

УДК 338.47:629.4

Андрій Сулим, к.т.н.

(заступник директора з наукової роботи Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» ДП «УкрНДІВ»),

Павло Хозя, к.т.н., старший дослідник

(завідувач науково-дослідної лабораторії експериментальних досліджень залізничної техніки Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» ДП «УкрНДІВ»),

Юшко Олександр,

(молодший науковий співробітник, науково-дослідної лабораторії експериментальних досліджень залізничної техніки Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» ДП «УкрНДІВ»),

Хвоєнко Євгеній,

(молодший науковий співробітник, науково-дослідної лабораторії експериментальних досліджень залізничної техніки Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» ДП «УкрНДІВ»),

Третьяк Едуард,

(провідний інженер, науково-дослідної лабораторії експериментальних досліджень залізничної техніки Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» ДП «УкрНДІВ»).

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВАГОНБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

В статті досліджено сучасний стан вагонобудівної галузі в Україні, розглянуто основні проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств і передумови їх виникнення. Сформульовано проблеми, які стримують розвиток вагонобудівного комплексу України. Наведено основні шляхи вирішення сучасних проблем та пропозиції щодо поліпшення роботи вагонобудівних підприємств України. Виявлено перспективні напрями розвитку галузі вітчизняного вагонобудування.

Ключові слова: *вагонобудівні підприємства, проблеми, перспективи, розвиток.*

Вступ. Вагонобудування в Україні – дуже перспективна галузь, оскільки залізничний транспорт є одним із вагомих чинників нормального існування економіки країни. Залізничний транспорт забезпечує значну частину вантажних та пасажирських перевезень (близько 20 % від усіх вантажних перевезень припадає на залізничний транспорт [1]). На сьогоднішній день у вагонобудуванні склалася досить несприятлива ситуація, яка потребує термінового вирішення для подальшого нормального функціонування галузі.

Аналіз останніх досліджень. Відмічено необхідність прийняття конкретних рішень з масштабного розвитку вагонобудівних підприємств, важливість укріплення партнерських відносин з зарубіжними вагонобудівними підприємствами, об'єднання зусиль вітчизняних

DOI:10.32703/2617-9040-2020-35-7

транспортних компаній по створенню нових інноваційних продуктів, розвитку залізничної інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів і багатьох важливих аспектів розвитку залізничного транспорту.

Мета і завдання дослідження. В статті пропонується дослідити сучасний стан вагонобудівної галузі, розглянути основні наявні проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств і передумови їх виникнення. Сформульовано проблеми, які стримують розвиток вагонобудівного комплексу України, виявлено перспективи щодо розвитку галузі та запропоновано шляхи вирішення цих проблем.

Матеріали та методи дослідження

Вплив зовнішніх чинників на проблеми вагонобудування в Україні

Світовий ринок продукції залізничного вагонобудування включає в себе широку гамму продукції. Найбільші виробники залізничних вагонів світу належать США, Канаді та азіатським країнам – Японії, Гонконгу, Китаю. Основними споживачами продукції залізничного машинобудування є країни Європи, Азії і Північної Америки, які мають крупні вагонні парки, а також розгалужену залізничну мережу.

У теперішній час найвища концентрація великих залізничних виробників зосереджена в Європі. На даний час там нараховується три домінуючих на світовому ринку виробники – Bombardier (канадський виробник зі штаб квартирою та крупними виробничими потужностями в Німеччині), Alstom (Франція) та Siemens (Німеччина). Разом з такими підприємствами, як «Kawasaki/Hitachi» (Японія), «General Electric» (США), «Vossloch» (Німеччина) и «General Motors» (США), вказані три корпорації утримують до 70% світового ринку продажу залізничної техніки та комплектуючих до них. Однак, якщо до нещодавнього часу європейські виробники утримували левову частку внутрішнього європейського ринку та половину світового ринку з виробництва залізничної продукції (локомотиви та вагони) та комплектуючі до них, то останнім часом ситуація стрімко змінюється, оскільки все більшу роль на світовій арені починають відігравати китайські виробники.

Лідерські позиції вищевказані компанії утримують завдяки:

1. Створенню інноваційного та конкурентоспроможного рухомого складу (залізничної продукції);
2. Передовим технологіям виробництва;
3. Масштабній державній підтримці галузі вагонобудування;
4. Законодавчій та регуляторній політиці країн виробників рухомого складу.

Отже, основними зовнішніми перешкодами, які впливають на розвиток вітчизняного вагонобудування, є необхідність високих конструкційних та технологічних вимог до залізничного транспорту. Порівняльний аналіз розробок вітчизняного вагонобудування свідчить про значне відставання від закордонного рівня. Також, використовуваний на зарубіжних залізницях ряд потужностей в 2-3 рази ширше, ніж в Україні. Техніко-економічні характеристики серійної продукції залишилися на рівні 60-80 років ХХ ст., а виробнича база багатьох підприємств не дозволяє оперативно збільшувати обсяги та переорієнтовувати виробництво на випуск сучасної конкурентоспроможної продукції, що відповідає світовим стандартам.

Внутрішні чинники, що спричиняють стагнацію вагонобудування в Україні

Одним із ключових факторів внутрішнього середовища, що перешкоджає ефективному розвитку вагонобудівних підприємств України, є застарілі основні виробничі фонди [2]. Фізичний знос устаткування на більшості підприємств становить 60 – 80%. Доцільно також виділити таку проблему, як рівень фінансування галузі. На жаль, основні статті економії вагонобудівних підприємств – це витрати на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, заробітна плата працівників. Тому рівень інноваційного розвитку неприпустимо низький, особливо в порівнянні з європейськими країнами. В цілому більшість проблем розвитку вагонобудівних підприємств досить загальні для машинобудівного комплексу.

Ключовими проблемами вагонобудівних підприємств та передумовами їх виникнення є: високі ставки оподаткування та необхідність їх своєчасної сплати; підвищення тарифів на залізничні перевезення (передумова виникнення – відсутність державної підтримки) [3]; низький рівень попиту на продукцію з боку приватних підприємств (передумова виникнення – відсутність необхідності придбання значних обсягів вагонобудівної продукції, що пов'язано з незначними обсягами перевезень) [4]; низька платоспроможність замовників внутрішнього ринку; обмеженість ринку збуту (передумови виникнення – специфічність продукції: вітчизняні вагони можуть бути використані тільки для ширини колії 1 520 мм (Україна, Росія, інші країни СНД та Балтії)); відсутність виходу на міжнародний ринок (передумови виникнення – низький техніко-технологічний рівень виробництва; висока собівартість та, як наслідок, висока ціна на продукцію; тривалість строку виконання замовлень) [5]; недостатня кількість металопродукції на ринку України, яке заважає розвитку внутрішнього ринку вагонобудування; використання вагонів з подовженим терміном служби; зменшення швидкості оборотності вантажних вагонів (мається на увазі відсутність відповідних потужностей на залізничних станціях). Припортові залізничні станції в Одесі, Чорноморську, Миколаєві мають низьку пропускну здатність, що значно поступається потужностям припортових терміналів.

В 2019 році в Україні стало на 16% більше робочого парку вантажних вагонів ніж в 2017 році. При цьому вантажна база в 2019 році впала на 7% відносно 2017 року. Виходить, що для перевезення меншої кількості вантажів було використано більше вагонів. Це говорить про зниження ефективності роботи української залізниці. Зростання кількості вагонів не приводить до росту вантажної бази. Також вплив на експлуатацію вантажних вагонів має дефіцит локомотивів.

Падіння виробництва змушує вагонобудівників вживати антикризові заходи. Перша група заходів стосується скорочення витрат і полягає в оптимізації штату працівників і скороченні робочого тижня. Друга група пов'язана з пошуком альтернативних джерел доходу.

Після кризи 2015 року, коли виробництво вагонів в Україні впало в 50 раз до 1,1 тисяч вагонів, починаючи з 2016 по 2018 рік вагонобудівна галузь почала нарощувати об'єми виробництва, в основному за рахунок замовлень «Укрзалізниці». Згідно з даними Державної служби статистики України, в 2016 році ріст складав 2,5 рази, в 2017 – 2,4 рази, в 2018 – 1,6 рази. Експерти стверджують, що ринок перенасичений, на коліях УЗ регулярно простоюють сотні вагонів, а вагонобудівну галузь знову чекає стагнація [6].

Аналіз вагонобудування вітчизняних виробників вагонів за 2019 рік

За підсумками 2019 року найбільшими виробниками вантажних вагонів в Україні є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПрАТ «Дніпровагонмаш», ДМЗ «Карпати», ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод» (рис. 1).

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (далі – ПАТ «КВБЗ») в 2019 році у порівнянні з 2018 роком збільшив виробництво вантажних вагонів на 41,7% – до 5237 штук. З числа напіввагонів було збудовано 2401 одиниця, цементовозів – 103, вагонів для перевезення мінеральних добрив – 701, зерновозів – 2032.

ПрАТ «Дніпровагонмаш» в минулому році випустив 1939 вантажних вагонів. Номенклатура представлена цементовозами, фітінговими платформами та критими вагонами. Варто відмітити, що ПрАТ «Дніпровагонмаш» в 2019 році показав зниження об'ємів на 16% у зрівнянні з 2018 роком, коли виробив 2312 вагонів.

ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод» у минулому році збудував 1090 напіввагонів.

Augum Group (ТОВ «Дизельний завод») в 2019 році виробила 279 вантажних вагонів (251 напіввагон та 28 зерновозів), що більше на 12,5% ніж в 2018 році, коли компанією було збудовано 248 вагонів.

Дослідно-механічний завод «Карпати», який в 2018 році випустив 1 тисячу вагонів, за результатами 2019 року збільшив цей показник більш ніж на 40%. В 2019 році завод виробив 1428 вагона, з яких 1008 зерновозів, 403 напіввагони та 17 фітінгових платформ.

ТОВ «Гірничотранспортна компанія» (м. Кривий Ріг), підприємство, що займається випуском рухомого складу для експлуатації на коліях промислових підприємств – за минулий рік збудувало 241 думпкар.

А такі заводи, як ДП «Стрийський вагоноремонтний», ПрАТ «Верхньодніпровський машинобудівельний», ТОВ «Полтавахіммаш» випустили від одного до трьох десятків вагонів. [6].

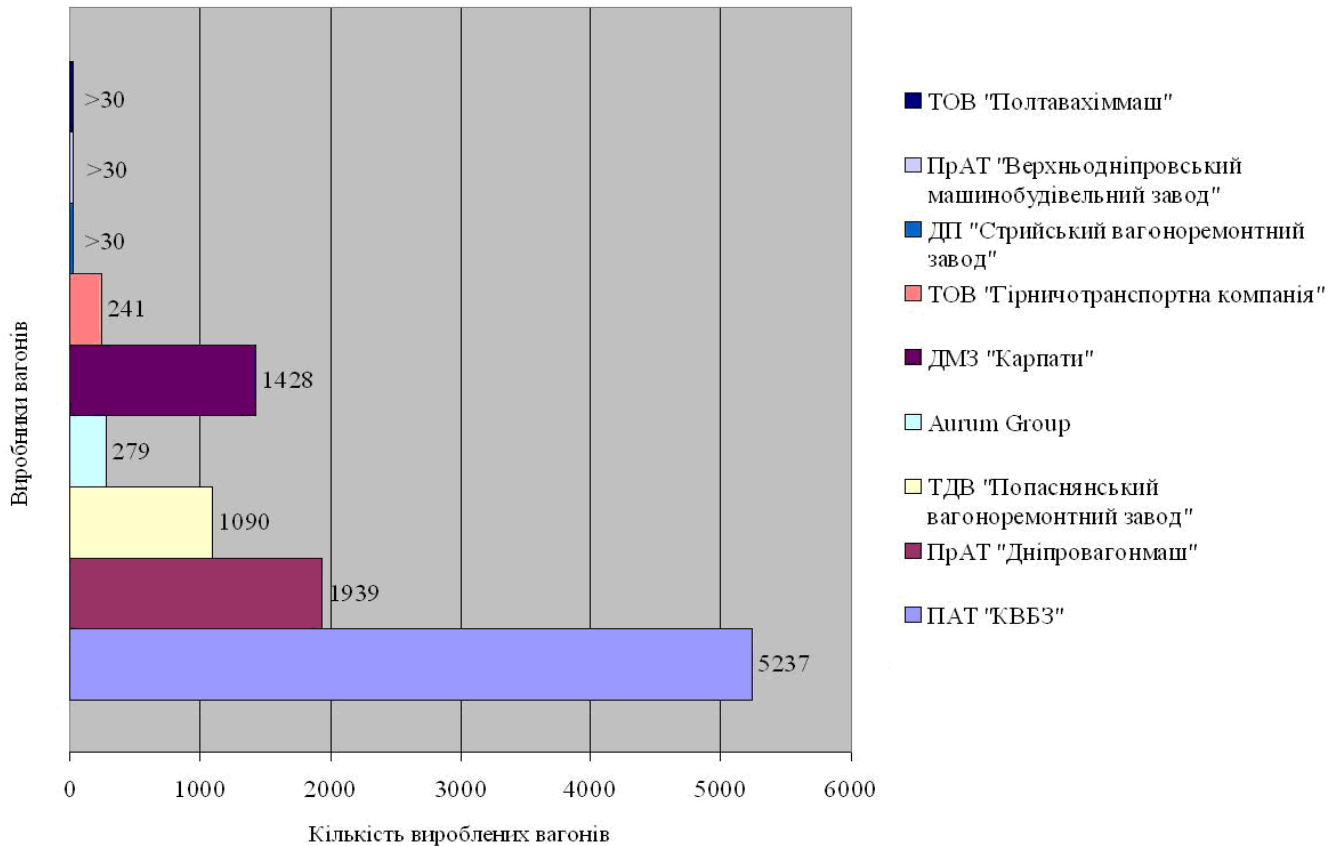


Рис. 1. Кількість вироблених вантажних вагонів за 2019 рік

Щодо виробництва пасажирських вагонів, то на ринку пасажирського вагонобудування можна виділити лише два основних виробники:

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»;

ТОВ «Харківський вагонобудівний завод».

Протягом 2019 року Крюківським вагонобудівним заводом за замовленням АТ «Укрзалізниця» виготовлено та передано для експлуатування 18 пасажирських вагонів. Серед поставленого рухомого складу 16 спальних вагонів купейного типу і 2 спальні вагони типу СВ.

Харківський вагонобудівний завод в 2019 році не виконував робіт з виготовлення пасажирських вагонів.

Шляхи вирішення сформованої ситуації у галузі вагонобудування та перспективи розвитку

Щоб в цілому змінити ситуацію необхідно підвищити операційну ефективність АТ «Укрзалізниця», а вагонобудівникам та користувачам їх продукції переходити від кількості до якості – розробляти та використовувати інноваційні вагони. Цей процес доволі тривалий, але в підсумку можна отримати сучасний інноваційний вагонний парк.

Наступним кроком, що дозволить реанімувати галузь, є поступова заборона ввезення із закордону вантажних вагонів з вичерпним терміном служби. Також важливу роль відіграють

структурні зміни на підприємствах, особливо це стосується підсилення кадрової ролі напрямів торгівлі на ринках СНД і Європи та вдосконалення структури, а також алгоритмів роботи конструкторського та технологічного підрозділів [7].

Особливу увагу займає залежність вагонобудівної галузі від інвестиційних планів і можливостей АТ «Укрзалізниця».

Стратегія розвитку галузі має бути направлена на виробництво та поставку вантажних вагонів під конкретні цілі, поставку вагонів до країн Митного Союзу в разі нормалізації відносин, перепрофілювання на інші типи інноваційних вагонів, виробництво комплектуючих до інших вагонобудівних підприємств, у тому числі країн Європи.

Модель економічного розвитку для промислових підприємств залізничної галузі має будуватися на основі взаємодії всіх учасників, задіяних на всіх стадіях життєвого циклу створення інноваційної вагонобудівної продукції, включаючи конструкторів-розробників інновації та її кінцевих споживачів.

Особливу увагу необхідно приділити адаптації вагонобудівників до змін конкурентного середовища, що дає змогу швидше і точніше визначити напрями і засоби підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі. Не менш важливою особливістю, яку необхідно враховувати, є активна співпраця з лідерами світового вагонобудування – Bombardier, Alstom, Siemens та перейняття передового досвіду й їх технологій, але вивести свою продукцію в світові лідери неможливо без масштабної державної підтримки [8].

Одним з перспективних сценаріїв розвитку європейського вагонобудування є створення спільних підприємств. Якщо поглибитися в історію сучасних гігантів, то можна побачити цілий ряд подібних угод. Компанія Bombardier Inc у другій половині 1980-х почала експансію в Європу з придбання двох великих вагонобудівних підприємств Brugeoise et Nivelles (Бельгія) і ANF Industrie (Франція). В 1996 році канадці здійснили ще одну велику угоду, придбавши німецький машинобудівний концерн Adtranz (останній був також утворений внаслідок злиття декількох більш менших виробників). Ці три виробники працюють і на даний момент, але вже під брендом Bombardier Transportation. В результаті вагонобудівельний бізнес Bombardier Inc. виявився зосереджений в Європі. Аналогічний шлях пройшли і інші гіганти. Siemens Mobility поглинув великого німецького виробника трамваїв і поїздів Düwag, а Alstom – польську компанію Konstal. Таких прикладів можна знайти дуже багато. Головна перевага заключається в тому, що підприємство, хоча і втрачає свій унікальний бренд, але зберігає свої виробничі потужності.

Не менш перспективним є розвиток вітчизняного вагонобудування власними силами за рахунок проведення вдалої інноваційно-інвестиційної політики підприємств – виробників та масштабної державної підтримки. Реалізація такого напрямку можлива за рахунок забезпечення максимально можливого рівня локалізації виробництва продукції вагонобудування та повного циклу сервісного обслуговування вітчизняними підприємствами на території України.

У рамках розвитку вітчизняного залізничного машинобудування, а отже підвищення його конкурентного статусу як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, доцільно сформулювати комплекс заходів щодо створення сприятливих умов для розвитку виробничого потенціалу галузі у розрізі окремих виробничих сегментів [9].

Задля створення сприятливих умов розвитку залізничного машинобудування та вирішення вищезазначених проблем важливим є проведення такого комплексу науково-технічних заходів:

використання новітнього обладнання та технологій для проектування та виготовлення нової продукції, тобто прискорити інноваційний розвиток;

розширення виробництва вагонів підвищеної комфортності із застосуванням сучасних конструктивно-оздоблюваних матеріалів, застосування візків з поліпшеними показниками плавності ходу, технічних засобів комфорту (сучасних систем кондиціонування, засобів зв'язку та ін.);

впровадження візків для вантажних вагонів із підвищеним навантаженням на вісь (25-30 т);

створювати стратегічні альянси підприємств, що будуть виробляти високоефективну продукцію із застосуванням сучасних енерго- та ресурсозберігаючих технологій [10, 11];

розвивати експортний потенціал галузі шляхом налагодження зв'язків із закордонними компаніями та активізації зовнішньоекономічної діяльності українських машинобудівних компаній;

провести матеріально-технічне забезпечення підприємств, провести переоснащення залізничного машинобудівного комплексу;

провести реконструкцію більшої частини залізничних машинобудівних підприємств [12];

Таким чином, рішення стратегічних завдань неможливе без підтримки держави та розвитку трансферу сучасних зарубіжних технологій і розробок [13]. Комплекс залізничного машинобудування має розвиватися за рахунок участі у проектах, які націлені на виробництво складних комплектуючих для вітчизняного та іноземного обладнання та розвитку окремих виробництв для випуску сучасного конкурентоспроможного та інноваційного рухомого складу [14, 15]. Здійснення вищезгаданих завдань є важливою передумовою не лише розвитку, але й виживання українського залізничного машинобудування в перспективі.

Висновок. Вітчизняна вагонобудівна галузь протягом багатьох років переживає не найкращі часи та відстає від розвинених країн світу. Для подолання проблемних питань та подальшого розвитку галузі залізничного машинобудування в Україні перш за все необхідна підтримка держави у вигляді прийняття та належного виконання відповідних нормативних документів. Лише централізована розробка заходів щодо виведення галузі з кризи здатна зупинити стрімке падіння темпів виробництва залізничної продукції, зосередити кошти у найбільш проблемних секторах цієї галузі, привабить інвесторів, допоможе вийти на нові ринки збуту своєї продукції. Таким чином, актуальність державної підтримки залізничного машинобудування є беззаперечною та вимагає розробки та пошуку нових програм підтримки цієї галузі.

В умовах накопичення цілого комплексу проблем та реальної загрози знищення вагонобудівної галузі потрібно терміново проводити її ефективне реформування. На комплекс проблем вагонобудування в Україні впливають як зовнішні, так і внутрішні чинники. Основними зовнішніми чинниками, які впливають на розвиток вітчизняного вагонобудування є сильна конкуренція з боку іноземних компаній, вкрай низькі показники використання виробничої потужності та техніко-технологічного розвитку виробництва, невідповідність вітчизняної продукції європейським та світовим стандартам.

ЛІТЕРАТУРА

1. Петренко І. Транспорт і зв'язок України 2018. Державна служба статистики України. Київ, 2019. С. 40.
2. Федюшин Ю. М., Лобойко Л. М., Пшінько О. М., Мямлін С. В., Донченко А. В., Приходько В. І., Шкабров О. А., Ігнатов Г. С., Високолян М. В., Макаренко В. М. Розробка, створення, освоєння виробництва та впровадження сімейства моделей вітчизняних сучасних пасажирських вагонів для швидкісних перевезень. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. Дніпро, 2005. Вип. 7. С. 5-24.
3. Зубенко В. О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2015. №4. С. 3.
4. Сулим А. О., Донченко А.В. Основні проблеми питання розвитку галузі залізничного машинобудування та шляхи їх вирішення». Матеріали конференції «Актуальні проблеми і перспективи інноваційного розвитку економіки та техніки в умовах інтеграції України в Європейський науково – виробничий простір. 2019. С.73 – 77.
5. Донченко А. В. Стратегія розвитку транспортного машинобудування для залізниць України. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2013. Вип. 139. С.16-24.
6. Быстрицкая О. Стагнация или инновации. Вагостроители пошли на спад. URL: https://cfts.org.ua/articles/stagnatsiya_ili_innovatsii_vagonostroiteli_poshli_na_spad_1625/113872 (дата звернення 10.02.2020 г.).
7. Ермоленко О. А. Державна підтримка виробничого потенціалу транспортного машинобудування. Моделювання регіональної економіки. 2018. С. 202-213.
8. Мямлин С. В., Мурадян Л. А., Шапошник В. Ю. Определение стратегии технического обслуживания и ремонта вагонной техники. *Журнал: Транспортная инфраструктура сибирского региона*. Иркутск, 2016. С.369 – 373.
9. Герасимчук В. Г., Липисієнко А. П. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. Ужгород, 2018. Ч. 1. С.75-79.

10. Каличева Н.Є Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць УкрДАЗТ*. Харків, 2014. С.167– 170.
11. Кудиярова А. И. Пусть летят по стране поезда: Крюковский вагоностроительный завод на новом этапе 150-летней истории. Сумы: Университетская книга, 2019. С. 463.
12. Корзаченко О.В. Оптимізація бізнес процесів українських підприємств: проблеми та перспективи. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Вип. 3. Херсон, 2013. С.64-69.
13. Бараш Ю. С., Корженевич І.П., Меленцова Ю.П. Вплив фінансово економічної кризи на діяльність залізничного транспорту України. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна*. Дніпро, 2009. Вип.29.
14. Уткіна Ю. М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірник наукових праць*. Харків: УкрДАЗТ, 2010. С.75.
15. Дикань В. Л., Зубенко В. О., Токманова І. В., Маковоз О. В. Стратегічне управління: навч. посіб. «Центр учбової літератури», 2013. С. 272.

REFERENCES

1. Petrenko, I. (2019). Transport i zv'jazok Ukraїni 2018. Derzhavna sluzhba statistiki Ukraїni. Kiїv, p. 40.
2. Fedjushin, Y. M., Lobjko, L. M., Pshin'ko, O. M., Mjamlin, S. V., Donchenko, A. V., Prihod'ko, V. I., Shkabrov, O. A., Ignatov, G. S., Visokoljan, M. V., Makarenko, V. M. (2005) Rozrobka, stvorennya, osvoennja virobництва ta vprovadzhenja simejstva modelej vitchiznjanij suchasnij pasazhirs'kih vagoniv dlja shvidkisnij perevezen'. *Visnik Dnipropetrovs'kogo nacional'nogo universitetu zalizničnogo transportu imeni akademika V. Lazarjana*. Dnipro, № 7. p. 5-24.
3. Zubenko, V. O. (2015) .Zabezpečennja efektnosti innovacijnoї dijalnosti na pidpriemstvax zalizničnogo transportu. *Visnik ekonomiki transportu ta promislovosti*. № 4. p. 3.
4. Sulim, A. O., Donchenko, A.V. (2019) Osnovni problemi pitannya rozvitku galuzi zalizničnogo mashinobuduvannja ta shljahi ih virishennja». *Materiali konferenciji «Aktualni problemi i perspektivi innovacijnogo rozvitku ekonomiki ta tehniki v umovah integraciji Ukraїni v Evropejs'kij naukovu – virobničijj prostir*. p. 73–77.
5. Donchenko, A. V. Strategija rozvitku transportnogo mashinobuduvannja dlja zaliznic' Ukraїni. *Zbirnik naukovij prac' Ukraїns'koї derzhavnoї akademiji zalizničnogo transportu*. № 139. p. 16-24.
6. Bystrickaja, O. Stagnacija ili innovacii. Vagonostroiteli poshli na spad. Retrived from https://cfts.org.ua/articles/stagnatsiya_ili_innovatsii_vagonostroiteli_poshli_na_spad_1625/113872 (Accessed 10 February 2020).
7. Ermolenko, O. A. (2018) Derzhavna pidtrimka virobničogo potencijalu transportnogo mashinobuduvannja. *Modeljuvannja regional'noї ekonomiki*. p. 202-213.
8. Mjamlin, S. V., Muradjan, L. A., Shaposhnik, V. Y. (2016) Opredelenie strategii tehničeskogo obsluzhivannja i remonta vagonnoj tehniki. *Zhurnal: Transportnaja infrastruktura sibirskogo regiona*. Irkutsk, p.369 – 373.
9. Gerasimchuk, V. G., Lipisienko, A. P. (2018) Tendenciji rozvitku mashinobudivnogo kompleksu Ukraїni. *Naukovij visnik Uzhgorods'kogo nacional'nogo universitetu*. Serija «Mizhnarodni ekonomični vidnosini ta svitove gospodarstvo». Uzhgorod, №. 1. p.75-79.
10. Kalicheva, N.E (2014) Organizacija upravlinnja na pidpriemstvax zalizničnogo transportu v suchasnij umovah. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*. *Zbir nauk. prac' UkrDAZT*. Harkiv, p.167– 170.
11. Kudijarova, A. I. (2019) Pust' letjat po strane poezda: Krjukovskij vagonostroitel'nyj zavod na novom jetape 150-letnej istorii. Sумы: Universitetskaja kniga, p. 463.
12. Korzachenko, O.V. (2013) Optimizacija biznes procesiv Ukraїns'kih pidpriemstv: problemi ta perspektivi. *Naukovij visnik Herson'skogo derzhavnogo universitetu*. Herson, № 3, p.64-69.
13. Barash, Y. S., Korzhenevich, I. P., Melencova, Y. P. (2009) Vpliv finansovo ekonomičnoї кризи na dijalnist' zalizničnogo transportu Ukraїni. *Visnik Dnipropetrovs'kogo nacional'nogo universitetu zalizničnogo transportu im. V. Lazarjana*. Dnipro, № 29.
14. Utkina, Y. M. (2010) Rezervi zabezpečennja jakosti na vagonoremontnijh pidpriemstvax zalizničnogo transportu. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*. *Zbirnik naukovij prac'*. Harkiv: UkrDAZT, p. 75.
15. Dikan', V. L., Zubenko, V. O., Tokmanova, I. V., Makovoz, O. V. (2013) Strategične upravlinnja: navch. posib. «Centr uchbovoї literaturi», p. 272.

Андрей Сулим, к.т.н. (заместитель директора по научной работе Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» ГП «УкрНИИВ»),

Павел Хозя, к.т.н., старший исследователь (заведующий научно-исследовательской лабораторией экспериментальных исследований железнодорожной техники Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» ГП «УкрНИИВ»),

Юшко Александр, (младший научный сотрудник, научно-исследовательской лаборатории экспериментальных исследований железнодорожной техники Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» ГП «УкрНИИВ»),

Хвоенко Евгений (младший научный сотрудник, научно-исследовательской лаборатории экспериментальных исследований железнодорожной техники Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» ГП «УкрНИИВ»),

Третьяк Эдуард (ведущий инженер, научно-исследовательской лаборатории экспериментальных исследований железнодорожной техники Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» ГП «УкрНИИВ»).

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

В статье исследовано современное состояние вагоностроительной отрасли в Украине, рассмотрены основные проблемы и перспективы развития вагоностроительных предприятий предпосылки их возникновения. Сформулированы проблемы, которые сдерживают развитие вагоностроительного комплекса Украины. Приведены основные пути решения современных проблем и предложения по улучшению работы вагоностроительных предприятий Украины. Выявлены перспективные направления развития отрасли отечественного вагоностроения.

Отмечена необходимость принятия конкретных решений по масштабному развитию вагоностроительных предприятий, важность укрепления партнерских отношений с зарубежными вагоностроительными предприятиями, объединение усилий отечественных транспортных компаний по созданию новых инновационных продуктов, развития железнодорожной инфраструктуры, международных транспортных коридоров и многих важных аспектов развития железнодорожного транспорта.

Также рассмотрено направление движения мировых вагоностроительных предприятий, и роль железнодорожных перевозок в жизнедеятельности экономически развитой страны.

Ключевые слова: вагоностроительные предприятия, проблемы, перспективы, развитие.

Andrii Sulym,
Cand. Sc.(Tech),
(Deputy director for scientific work of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”),

Pavlo Khozha,
Cand. Sc.(Tech), senior researcher,
(Head of laboratory scientific – research laboratory for experimental research of railway technics of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”),

Oleksandr Yushko,
(“junior research scientist of the scientific – research laboratory for experimental research of railway technics of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”),

Yevhen Khvoienko,
(“junior research scientist of the scientific – research laboratory for experimental research of railway technic of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”),

Eduard Tretiak,
(“senior engineer of the scientific – research laboratory for experimental research of railway technic of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”).

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CAR BUILDING ENTERPRISES OF UKRAINE

The article studies the current state of the car - building industry in Ukraine, discusses main problems and development prospects of railcar industry and preconditions of their occurrence. The problems that constrain the development of the car - building complex of Ukraine are formulated. The main ways of solving modern problems and proposals for improving the work of car - building enterprises of Ukraine are given. The perspective directions of the development of the national car - building industry have been identified.

*The need to make specific decisions on the large-scale development of railroad construction enterprises, the importance of strengthening partnerships with foreign railroad enterprises, combined efforts of domestic transport companies to create **new** innovative products, development of railway infrastructure, international transport corridors and many transport aspects.*

Also considered is the direction of movement of the world car-building enterprises, and the role of rail transportation in the life of an economically developed country.

Keywords: *car-building enterprises, problems, prospects, development.*