



*of the railway network and the presence of stable demand for railway transportation, a reduction in the production of freight cars has now been recorded. It is established that JSC "Ukrzaliznytsya" and private transport and logistics companies are currently not able to provide the proper level of demand for the products of domestic car-building enterprises, and railway companies of other countries are not yet considered as suppliers of innovative rolling stock, which is caused by the low level of their competitiveness in the world market of railway engineering products. It is established that in the coming years, car-building enterprises see significant prospects for development in the framework of the state's implementation of the large-scale program "Big construction", which is positioned as an effective platform for establishing cooperation between domestic leaders of car construction and the railway company. The expediency of creating a favorable environment for generating innovative ideas and developing high-tech products by attracting other entities to the integration Association, in addition to car-building enterprises and other entities, is proved, which will cover the entire technological chain from the creation of an idea and a prototype of an innovative product to the production of high-tech car-building products and their implementation. Conceptual provisions for ensuring the competitiveness of car-building enterprises have been developed, which define the goals, principles, tasks and tools for forming competitive advantages of car-building enterprises based on activating their innovative and technological cooperation with other participants in the process of creating innovative high-tech products.*

**Keywords:** *car-building enterprises, competitiveness, systemic crisis, conceptual provisions, tools.*

**Постановка проблеми.** Останні роки виявилися складними для національної економіки. На тлі суттєвого економічного спаду, викликаного пандемією, у складному становищі перебувають всі сфери економічної діяльності, у т.ч. і вітчизняна вагонобудівна галузь. Незважаючи на перспективність її розвитку, що обумовлено значною розгалуженістю залізничної мережі і наявністю стабільного попиту на залізничні перевезення в країні, наразі зафіксовано скорочення обсягів виробництва вантажних вагонів та платформ в Україні. Так, за січень-жовтень 2021 р. було вироблено 1659 од. вантажних вагонів та платформ і, як результат, падіння виробництва досягло 39,7 %, порівняно з аналогічним періодом 2020 р. У свою чергу, у 2020 р. виробництво вантажних вагонів та платформ в Україні знизилося порівняно з 2019 р. на 70,1 % – до 3241 од. [1].

Зважаючи на низький внутрішній попит на продукцію вагонобудівних підприємств і скорочення обсягів її

експорту наразі підприємства вітчизняного вагонобудування потребують перегляду механізмів та інструментарію забезпечення їх конкурентоспроможності з метою завоювання нових ринків, відкритих для інноваційної продукції залізничного машинобудування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств знаходиться в центрі уваги багатьох вчених, серед яких: В. Дикань, К. Бояринова, Л. Величко, Ю. Гавриш, А. Гребинаха, М. Корінь, Л. Калініченко, С. Ковальчук, О. Красовська, В. Ніженська, Г. Обруч, В. Овчиннікова, І. Токмакова та ін. [2-13]. Віддаючи належне вагомому внеску вчених у вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, слід зазначити, що на сьогодні потребує більш ґрунтовного дослідження сучасний стан вітчизняного вагонобудування і з огляду на це потребують перегляду особливості забезпечення конкурентоспроможності

вітчизняних вагобудівних підприємств в умовах поглиблення кризи в галузі.

**Метою статті** є дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку вітчизняних вагобудівних підприємств і формування концептуальних положень забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах системної кризи.

**Виклад основного матеріалу.** За останні десять років обсяг виробництва та реалізації продукції вагобудівних підприємств скоротився з рекордних 52 тис. вагонів у 2011 р. до 3,2 тис. од. у 2020 р. (рис. 1). Слід зазначити, що в

найбільш сприятливий для вагобудівної галузі період близько 85 % продукції реалізовувалося на експорт, а обсяг експортної виручки перевищував 3 млрд дол. У цей період вагобудівна галузь була представлена 18 підприємствами залізничного машинобудування, на яких працювало 31,5 тис. осіб. У свою чергу наразі, окрім філій АТ «Укрзалізниця», фактично функціонує два підприємства: АТ «Крюківський вагобудівний завод» і ПрАТ «Дніпровагонмаш». Кількість працівників вагобудівної галузі скоротилася до 9,6 тис. осіб [14].

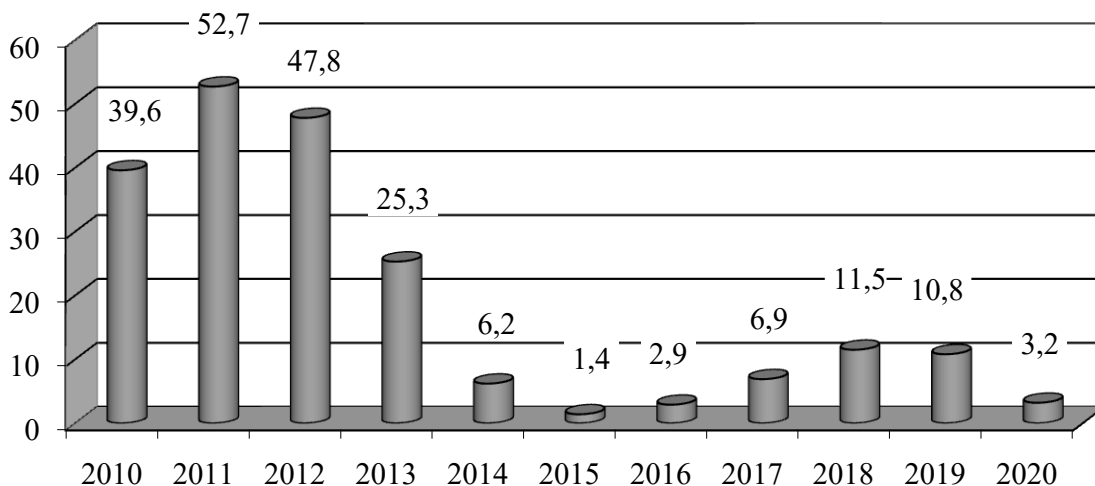


Рис. 1. Динаміка обсягу виробництва вантажних вагонів в Україні, тис. од. [14]

Погіршення геополітичних та зовнішньоекономічних відносин України з основними замовниками продукції вагобудівних підприємств обумовили потребу компенсації втраченого експорту внутрішнім попитом на їх продукцію. Однак АТ «Укрзалізниця» виявилася не в змозі забезпечити повноцінне завантаження виробничих потужностей вагобудівних підприємств, що зумовлено складним становищем залізничної галузі України. В останні роки залізничний транспорт демонструє сталу тенденцію скорочення обсягів роботи: якщо у 2015 р. залізничним транспортом було перевезено 350,0 млн т вантажів, то у 2021 р. – 314,3 млн т, що свідчить про 10-

відсоткове скорочення обсягів перевезень.

При цьому слід зазначити, що навіть у роки глибокої економічної кризи 2008-2009 рр. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом складав 498,5 і 391,5 млн т відповідно [15]. У результаті значного скорочення обсягів роботи залізничного транспорту відбувалося зниження доходності залізничної компанії і провадження останньою політики оптимізації витрат і подальшого скорочення інвестицій на оновлення основних фондів, у т. ч. і рухомого складу.

Не сприяло покращенню ситуації і відкриття ринку вантажних перевезень для приватних операторів у частині надання в користування вантажних вагонів.

Незважаючи на поступове нарощення приватного парку вантажних вагонів, слід зазначити, що відбувалося це в основному за рахунок закупівлі вживаних одиниць рухомого складу. На це вказує рівень зносу приватних вагонів, який наразі складає 59,4 % [16]. За оцінками експертів лише протягом 2016-2019 рр. в Україну було ввезено близько 18 тис. списаних вагонів з інших країн. Лише деякі з приватних компаній вдалися до закупівлі нових вагонів вітчизняного виробництва. Загалом станом на 07.06.2021 р. зареєстрований парк українських вантажних вагонів складає понад 200 тис. од., з яких 26,5 тис. вантажних вагонів заблоковано на тимчасово окупованих територіях Донбасу та Криму. Із наявних 173,8 тис. од. вантажних вагонів 72,5 % (126 тис. од.) експлуатуються із вичерпаним нормативним строком служби. Зношені вантажні вагони потрапляють у позапланові ремонти практично після кожного вивантаження або перед кожним навантаженням. Для виконання таких ремонтів виконується відчеплення несправних вагонів практично від всіх вантажних поїздів, що негативно впливає на обертання вагонів та порушує нормальну технологію перевізного процесу. Крім того, експлуатація зношених і застарілих вагонів завдає значної шкоди та погіршує стан і так вкрай зношеної залізничної інфраструктури шляхом руйнування верхньої будови колій. Як наслідок, упродовж 2020 р. на залізничному транспорті України зареєстровано 813 транспортні події, з них: 126 аварій у наслідок зіткнення, сходження з рейок рухомого складу [17-18].

Незважаючи на критичну потребу в оновленні рухомого складу, слід відзначити, що фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» наразі обмежує можливості товариства щодо самостійної реалізації такого роду проектів. Для успішного впровадження проектів щодо модернізації та оновлення рухомого

складу АТ «Укрзалізниця» потребує фінансової підтримки держави. У цьому напрямі у 2021 р. вперше за роки незалежності було внесено пропозицію щодо виділення бюджетних коштів за статтею видатків «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів та модернізація залізничної інфраструктури для розвитку пасажирських перевезень», на забезпечення якої у 2021 р. заплановано було виділити 4 млрд грн на закупівлю 100 нових пасажирських вагонів і електрифікацію окремих ділянок залізничної мережі. Державним бюджетом на 2022 р. за даною статтею витрати мають скласти 5,2 млрд грн.

У найближчі роки перспективною для забезпечення розвитку вагонобудівних підприємств є реалізація державою масштабної програми «Велике будівництво», якою передбачено розбудову нової української залізниці на основі розширення парку денних поїздів Інтерсіті+ (закупівля 10 нових поїздів), підвищення комфорту нових поїздів (закупівля 500 нових пасажирських вагонів і виконання капітального ремонту 150 вагонів), запуску перших моделей капсульних вагонів, оновлення парку регіонального сполучення (придбання 20 дизель-поїздів і 80 сучасних електропоїздів, модернізація 60 поїздів). Крім того, заплановано повністю модернізувати парк вантажних вагонів, зокрема за рахунок будівництва в найближчі шість років 46 тис. нових вагонів (31,2 тис. од. піввагонів і 14,6 тис. зерновозів). Зокрема у 2022 р. заплановано оновлення 1500 піввагонів і 500 зерновозів. Досягнути таких темпів оновлення заплановано як за рахунок коштів АТ «Укрзалізниця», так і приватних інвестицій [19]. Загалом інвестиції, які планується спрямувати в вагонобудівну галузь до 2028 р. оцінюють у 107 млрд грн, з яких 50 млрд грн складають кошти АТ «Укрзалізниця», 57 млрд грн – приватні інвестиції [20].

Наразі вказаний напрям реалізації

національної програми «Велике будівництво» позиціонують як ефективну платформу для налагодження співпраці між вітчизняними лідерами вагонобудування та залізничною компанією. Зокрема АТ «Крюківський вагонобудівний завод» має отримати замовлення на виготовлення 20 дизель-поїздів, 500 спальних вагонів і прототипів капсульного вагона. Крім того, слід звернути увагу, що уже сьогодні вказаний вагонобудівний завод працює над виконанням замовлення залізничної компанії на виготовлення та поставку 100 пасажирських вагонів, 20 з яких було поставлено наприкінці 2021 р., а також здійснено поставку 3 нових сучасних дизельних потягів ДПКр-3. Серед інших потенційних учасників проєкту виділяють: ПрАТ «Дніпровагонмаш», вагоноремонтні філії АТ «Укрзалізниця», ТОВ «ДМЗ «Карпати», ТОВ «Азоввагон», ТОВ «Дизельний завод», АТ «Дніпровагонрембуд», ТОВ «ЖВРЗ «Експрес», ТОВ «Полтаввагон». Зокрема у 2022 р. АТ «Укрзалізниця» планує збудувати на власних підприємствах – Панютинському, Дарницькому та Стрийському вагоноремонтних заводах – 1496 вантажних вагонів: 1446 піввагонів та 50 зерновозів. Основним виконавцем стане Панютинський вагоноремонтний завод, на якому заплановано збудувати 714 піввагонів та 50 зерновозів, а близько 1560 вантажних вагонів планується відремонтувати. Загалом для забезпечення рівня локалізації виробництва вантажних вагонів на рівні 95 % уже у 2022 р. Міністерство інфраструктури України спільно з Міністерством економіки України планують запустити програму державного лізингу, яка стане дієвим механізмом гарантування фінансових ризиків виробника і бізнесу. Крім того, сьогодні йде мова про започаткування програми подібної до проєкту «Доступні кредити 5-7-9%», але для машинобудівних підприємств [20-21].

З метою практичної реалізації

вказаної ініціативи Міністерством інфраструктури України прийнято указ щодо обмеження терміну експлуатації напіввагонів та зерновозів, який дав старт масштабній програмі оновлення парку вантажних вагонів України в період 2022-2031 рр. У рамках програми буде впроваджуватися поетапне обмеження терміну експлуатації вантажних вагонів у завантаженому стані протягом 10 років та приведення цього терміну до нормативного, тобто піввагонів – з 44 до 22 років; зерновозів – із 45 до 30 років. Слід зазначити, що на сьогодні середній вік вагонів перевищує допустимі норми, зокрема піввагонів – 23 роки (за норми – 22 роки), зерновозів – 36 років (за норми – 30 років). Завдяки реалізації вище розглянутої програми планується скоротити середній вік піввагонів з 23 до 7 років. У зв'язку з набуттям чинності даного наказу у 2022 р. необхідно буде списати 43 зерновози, з них 38 належать АТ «Укрзалізниця», а 5 – іншим власникам. У свою чергу, у 2023 р. загальний вагонний парк має скоротитися на 469 од. (398 зерновозів АТ «Укрзалізниця», 71 од. приватного парку), у 2024 р. – на 1299 од. (574 та 725 од. відповідно). Найбільш масове списання рухомого складу як свідчать офіційні дані розпочнеться з 2025 р. і становитиме від 2 до 4 тис. вагонів на рік. Приватний парк до 2025 р. має скоротитися на 16 % за рахунок списання 15,6 тис. старих вагонів. До 2028 р. планується вивести з експлуатації близько 18 тис. од. піввагонів. Найбільша кількість піввагонів вибуде з приватних парків у 2023 та 2028 рр. – 5,1 та 5,9 тис. од. відповідно. У свою чергу кількість зерновозів, які належать приватним компаніям, зменшиться на 7,3 тис. од. Наразі залізничною мережею країни курсує понад 174 тис. вантажних вагонів різних форм власності, з яких понад 54 % експлуатуються з перевищенням нормативним терміном служби [14, 16, 20-22].

Розглядаючи перспективи

нарощення експорту вагонів вітчизняними вагонобудівними підприємствами, слід вказати, що у 2015 р. експортовано 2060 вантажних вагонів, у 2016 р. – 3940 од., у 2017 р. – 2536 од., у 2018 р. – 1012 од., у 2019 р. – 2380 од. Якщо говорити про структуру експорту в розрізі країн, то його лівова частка за 2019 р. припала на Білорусь, до якої було експортовано 1752 од., другим за величиною ринком стала Росія – 282 од., третім – Молдова – 130 од. У значно меншій кількості (від 20 до 50 од.) було експортовано вагонів до Туркменістану, Монголії, Казахстану, Узбекистану. Щодо країн ЄС, то 24 вантажних вагони експортовано до Польщі, 2 од. – до Естонії, 1 од. – до Німеччини [23]. Таким чином, на сьогодні в загальному обсязі реалізації продукції вітчизняними вагонобудівними підприємствами експорт займає лише близько 22 % порівняно з 85 % у 2011 р.

Отже, наразі АТ «Укрзалізниця» та приватні транспортно-логістичні компанії не в змозі забезпечити належний рівень попиту на продукцію вітчизняних вагонобудівних підприємств, а залізничними компаніями інших країн останні поки що не розглядаються як постачальники інноваційного рухомого складу, що викликано низьким рівнем їх конкурентоспроможності на світовому ринку продукції залізничного машинобудування. З огляду на зазначене доцільним є перегляд політики розвитку вагонобудівних підприємств і формування дієвого механізму та інструментарію забезпечення їх стійких конкурентних позицій з метою завоювання нових ринків, відкритих для інноваційної продукції залізничного машинобудування.

Вченими вже протягом багатьох років проводяться дослідження у сфері забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Зокрема значна кількість наукових праць В. Диканя [4-6] присвячена питанню забезпечення стійкого розвитку та

конкурентоспроможності машинобудівних підприємств, у т. ч. і вагонобудівної галузі. Вчений зазначає, що імпульсом стимулювання розвитку внутрішнього ринку споживання, що створить плацдарм для якісної зміни економічної ситуації в комплексі, виступатиме зміна загальних, прийнятих на сьогоднішній день, принципів споживання, а саме перехід від політики імпортозаміщення до зростання сукупного внутрішнього попиту на продукцію вітчизняного машинобудування. Це можливо забезпечити за рахунок реалізації широкомасштабних державних програм розвитку та розбудови, які б передбачали залучення сучасних технологій та техніки, а також вимагали впровадження системи економічних заходів, пов'язаних з покращенням інвестиційного клімату та розвитком кадрового потенціалу підприємств машинобудування. При цьому особливою складовою стійкого функціонування сучасного машинобудівного підприємства є реалізація інноваційної моделі його розвитку, що дозволить забезпечити оновлення виробничих технологій та асортименту продукції і створить умови для максимального використання їх інтелектуального потенціалу. Забезпечити перехід на траєкторію стійкого розвитку та реалізувати інноваційну модель в машинобудівному комплексі покликані інноваційно-виробничі кластери та включені до їх складу інтелектуально-інноваційний центр, центр трансферту та комерціалізації і корпоративний університет машинобудування [4].

На ключовій ролі держави в стимулюванні розвитку та підвищенні конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств наполягає і колектив наукової праці [10]. Вчені зазначають, що ключові напрями підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі України, лежать у площині суттєвого зростання ролі держави у створенні попиту і пропозиції на

продукти вагобудування за рахунок формування сучасних ринкових механізмів по створенню транспортної інфраструктури; застосування різних фіскальних інструментів стимулювання промисловості, у тому числі, шляхом встановлення нормативних обмежень стосовно терміну експлуатації обладнання або використання відповідних технологій; впровадження за світовими стандартами способів захисту авторських прав на виготовлення продукції та технології; компенсування значними об'ємами прямих трансфертів з бюджету на підтримку перспективних проєктів; забезпечення умов залучення інвестицій для вдосконалення виробничих процесів і підвищення конкурентоспроможності підприємств; підготовка кваліфікованих працівників, які відповідають вимогам міжнародного ринку праці; створення системи співпраці між сектором бізнесу та державою, метою якої повинно стати поєднання комерційних та загальнонаціональних інтересів тощо [10].

Ураховуючи вагомість технологічних факторів у розвитку промислових підприємств у роботах [7-8] вченими наголошується увага на необхідності проведення максимальної модернізації промислових підприємств України через створення сприятливих умов кредитування та інвестування, які значно розширять внутрішній ринок, оцінювання наявного науково-виробничого потенціалу передових підприємств, налагодження зв'язків між науково-дослідними інститутами та виробничими підприємствами через створення науково-виробничих кластерів, які будуть сприяти інноваційному типу розвитку підприємств, розроблення законодавчо-нормативних та податкових заходів для підвищення інноваційної активності підприємств, розроблення державних програм щодо масштабних науково-дослідних і експериментально-конструкторських робіт по оновленню і модернізації промислової продукції з

метою підвищення її якості та конкурентоспроможності, розроблення та реалізації програми дій по відновленню і модернізації активної частини основних фондів, популяризації та стимулювання впровадження сучасних методів менеджменту, маркетингу і логістики в діяльність підприємств та ін.

У науковій праці [3] розглянуто доволі широкий спектр інструментів підвищення конкурентоспроможності вагобудівних підприємств залежно від напряму впливу на рівень їх конкурентоспроможності, зокрема виділено: політико-правові, соціальні та культурологічні, демографічні, ресурсні, ринково-галузеві інструменти та НТП (у рамках макросередовища) і маркетингові, фінансові, техніко-технологічні, управлінські та економічні інструменти (у рамках мікросередовища).

У свою чергу, у дослідженні [9] йде мова про те, що формуванню унікальних конкурентних переваг певного промислового підприємства сприятиме впровадження таких сучасних інструментів маркетингу промислових підприємств як інструменти для збору первинної інформації щодо стану ринку, власного позиціонування та вивчення діяльності конкурентів; інструменти формування товарної політики; інструменти формування цінової політики; інструменти формування збутової політики; інструменти формування комунікаційної політики; інструменти рекламної політики та просування; інструменти післяпродажного та сервісного обслуговування; високотехнологічні інструменти (зокрема 3D-маркетинг).

Доволі цікавий підхід до забезпечення конкурентоспроможності представлено в роботі [2], де вченими зазначено, що в умовах розвитку Індустрії 4.0 та менеджменту 3.0 підприємства у власному розвитку дедалі частіше трансформують ділову активність з площини створення власних конкурентних

переваг у площину забезпечення конкурентоспроможності на принципах партнерства і взаємодії в системі економічних відносин. Взаємопов'язаність економічних агентів у процесах формування пропозиції зумовлюється потребою у розподілі ризиків, використанні потенціалу та ресурсів. При цьому партнерство, яке формує конкурентні переваги доцільно розподіляти на такі напрями як: науково-проектне партнерство (конкурентна перевага: спроможність створювати та застосовувати інновації), партнерство кадрового забезпечення (конкурентна перевага: розвиток кадрового потенціалу), фінансове партнерство (конкурентна перевага: стабільність інвестування), ринкове партнерство (конкурентна перевага: ринкова адаптивність), консультаційне партнерство (конкурентна перевага: розвиток інтелектуального капіталу), інформаційне та діджитал партнерство (конкурентна перевага: пришвидшення цифровізації).

Відзначаючи вагомість наукових досліджень у сфері забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, слід зазначити, що попри важливість міжгалузевого партнерства у цій сфері поки що питання партнерських взаємовідносин і взаємодії найбільшого споживача продукції вітчизняного вагонобудування, залізничного монополіста – АТ «Укрзалізниця», залишається поза увагою і потребує більш детального дослідження. Зокрема доцільним є формування сприятливого середовища для генерування інноваційних ідей і розроблення високотехнологічної продукції, відповідної світовим стандартам якості, і конкурентоспроможної на ринку. Останнє визначає потребу в залученні до вказаного інтеграційного об'єднання окрім вагонобудівних підприємств й інших

суб'єктів, зокрема транспортно-логістичних підприємств, науково-дослідних та освітніх установ та інших обслуговуючих підприємств, що дозволить охопити весь технологічний ланцюг від створення ідеї та дослідного зразка інноваційного продукту до виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування та її реалізації.

Ідею щодо формування інноваційного об'єднання у вагонобудівній галузі покладено в основу розроблених концептуальних положень забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, які визначають мету, принципи, завдання та інструменти формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації їх інноваційно-технологічного співробітництва з іншими учасниками процесу створення інноваційної високотехнологічної продукції (рис. 2).

Як ключові інструменти забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах поглиблення інноваційно-технологічної співпраці визначено такі:

по-перше, інструменти забезпечення інноваційно-технологічного оновлення виробничої бази підприємств: стратегія технологічного розвитку вагонобудівних підприємств; гнучке виробництво на основі гібридних систем і технологій; ощадливе виробництво; реінжиніринг бізнес-процесів та ін.;

по-друге, інструменти забезпечення процесів інноваційно-технологічної колаборації учасників створення високотехнологічної продукції: цифрова платформа інноваційного співробітництва; інтегровані технології організації інноваційної діяльності; компетентні проєктні команди у сфері управління інноваційними проєктами та ін.;



## Економіка підприємства

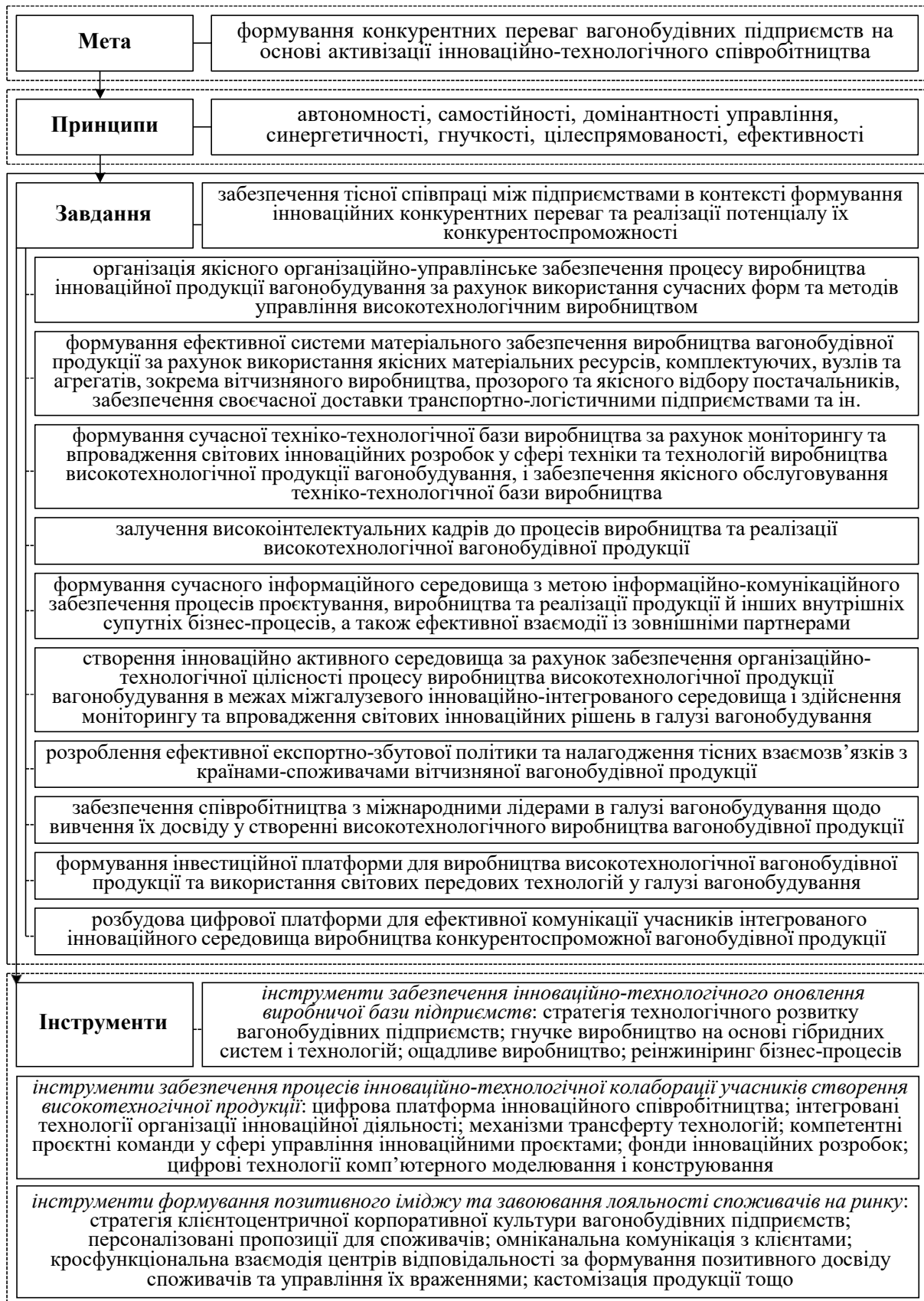


Рис. 2. Концептуальні положення забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах активізації процесів інноваційно-технологічної колаборації

по-третє, інструменти формування позитивного іміджу та завоювання лояльності споживачів на ринку: стратегія клієнтоцентричної корпоративної культури вагонобудівних підприємств; персоналізовані пропозиції для споживачів; омніканальна комунікація з клієнтами; кросфункціональна взаємодія центрів відповідальності за формування позитивного досвіду споживачів та управління їх враженнями; кастомізація продукції тощо.

**Висновки.** Отже, в останні роки на тлі суттєвого економічного спаду, викликаного пандемією, вітчизняна вагонобудівна галузь перебуває у складному становищі. Встановлено, що незважаючи на перспективність її розвитку, що обумовлено значною розгалуженістю залізничної мережі і наявністю стабільного попиту на залізничні перевезення, наразі зафіксовано скорочення обсягів виробництва вантажних вагонів та платформ в Україні (з рекордних 52 тис. вагонів у 2011 р. до 3,2 тис. од. у 2020 р.). Виявлено, що погіршення геополітичних та зовнішньоекономічних відносин України з основними замовниками продукції вагонобудівних підприємств обумовили потребу компенсації втраченого експорту внутрішнім попитом на їх продукцію. Встановлено, що наразі АТ «Укрзалізниця» та приватні транспортно-логістичні компанії не в змозі забезпечити належний рівень попиту на продукцію вітчизняних вагонобудівних підприємств, а залізничними компаніями інших країн останні поки що не розглядаються як постачальники інноваційного рухомого складу, що викликано низьким рівнем їх конкурентоспроможності на світовому ринку продукції залізничного машинобудування. Доведено доцільність формування сприятливого середовища для генерування інноваційних ідей і розроблення високотехнологічної продукції за рахунок залучення до

інтеграційного об'єднання окрім вагонобудівних підприємств й інших суб'єктів, що дозволить охопити весь технологічний ланцюг від створення ідеї та дослідного зразка інноваційного продукту до виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування та її реалізації. Розроблено концептуальні положення забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, які визначають мету, принципи, завдання та інструменти формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації їх інноваційно-технологічного співробітництва з іншими учасниками процесу створення інноваційної високотехнологічної продукції.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1 В Україні на 40 % скоротилося виробництво вантажних вагонів. *agropolit.com*: веб-сайт. URL: <https://agropolit.com/> (дата звернення: 31.01.2022).

2 Бояринова К. О., Гавриш Ю. О. Партнерство як інструмент забезпечення конкурентоспроможності в системі економічних відносин підприємств. *Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи*: тези доповідей II Міжнар. наук.-практ. конф. (22 квітня 2021 р., м. Київ). Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2021. С. 40-41.

3 Гребинаха А. В. Інструменти підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2019. Вип. 35. С. 51-55.

4 Дикань В. Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 11-18.

- 5 Дикань В. Л., Корінь М. В. Державне регулювання промислового розвитку України. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2018. № 61. С. 9-19.
- 6 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 56. С. 9-18.
- 7 Калініченко Л. Л. Інноваційна модель розвитку України в умовах євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 6. Ч. 1. С. 139-143.
- 8 Ковальчук С. В. Актуалізація маркетингових стратегій в контексті інноваційного розвитку підприємств: монографія. Хмельницький: Поліграфіст-2, 2012. 280 с.
- 9 Красовська О. Ю. Управління маркетинговими інструментами промислового підприємства: дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04. Запоріжжя, 2020. 451 с.
- 10 Ніженська В. В., Величко Л. А. Проблемизабезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств. *Молодий вчений*. 2019. № 12 (76). С. 460-464.
- 11 Обруч Г. В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Харків, 2017. 265 с.
- 12 Овчиннікова В. О. Концептуальні положення управління стратегічним союзом. *Інноваційна діяльність та економічна безпека підприємств*: колективна монографія. Дніпро: Пороги, 2017. С. 97-110.
- 13 Токмакова І. В., Обруч Г. В. Механізм інвестиційного забезпечення розвитку вагонобудівних підприємств. *Oxford Debate* (December 17, 2019). UK: Oxford Town Hall, 2019. P. 167-174.
- 14 Чому Ахметов та Веревський стали на захист старих вагонів. *biz.censor.net: веб-сайт*. URL: <https://biz.censor.net/r3295092> (дата звернення: 01.02.2022).
- 15 Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. *Державна служба статистики України: веб-сайт*. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 01.02.2022).
- 16 Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Верховної Ради України №1734-IX від 09.09.2021. *Законодавство України: веб-сайт*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text> (дата звернення: 28.01.2022).
- 17 Українське вагонобудування може зупинитися вже у 2021 р. – керівники заводів. *Інтерфакс Україна: веб-сайт*. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/690212.html> (дата звернення: 28.01.2022).
- 18 Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування. *Державна регуляторна служба України: веб-сайт*. URL: [http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128\\_0\\_19-21.pdf](http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf) (дата звернення: 01.02.2022).
- 19 Президент: Сьогодні стартує наступний важливий напрямок «Великого будівництва» – нова українська залізниця. *Президент України: офіційне інтернет-представництво*. URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlij-napryamok-vel-71505> (дата звернення: 28.01.2022).
- 20 Мегапроекти. «Велике будівництво». *Ліга: Бізнес: веб-сайт*. URL: <https://biz.liga.net/ua/all/transport/article/a-300-smojete-bolshoe-stroitelstvo-doshlo-do>

uz-na-vagony-100-mlrd-a-dengi-est (дата звернення: 28.01.2022).

21 Старт програми оновлення вантажного парку – завод АТ «Укрзалізниця» збудував 60 нових піввагонів. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт.

URL:

[https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/575652/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/575652/) (дата звернення: 29.01.2022).

22 Програма оновлення парку вантажних вагонів стартує вже з 2022 року. Міністерство інфраструктури України: веб-сайт.

URL:

<https://mtu.gov.ua/news/33350.html> (дата звернення: 30.01.2022).

23 Чи є попит на продукцію українських вагонобудівників за межами країни. *railexproua.com*: веб-сайт.

[https://railexproua.com/novyny/vahony-na-](https://railexproua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiui-ukrainskykh-vahonobudivnykiv/)

[eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiui-](https://railexproua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiui-ukrainskykh-vahonobudivnykiv/)

[ukrainskykh-vahonobudivnykiv/](https://railexproua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiui-ukrainskykh-vahonobudivnykiv/)

(дата

звернення: 01.02.2022).

#### REFERENCES:

1 *agropolit.com*: web-site (2021), “Production of freight cars decreased by 40% in Ukraine”, available at: <https://agropolit.com/> (Accessed 31 Jan 2022).

2 Boiarynova. K. O. and Havrysh. Yu. O. (2021), “Partnership as a tool for ensuring competitiveness in the system of economic relations of enterprises”, II International Scientific and Practical Conference “*Business, innovation, management: problems and prospects*”, Kyiv, Igor Sikorsky KPI, pp. 40-41.

3 Hrebynakha, A. V. (2019), “Tools for improving the competitiveness of car building enterprises”, *Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, vol. 35, pp. 51-55.

4 Dykan, V. L. (2015), “Integrated approach to managing the sustainable development of mechanical engineering enterprises”, *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, vol. 49, pp. 11-18.

5 Dykan, V. L. and Korin, M. V. (2018), “State regulation of industrial development of Ukraine”, *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, vol. 61, pp. 9-19.

6 Dykan, V. L. and Obruch, H. V. (2017), “Determination of the effectiveness of realizing the competitiveness potential of car building enterprises”, *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, vol. 56, pp. 9-18.

7 Kalinichenko, L. L. (2016), “Innovative model of Ukraine's development in the context of European integration processes”, *Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Series: International Economic Relations and the world economy*, vol. 6, no. 1, pp. 139-143.

8 Kovalchuk, S. V. (2012) Aktualizatsiia marketynhovykh stratehii v konteksti innovatsiinoho rozvytku pidpryemstv [Updating marketing strategies in the context of innovative development of enterprises], Khmelnytsky: Polygraphist-2.

9 Krasovska, O. Yu. (2020) Upravlinnia marketynhovymy instrumentamy promyslovoho pidpryemstva [Managing marketing tools of an industrial enterprise] (Doctor's Thesis), Zaporizhia.

10 Nizhenska, V. V. and Velychko, L. A. (2019), “Problems of ensuring the competitiveness of industrial enterprises”, *Young scientist*, vol. 12 (79), pp. 460-464.

11 Obruch, H. V. (2017) Zabezpechennia rozvytku potentsialu konkurentospromozhnosti vahonobudivnykh pidpryemstv Ukrainy [Ensuring the development of the competitiveness potential of car building enterprises in Ukraine] (PhD Thesis), Kharkiv.

12 Ovchynnikova, V. O. (2017), “Conceptual provisions of strategic union management”, *Innovatsiina diialnist ta ekonomichna bezpeka pidpryemstv* [Innovative activity and economic security of enterprises], Dnipro: Porohy, pp. 97-110.

13 Tokmakova, I. V. and Obruch, H. V. (2019), “Mechanism of investment support for the development of car building

enterprises”, *Oxford Debate* (December 17, 2019), UK: Oxford Town Hall, 2019, pp. 167-174.

14 *biz.censor.net: web-site* (2021), “Why Akhmetov and Verevsky came to the defense of old cars”, available at: <https://biz.censor.net/r3295092> (Accessed 01 Feb 2022).

15 *Official web-site of State Statistics Service of Ukraine: web-site* (2021), “Economic statistics / Economic activity / Transport”, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 01 Feb 2022).

16 *Legislation Of Ukraine* (2021) “Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine “Report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on the inspection and assessment of the state of Joint Stock Company “Ukrainian railway”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text> (Accessed 28 Jan 2022).

17 *interfax.com.ua: web-site* (2021), “Ukrainian car building may stop as early as 2021 – plant managers”, available at: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/690212.html> (Accessed 28 Jan 2022).

18 *Official web-site of State Regulatory Service of Ukraine: web-site* (2021), “Some issues of determining the conditions and procedure for organizing the activities of public railway transport”, available at: [http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128\\_0\\_19-21.pdf](http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf) (Accessed 01 Feb 2022).

19 *President of Ukraine: official internet representative office: web-site* (2021), “President: the next important direction of “Big Construction“ starts today – the new Ukrainian railway”, available at: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlij-napryamok-vel-71505> (Accessed 28 Jan 2022).

20 *biz.liga.net: web-site* (2021), “Megaprojects. “Big Construction”, available at: <https://biz.liga.net/ua/all/transport/article/a-300-smojete-bolshoe-stroitelstvo-doshlo-doz-na-vagony-100-mlrd-a-dengi-est> (Accessed 28 Jan 2022).

21 *Official web-site of JSC “Ukrzaliznytsya”* (2021), “Launch of the cargo fleet renewal program – Ukrzaliznytsia plant has built 60 new gondola cars”, available at: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/575652/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/575652/) (Accessed 29 Jan 2022).

22 *Official web-site of Ministry of Infrastructure of Ukraine: web-site* (2021), “The program of updating the fleet of freight cars starts in 2022”, available at: <https://mtu.gov.ua/news/33350.html> (Accessed 30 Jan 2022).

23 *railexpoua.com: web-site* (2021), “Is there a demand for the products of Ukrainian car builders outside the country”, available at: <https://railexpoua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiiu-ukrainskykh-vahonobudivnykiv> (Accessed 01 Feb 2022).