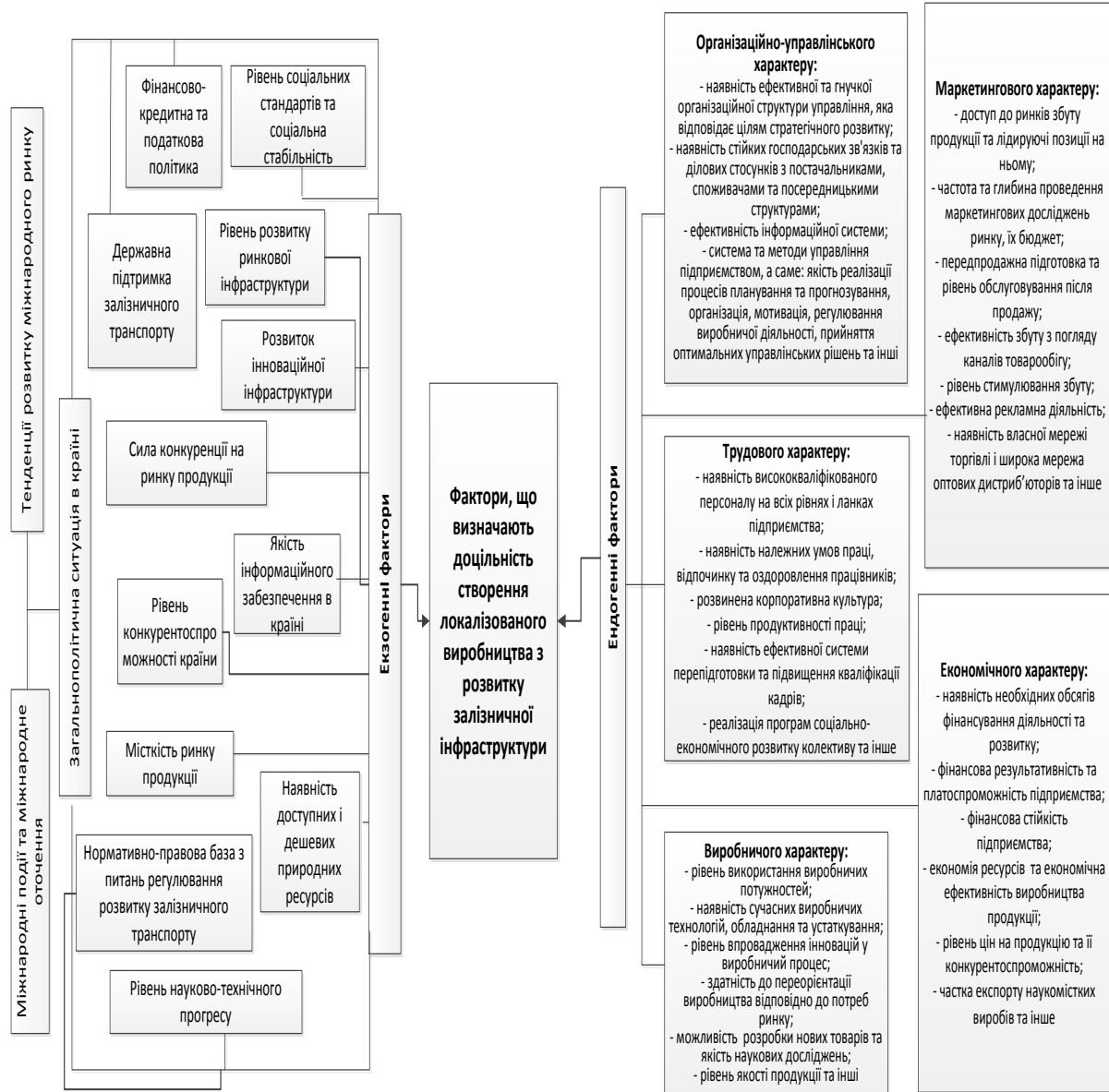


Рис. 1. Фактори, що визначають доцільність створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури

Діяльність наведених вище кластерів залізничного машинобудування є прикладом успішної реалізації політики імпортозаміщення по типу «наздоганяючого розвитку» - із залученням зарубіжних технологій, однак

вони для організації «складального» локалізованого виробництва.

Таким чином, на даному підприємстві перша і друга форми локалізації створюють базис для переходу до третьої форми локалізації (рис. 2).

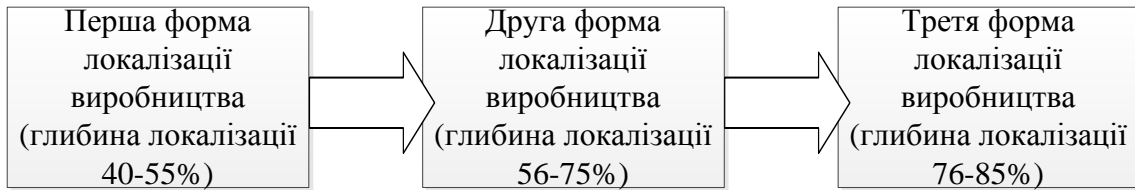


Рис. 2. Форми локалізації виробництва (складено на основі [5, 9, 10])

Створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури України відразу за третім типом не можливо. Це пояснюється перш за все ситуацією з комплектуючими, що в свою чергу визначається галузевою особливістю залізничного машинобудування України, тобто її технологічної багатоконпонентністю та значною металоємністю. У той же час, згідно зі стратегічними документами розвитку залізничного транспортного машинобудування, в країні відсутнє новітнє виробництво комплектуючих, без яких неможливе створення техніки, що відповідало б світовому рівню.

Для створення сучасної продукції підприємства транспортного машинобудування доцільно закуповувати комплектуючі іноземного виробництва. Для організації серійного виробництва інноваційних комплектуючих в Україні відсутні високоінтелектуальні технології.

З огляду на наявний стан філій АТ «Укрзалізниця» з інфраструктури, а також досвід, можна в якості основного напрямку розвитку галузі на найближчу і середньострокову перспективу визначити виробництво сучасного рухомого складу, в т.ч. для швидкісного й високошвидкісного залізничного руху, з використанням зарубіжного досвіду з урахуванням умов вітчизняного господарювання і локалізацією виробництва по третьому типу.

Наразі більш доцільним для забезпечення економічного розвитку України є орієнтація на створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури на базі вітчизняних матеріалів, компонентів і

ресурсів (трудових, сировинних, інтелектуальних та енергетичних).

Виходячи з цього стратегічною метою формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури є створення якісно нових видів продукції, які забезпечать технологічну рівноправність України з передовими країнами в розвитку інфраструктури залізничного транспорту, а також активний вплив на світовий ринок технологій і наукомісткої продукції.

Таким чином, локалізація стимулює появу в Україні виробників кінцевого продукту з новими технологіями і висуває вимоги, що поширюються на постачальників різних рівнів. Навколо виробників кінцевого продукту зосереджуються виробники матеріалів, логістичні, сервісні та фінансові організації і таким чином формуються індустріальні кластери.

Це підтверджується в працях [11, 12], адже формування інтегрованих структур пов'язане з реалізацією певного ряду переваг, головними серед яких є:

1) скорочення витрат за рахунок масштабів комбінованих операцій - це досягається шляхом поєднання технологічно відмінних виробничих операцій, що може забезпечити скорочення етапів виробничого процесу та зниження величини управлінських і транспортних витрат;

2) скорочення витрат на внутрішньому контролі та координуванні за рахунок суміжного розташування інтегрованих одиниць - це забезпечується організацією ефективної системи планування поставок, що дозволяє створити стабільне надходження необхідних ресурсів. Внаслідок цього

досягається економія на контролі, що може сприяти зменшенню простоїв, потреб в складських запасах та чисельності контролюючого персоналу;

3) скорочення витрат на інформації та інформаційному забезпеченні - досягається за рахунок розподілу функції інформаційного забезпечення, а відповідно і величини витрат на його забезпечення між усіма учасниками інтеграційного об'єднання. Окрім того, створення інтегрованих об'єднань зменшує потребу в обсязі інформації про потенційних постачальників та споживачів, а також про ринок в цілому;

4) скорочення витрат на ринкових операціях - досягається за рахунок можливого зниження рівня витрат на операції, пов'язані з організацією збуту продукції, укладанням ділових угод на ринку, а також розробкою політики ціноутворення;

5) скорочення витрат за рахунок організації стабільних відносин, що сприяє скороченню рівня витрат на реалізацію процесу купівлі-продажу.

Висновки. Становлення транскордонного співробітництва на основі формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури повинно стати платформою для подолання інфраструктурних асиметрій та переходом до цифровізації залізничної галузі та її високоінтелектуального розвитку.

Розширення такого роду транскордонного співробітництва на даному етапі позитивно відіб'ється на економічному стані України, адже при формуванні локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури по Україні, з'являться нові робочі місця, при цьому стандарти виробництва не будуть понижатися, а відповідати світовим.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Основи бізнесу : навчальний посібник / В.Л. Дикань,

В.О. Овчиннікова, І.В. Токмакова, М. В. Корінь, А. В. Толстова. – Х.: УкрДУЗТ, 2018. – 290 с.

2. Токмакова І. В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук; спеціальність: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Токмакова Ірина Василівна; Український державний університет залізничного транспорту. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – 455 с.

3. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В.О. Овчиннікова. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.

4. Марценюк Л. В. Організація залізничного туризму : монографія / Л.В. Марценюк. – Дніпро, ДНУЗТ, 2017. – 351 с.

5. Аллаярлова М. К. Основы развития процесса локализации в сфере производства в Республике Узбекистан [Электронный ресурс] / М. К. Аллаярлова, У. Х. Абдуллаев // Молодой ученый. – 2015. – №3. – С. 381-384. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/83/15195/>. – Назва з екрану.

6. Котлярова С.Н. Роль локализации промышленного производства в политике импортозамещения / С.Н. Котлярова, Ю.Г. Лаврикова, Л.М. Аверина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2017. – № 5. – С. 115-127.

7. Демидов Н. Кластер остается с нами [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://books.google.com.ua/books?id=vpzKCQAAQBAJ&pg=PA16&lpE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0&f=false> – Название с экрана.

8. Виханский О.С. Менеджмент / О.С. Виханский, А.И. Наумов. – М: Гардарики, 2004. – 576 с.

9. Локализация производства – основа согласованной промышленной политики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission>

.org/ru/nae/news/Pages/07-12-2016-9.aspx. – Названня с екрану.

10. Ступінь локалізації вітчизняного виробництва техніки становитиме більше 60% [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://a7d.com.ua/novini/9037-stupn-lokalizatsiyi-vtchiznyanogo-virobnictva-tehnki-stanovitime-blshe-60.html> – Назва з екрану.

11. Бондар Н. М. Консолідаційні процеси: переваги та недоліки інтегрованих структур [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08bnmlis.pdf. – Назва з екрану.

12. Шведюк О.В. Визначення мережевої структури як сучасної форми координації економічної діяльності / О.В. Шведюк // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №5 (107). – С. 22-29.

REFERENCES

1. Dykan V.L., Ovchinnikova V.O., Tokmakova I.V., Korin M.V., Tolstova A.V. (2018) *Osnovy biznesu : navchalnyj posibnyk* [Basics of business: a manual]. Kh: UkrDUZT (in Ukrainian)

2. Tokmakova I. V. (2015) *Teoretetiko-metodologichni osnovy zabezpechennja gharmonijnogho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy* [Theoretical and methodological bases for ensuring the harmonious development of rail transport in Ukraine] (PhD Econ), Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport

3. Ovchinnikova VO (2017) *Strategichne upravlinnja rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy: monohrafija* [Strategic Management of the Development of Railway Transport of Ukraine: monograph]. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

4. Martsenyuk L.V. (2017) *Orghanizacija zaliznychnogho turyzmu : monohrafija* [Organization of rail tourism: a monograph]. Dnepr: DNUZT. (in Ukrainian)

5. Allayarova M.K., Abdullaev U.H. (2015) *Osnovy razvitiya protsessa lokalizatsii v sfere proizvodstva v Respublike Uzbekistan*

[The Basics of the Development of the Localization Process in the Production Sphere in the Republic of Uzbekistan]. *Young scientis*. No. 3, pp. 381-384. Available at: <https://moluch.ru/archive/83/15195/>.

6. Kotlyarova S.N., Lavrikova Yu.G., Averina L.M. (2017) *Rol' lokalizatsii promyshlennogo proizvodstva v politike importozameshcheniya* [The role of localization of industrial production in the policy of import substitution]. *Economic and social changes: facts, trends, forecast*. No.5, pp. 115-127.

7. Demidov N. *Klaster ostaetsya s nami* [Cluster stays with us]. Available at: <https://books.google.com.ua/books?id=vpzKCQAAQBAJ&pg=PA16&lpE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0&f=false>

8. Vikhansky, O.S. Naumov A.I. (2004) *Menedzhment* [Management]. M: Gardarika. (in Russian)

9. *Lokalizatsiya proizvodstva – osnova soglasovannoy promyshlennoy politiki* [Localization of production - the basis of a coherent industrial policy. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/07-12-2016-9.aspx>.

10. *Stupinj lokalizatsiji vitchyznjanogho vyrobnyctva tekhniki stanovytye biljshe 60%* [The degree of localization of domestic technology will be more than 60%]. Available at: <https://a7d.com.ua/novini/9037-stupn-lokalizatsiyi-vtchiznyanogo-virobnictva-tehnki-stanovitime-blshe-60.html>

11. Bondar N. M. *Konsolidacijni procesy: perevaghya ta nedoliky integhrovanykh struktur* [Consolidation Processes: Advantages and Disadvantages of Integrated Structures] Available at: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08bnmlis.pdf.

12. Swedvyuk O.V. (2010) *Vyznachennja merezhevoji struktury jak suchasnoji formy koordynaciji ekonomichnoji dijajnosti* [Determination of the network structure as a modern form of coordination of economic activity]. *Actual problems of the economy*. No.5 (107), pp. 22-29.