

УДК 65.011:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.88.324945>

## РОЗВИТОК ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОНБУДУВАННЯ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКІВ

*Гараєв М. В., к.е.н., доцент,  
проректор з міжнародної діяльності (НАУ «ХАІ»)*



*У статті встановлено, що такі глобальні виклики, як інтеграція України у світовий ринок, екологічні стандарти та зростаючі вимоги до енергоефективності продукції, поставили перед підприємствами вагонобудування України завдання швидкої адаптації до них і відповідно вимагають впровадження прогресивної стратегії розвитку виробничого потенціалу. Розкрито сильні та слабкі сторони українських вагонобудівних підприємств. З'ясовано, що розвиток виробничого потенціалу підприємств вагонобудування має ґрунтуватися на реалізації заходів з модернізації обладнання, впровадження інноваційних технологій, підвищення кваліфікації персоналу, диверсифікації ринків збуту та залучення інвестицій і відбуватися в системі діючих індустріальних парків в країні. Розкрито основні положення стратегії розвитку виробничого потенціалу підприємств вагонобудування в системі індустріальних парків України.*

*Ключові слова: розвиток, виробничий потенціал, підприємства вагонобудування, індустріальні парки, стратегія, глобальні трансформації.*

## DEVELOPMENT OF PRODUCTION POTENTIAL OF UKRAINIAN CARGO BUILDING ENTERPRISES IN THE SYSTEM OF INDUSTRIAL PARKS

*Garaev M. V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
vice-rector for international activities (NAU "KHAI")*

*The article establishes that global challenges such as Ukraine's integration into the world market, environmental standards and increasing requirements for energy efficiency of products have set the task of rapid adaptation to them for Ukrainian railcar enterprises and, accordingly, require the implementation of a progressive strategy for the development of production potential. It is indicated that in order to achieve sustainable growth, it is necessary to take into account both the internal characteristics of the industry and the experience of*

*leading foreign companies. The strengths and weaknesses of Ukrainian railcar enterprises are revealed. It is emphasized that the strengths of the Ukrainian railcar industry are based on its historical development and the presence of key factors that provide competitive advantages. Despite these advantages, it is also noted that the railcar industry has numerous weaknesses that limit its competitiveness and further development. It was found that the development of the production potential of railcar enterprises should be based on the implementation of measures to modernize equipment, introduce innovative technologies, improve personnel skills, diversify sales markets and attract investments and take place in the system of operating industrial parks in the country. It is proven that only a strategic approach will allow overcoming the crisis phenomena in railcar construction and creating an effective model for the development of the national economy by building new and supporting existing industrial parks in Ukraine. The main provisions of the strategy for developing the production potential of railcar enterprises in the system of industrial parks of Ukraine are revealed. It is indicated that the choice of strategic development directions is the final stage in the formation of a strategic plan and determines specific priorities on which railcar enterprises in Ukraine should focus to ensure their sustainable growth and competitiveness. Taking into account the results of the SWOT analysis, formulated strategic goals and current challenges, the main areas of development of the industry have been identified as technical modernization of production, innovative product development, diversification of sales markets, development of human capital and financial stability through attracting investments.*

**Keywords:** *development, production potential, railcar manufacturing enterprises, industrial parks, strategy, global transformations.*

**Актуальність теми дослідження.** На початку XXI століття українські вагонобудівні підприємства були серед лідерів у Східній Європі, забезпечуючи виробництво як вантажних, так і пасажирських вагонів для залізниць. Проте останні роки характеризуються значним спадом виробництва, викликаним як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. До ключових проблем слід віднести старіння виробничих потужностей, зниження конкурентоспроможності продукції, втрату традиційних ринків збуту через політичну та економічну нестабільність, а також відставання у впровадженні сучасних технологій [1]. Глобальні виклики такі, як інтеграція України у світовий ринок, екологічні стандарти та зростаючі вимоги до енергоефективності продукції, ставлять перед підприємствами вагонобудування України завдання швидкої адаптації до них і відповідно вимагають впровадження прогресивної стратегії розвитку виробничого потенціалу. Для досягнення стійкого зростання необхідно враховувати

як внутрішні особливості галузі, так і досвід провідних зарубіжних компаній. Розвиток виробничого потенціалу підприємств вагонобудування має першочергово передбачати реалізацію заходів з модернізації обладнання, впровадження інноваційних технологій, підвищення кваліфікації персоналу, диверсифікації ринків збуту та залучення інвестицій і має відбуватися в системі діючих індустріальних парків в країні. Лише стратегічний підхід дозволить подолати кризові явища у вагонобудуванні та створити ефективну модель розвитку національної економіки за рахунок розбудови нових та підтримки діючих індустріальних парків в Україні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню ключових аспектів розвитку виробничого потенціалу підприємств вагонобудування присвятили дослідження широке коло українських науковців, серед яких: Бачкір Л. В., Дикань В. В., Дикань В. Л., Кузуб А. В., Обруч Г. В., Полякова О. М., Посохов І. М., Собкевич О. В. та інші [2-8]. Однак,

відзначаючи суттєвий внесок перелічених вчених у вирішення проблем функціонування підприємств вагонобудування слід констатувати, що виробничий потенціал останніх залишається не в повній мірі реалізований. Це вказує на потребу проведення подальших досліджень щодо визначення перспективних напрямів й інструментів розвитку вагонобудівних підприємства, зокрема в межах індустріальних парків як середовища

**Метою статті** є дослідження проблем функціонування підприємств вагонобудування і визначення перспективних напрямів та інструментів реалізації ними виробничого потенціалу в системі індустріальних парків.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ефективне стратегічне планування є ключовим етапом у формуванні стратегії розвитку виробничого потенціалу вагонобудівних підприємств України. Воно включає аналіз внутрішніх і зовнішніх умов діяльності, визначення місії, бачення, стратегічних цілей та вибір оптимальних напрямів розвитку.

SWOT-аналіз є важливим інструментом стратегічного планування, що дозволяє оцінити сильні та слабкі сторони вагонобудівної галузі України, а також можливості та загрози, що визначають її майбутній розвиток. Застосування цього аналізу допомагає сформулювати стратегічні напрями діяльності та виявити ключові пріоритети для подолання кризових явищ і реалізації потенціалу галузі. Сильні сторони української вагонобудівної галузі базуються на її історичному розвитку та наявності ключових факторів, що забезпечують конкурентні переваги. Галузь має багаторічний досвід виробництва вантажних і пасажирських вагонів, що сформував надійний фундамент для відновлення її потужностей. Одним із головних активів є кваліфікований персонал – інженерно-технічні фахівці та

робітники з великим досвідом, які володіють необхідними компетенціями для проектування і виготовлення різних типів вагонів. Також вагонобудівні підприємства мають широкі виробничі потужності, які, попри фізичне зношення, можуть бути модернізовані для підвищення продуктивності. Географічне розташування України є ще однією сильною стороною, оскільки вона знаходиться на перетині важливих транспортних шляхів між Європою та Азією, що створює перспективи для експорту вагонів та співпраці з сусідніми країнами.

Попри ці переваги, вагонобудівна галузь має численні слабкі сторони, які обмежують її конкурентоспроможність і подальший розвиток. Насамперед це застаріле обладнання та технології виробництва. Понад 60% устаткування на підприємствах не відповідає сучасним стандартам, що негативно впливає на якість продукції, її собівартість та терміни виробництва [9]. Низький рівень інноваційної активності є ще одним слабким місцем: більшість підприємств не мають ресурсів для впровадження новітніх технологій, а НДДКР фінансуються на мінімальному рівні. Фінансова нестабільність посилюється відсутністю доступу до дешевих кредитів і низьким рівнем залучення інвестицій, що обмежує можливість модернізації виробництва. Крім того, підприємства є надмірно залежними від внутрішнього попиту, оскільки втрата традиційних ринків СНД після 2014 року призвела до суттєвого скорочення обсягів експорту. Попри внутрішні проблеми, українська вагонобудівна галузь має значні можливості, які можуть бути реалізовані у разі ефективного стратегічного управління. Однією з найбільших можливостей є як включення їх до діючої системи індустріальних парків, так і розширення ринків збуту шляхом адаптації продукції до міжнародних стандартів (UIC, ISO). Вихід на ринки Європи, Близького Сходу, Африки та Азії дозволить диверсифікувати

збут і знизити залежність від внутрішнього ринку. Також існує можливість залучення іноземних інвесторів, які можуть фінансувати модернізацію виробничих потужностей в обмін на участь у спільних проектах. Розвиток технологій Індустрії 4.0 (автоматизація, цифрові двійники, IoT) створює перспективи для значного підвищення ефективності виробництва. Крім того, потреба у модернізації рухомого складу в Україні є значною, оскільки понад 90% вагонів залізничного парку вичерпали свій ресурс і потребують заміни [10]. Разом з тим, вагонобудівна галузь стикається з низкою загроз, які обмежують її потенціал і можуть перешкоджати реалізації стратегічних цілей. Головною загрозою є висока конкуренція на глобальному ринку. Українські підприємства змушені конкурувати з провідними виробниками вагонів такими, як Siemens, Alstom, Bombardier, а також із дешевшою продукцією китайських виробників. Крім того, економічна нестабільність у країні, зокрема зниження платоспроможного попиту та ризики для інвесторів, є серйозним бар'єром для залучення фінансування. Також загрозою є відтік кваліфікованих кадрів, оскільки багато працівників виїжджають за кордон у пошуках кращих умов праці. Посилення екологічних вимог на міжнародному рівні вимагає від підприємств додаткових інвестицій для адаптації продукції до нових стандартів, що може стати фінансовим викликом.

Таким чином, вагонобудівна галузь України володіє значним потенціалом для зростання завдяки наявності виробничих потужностей, кваліфікованих кадрів і можливостям виходу на нові ринки. Однак для реалізації цього потенціалу необхідно подолати слабкі сторони, зокрема технічну відсталість та фінансову нестабільність, а також ефективно реагувати на загрози, пов'язані з глобальною конкуренцією та нестабільністю внутрішньої економіки, що можливо забезпечити в системі індустріальних парків.

Розробка місії та стратегічного бачення є одним із ключових етапів стратегічного планування розвитку виробничого потенціалу вагонобудівної галузі України. Місія визначає головну мету та призначення галузі, її роль в економічному розвитку країни, а стратегічне бачення окреслює амбітний, але досяжний стан, до якого повинні прагнути підприємства у довгостроковій перспективі. Чітке формулювання місії та бачення надає напрямок діяльності всім зацікавленим сторонам: власникам підприємств, працівникам, інвесторам, державі та споживачам продукції. Місія вагонобудівної галузі України полягає у забезпеченні виробництва сучасного, високоякісного та конкурентоспроможного рухомого складу для задоволення потреб внутрішнього ринку, розвитку залізничної інфраструктури та виходу на міжнародні ринки. Галузь повинна відігравати провідну роль у модернізації транспортної системи країни, стимулювати інноваційний розвиток промисловості та створювати умови для економічного зростання. Важливим завданням є підвищення енергоефективності, дотримання екологічних стандартів і забезпечення надійності продукції для задоволення сучасних вимог ринку. Формулювання місії відображає важливість вагонобудування як стратегічно важливої галузі промисловості, яка забезпечує критичний компонент транспортної інфраструктури країни. Сучасні виклики вимагають від галузі гнучкості, ефективності та орієнтації на інновації, що дозволить забезпечити стійкий розвиток і конкурентоспроможність на глобальному ринку. Стратегічне бачення вагонобудівної галузі України полягає у формуванні високотехнологічної, інноваційної та конкурентоспроможної продукції, здатної задовольняти потреби як національного, так і міжнародного ринку. До 2030 року українські вагонобудівні підприємства повинні перетворитися на сучасні, автоматизовані виробництва, орієнтовані

на створення продукції з доданою вартістю та застосуванням найкращих світових технологій. Це включає розробку та виробництво вагонів нового покоління: вантажних, пасажирських і спеціалізованих, які відповідають міжнародним стандартам (UIC, ISO) та вимогам екологічності й енергоефективності. Основні складові стратегічного бачення включають наступні (рисунок 1).

1 Технологічна модернізація виробництва – перехід до цифрових технологій, автоматизації виробничих процесів, застосування інноваційних матеріалів (алюмінієві сплави, композити) та сучасних систем управління виробництвом.

2 Інноваційна активність – створення науково-дослідних центрів, розробка нових моделей вагонів з урахуванням глобальних трендів, таких як підвищення енергоефективності, екологічності та зниження операційних витрат.

3 Диверсифікація ринків збуту – забезпечення виходу на ринки ЄС, Близького Сходу, Азії та Африки шляхом адаптації продукції до міжнародних стандартів та участі у міжнародних тендерах.

4 Підвищення якості продукції – забезпечення відповідності вагонів сучасним вимогам безпеки, надійності та комфорту завдяки впровадженню систем управління якістю та дотриманню міжнародних сертифікаційних вимог.

5 Кадровий розвиток – формування кваліфікованої робочої сили, здатної працювати з високотехнологічним обладнанням та інноваційними процесами.

6 Стійкий економічний розвиток – забезпечення фінансової стабільності підприємств через залучення інвестицій, розвиток державно-приватного партнерства та оптимізацію витрат.

Стратегічне бачення передбачає, що вагонобудівні підприємства України

стануть провідними гравцями у сфері виробництва рухомого складу в регіоні, спроможними конкурувати з глобальними лідерами, такими як Siemens, Alstom, Bombardier та інші виробники. Це означає перехід від масового виробництва застарілих моделей до випуску інноваційних продуктів, які мають високий попит на світовому ринку завдяки якості, технологічності та екологічності і стане можливим виключно за умови їх участі в системі індустріальних парків. У рамках стратегічного бачення важливо підкреслити роль галузі у розвитку внутрішньої інфраструктури. Україна має значний знос залізничного парку: понад 85% вантажних і пасажирських вагонів потребують заміни або капітального ремонту. Виробництво нового рухомого складу сприятиме модернізації транспортної системи, підвищенню ефективності перевезень та енергозбереженню. Створення якісного та конкурентоспроможного рухомого складу дозволить зменшити залежність від імпорту та забезпечити стабільний розвиток внутрішнього ринку.

Таким чином, розробка місії та стратегічного бачення є фундаментальним етапом у формуванні стратегії розвитку вагонобудівної галузі України. Визначена місія відображає основні завдання галузі – створення сучасного рухомого складу, забезпечення інноваційного розвитку та сприяння економічному зростанню за рахунок участі в системі індустріальних парків. Стратегічне бачення, у свою чергу, окреслює довгострокові пріоритети, які включають модернізацію виробництва, вихід на глобальні ринки, забезпечення високої якості продукції та розвиток кадрового потенціалу. Реалізація цих напрямів дозволить відновити конкурентоспроможність вагонобудівних підприємств, сприяти зростанню їх прибутковості та перетворенню України на важливого гравця світового ринку вагонобудування.



*Рис. 1. Основні положення стратегії розвитку виробничого потенціалу підприємств вагонобудування України*

Визначення стратегічних цілей є важливим етапом у процесі стратегічного планування розвитку виробничого потенціалу вагобудівної галузі України. Цілі є основою для організації діяльності підприємств, направляючи ресурси, зусилля та інновації на досягнення конкретних результатів. Для українських вагобудівних підприємств ключові стратегічні цілі повинні враховувати необхідність технологічної модернізації, підвищення конкурентоспроможності, зміцнення фінансової стабільності, виходу на нові ринки збуту та сталого кадрового розвитку.

Перша стратегічна ціль – технічна модернізація виробничих потужностей. Технічна відсталість підприємств є однією з найбільших проблем вагобудівної галузі України. Застаріле обладнання, відсутність автоматизації та низький рівень цифровізації виробництва призводять до неефективності, великих витрат та неконкурентної продукції. Основним завданням у межах цієї цілі є оновлення виробничих потужностей шляхом впровадження сучасних технологій, включаючи обладнання з числовим програмним управлінням (ЧПУ), автоматизовані системи зварювання, лазерне різання та новітні технології складання. Важливим аспектом модернізації є цифровізація управлінських і виробничих процесів за допомогою ERP-систем (системи управління ресурсами підприємства), які забезпечують контроль за витратами, ресурсами та логістикою. Крім того, підприємства повинні перейти до концепцій індустрії 4.0, включаючи застосування технологій Інтернету речей (IoT) та цифрових двійників, які дозволять моделювати процеси та знижувати витрати.

Друга стратегічна ціль – інноваційний розвиток та підвищення якості продукції. Інновації є ключовим фактором забезпечення конкурентоспроможності вагобудівної продукції на міжнародних ринках. Галузь

повинна розробляти нові моделі вагонів, які відповідають міжнародним стандартам безпеки, енергоефективності та екологічності. Це включає виробництво вагонів з використанням інноваційних матеріалів, таких як алюмінієві сплави та композити, що дозволяють знизити вагу конструкцій, а також створення вагонів нового покоління з системами енергоощадження та рекуперації енергії. Для цього необхідно активізувати науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи (НДДКР), створюючи науково-дослідні центри у співпраці з вищими навчальними закладами та науковими інститутами. Підприємства повинні інвестувати у сертифікацію продукції відповідно до стандартів ЄС (UIC) та ISO, що забезпечить вихід на ринки Європи.

Третя стратегічна ціль – диверсифікація ринків збуту та експортна орієнтація. Значна залежність вагобудівної галузі України від внутрішнього ринку та втрата традиційних ринків СНД після 2014 року призвели до критичного зниження обсягів виробництва. Тому одним з основних завдань є освоєння нових зовнішніх ринків, включаючи Європу, Близький Схід, Північну Африку та Азію. Для цього необхідно адаптувати продукцію до міжнародних технічних та екологічних стандартів, що дозволить підприємствам брати участь у тендерах на постачання вагонів до країн ЄС. Окрім цього, важливо розширювати асортимент продукції, створюючи нові типи спеціалізованих вагонів (зерновози, цистерни, платформи для контейнерів), які мають попит на глобальному ринку. Участь у міжнародних виставках, ярмарках і промо кампаніях стане інструментом для просування української продукції за кордоном.

Четверта стратегічна ціль – розвиток кадрового потенціалу. Людський капітал є одним із найважливіших ресурсів для розвитку вагобудівної

галузі. Сучасне виробництво потребує висококваліфікованих працівників, здатних працювати з новітніми технологіями. Основними заходами у межах цієї цілі є організація програм навчання та підвищення кваліфікації працівників, а також створення партнерських відносин з технічними університетами та професійними училищами. Особливу увагу слід приділити залученню молодих фахівців через програми стажування та кар'єрного розвитку. Важливим інструментом утримання кадрів є поліпшення умов праці, запровадження систем мотивації та підвищення заробітної плати.

П'ята стратегічна ціль – фінансова стабільність та залучення інвестицій. Реалізація модернізації та інноваційних програм потребує значних фінансових ресурсів. Основним завданням є залучення інвестицій від держави, міжнародних фінансових інституцій та приватного капіталу. Важливу роль у цьому процесі відіграє розвиток державно-приватного партнерства (ДПП), яке дозволить реалізовувати масштабні інфраструктурні проекти на умовах спільного фінансування. Для підвищення інвестиційної привабливості підприємства повинні оптимізувати свої витрати, забезпечити прозорість управління та запровадити сучасні фінансові інструменти.

Таким чином, визначені стратегічні цілі охоплюють усі ключові напрями розвитку вагобудівної галузі України. Реалізація цих цілей дозволить створити сучасну, інноваційну та конкурентоспроможну промисловість, яка буде орієнтована як на задоволення внутрішніх потреб, так і на вихід на глобальні ринки.

Впровадження модернізації, розвиток інноваційної продукції, кадрове підсилення та фінансова стабільність стануть основою для досягнення стійкого зростання галузі та відновлення її стратегічного значення для економіки

країни.

Вибір стратегічних напрямів розвитку є завершальним етапом у формуванні стратегічного плану та визначає конкретні пріоритети, на яких повинні зосередитися підприємства вагобудівної галузі України для забезпечення їхнього сталого зростання та конкурентоспроможності. Враховуючи результати SWOT-аналізу, сформульовані стратегічні цілі та сучасні виклики, основними напрямами розвитку галузі є технічна модернізація виробництва, інноваційний розвиток продукції, диверсифікація ринків збуту, розвиток людського капіталу та фінансова стабільність шляхом залучення інвестицій.

Перший стратегічний напрям – технічна модернізація виробництва. Удосконалення технологічної бази є фундаментальним завданням для відновлення ефективності підприємств та забезпечення випуску продукції, що відповідає сучасним світовим стандартам.

Модернізація передбачає оновлення обладнання та впровадження сучасних технологій для підвищення якості, зниження собівартості та скорочення часу виробництва. Ключовими заходами у цьому напрямі є наступні.

1 Впровадження автоматизованих виробничих ліній для зварювання, різання та складання компонентів вагонів.

2 Використання обладнання з числовим програмним управлінням (ЧПУ) для підвищення точності та швидкості операцій.

3 Цифровізація процесів виробництва шляхом впровадження ERP-систем, які забезпечують прозорість управління ресурсами та логістикою.

4 Перехід до індустрії 4.0 – використання технологій Інтернету речей (IoT), «цифрових двійників» та аналітики великих даних для оптимізації виробничих процесів і підвищення їхньої ефективності.

Модернізація виробничих потужностей дозволить українським



підприємствам конкурувати з міжнародними виробниками, підвищити продуктивність праці та мінімізувати витрати, що є ключовою умовою для забезпечення стійкого розвитку.

Другий стратегічний напрям – інноваційний розвиток продукції. Для задоволення зростаючого попиту на сучасний рухомий склад як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках підприємства повинні зосередитися на впровадженні інноваційних рішень у проектуванні та виробництві продукції. Цей напрям включає наступні заходи.

1 Розробку нових моделей вагонів, що відповідають міжнародним стандартам енергоефективності, екологічності та безпеки.

2 Використання новітніх матеріалів (алюмінієві сплави, композити), які забезпечують зниження ваги вагонів і покращення їхньої експлуатаційної ефективності.

3 Створення «зелених» технологій, включно з системами рекуперації енергії, зменшення викидів та споживання енергії.

4 Посилення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР) у співпраці з університетами та науковими установами.

Інноваційний розвиток дозволить галузі створювати продукцію з високою доданою вартістю, що відповідатиме глобальним вимогам та забезпечуватиме конкурентні переваги на ринку.

Третій стратегічний напрям – диверсифікація ринків збуту. Залежність від внутрішнього ринку та втрата традиційних ринків СНД після 2014 року вимагають активного освоєння нових географічних напрямків для збуту продукції. Основні завдання у цьому напрямі включають:

1 Адаптацію продукції до європейських стандартів (UIC, ISO), що дозволить виходити на ринки країн ЄС.

2 Просування продукції на ринки Азії, Близького Сходу, Північної Африки та Латинської Америки, де спостерігається

високий попит на рухомий склад.

3 Участь у міжнародних виставках, ярмарках і тендерах, що дозволяє презентувати продукцію та залучати нових партнерів.

4 Створення спільних підприємств із зарубіжними компаніями для локалізації виробництва та спільного виходу на інші ринки.

Розширення географії збуту продукції сприятиме диверсифікації ризиків, збільшенню прибутковості підприємств та їх фінансової стабільності.

Четвертий стратегічний напрям – розвиток людського капіталу. Для впровадження інновацій та модернізації виробництва потрібні кваліфіковані кадри, які володіють сучасними компетенціями. Основні заходи включають такі.

1 Організацію програм навчання та підвищення кваліфікації, зокрема навчання роботі з автоматизованими системами.

2. Співпрацю з технічними університетами та професійними училищами для підготовки нових фахівців.

3 Стажування на зарубіжних підприємствах для переймання передового досвіду.

4 Запровадження програм мотивації та покращення умов праці для утримання кваліфікованих кадрів на підприємствах.

Розвиток людського капіталу створить кадровий резерв для забезпечення довгострокового розвитку галузі.

П'ятий стратегічний напрям – фінансова стабільність та залучення інвестицій. Забезпечення фінансування є необхідною умовою для реалізації технічної модернізації та інноваційних проектів. Основними завданнями у цьому напрямі наступні.

1 Залучення інвестицій від міжнародних фінансових інституцій та приватних інвесторів.

2 Розвиток державно-приватного партнерства (ДПП) для спільної реалізації

масштабних проектів.

3 Створення умов для інвестиційної привабливості через податкові пільги, державні гарантії та прозорі механізми управління.

4 Оптимізація витрат підприємств шляхом підвищення ефективності виробничих процесів.

**Висновки.** Встановлено, що такі глобальні виклики, як інтеграція України у світовий ринок, екологічні стандарти та зростаючі вимоги до енергоефективності продукції, поставили перед підприємствами вагонобудування України завдання швидкої адаптації до них і відповідно вимагають впровадження прогресивної стратегії розвитку виробничого потенціалу. Розкрито сильні та слабкі сторони українських вагонобудівних підприємств. З'ясовано, що розвиток виробничого потенціалу підприємств вагонобудування має ґрунтуватися на реалізації заходів з модернізації обладнання, впровадження інноваційних технологій, підвищення кваліфікації персоналу, диверсифікації ринків збуту та залучення інвестицій і відбуватися в системі діючих індустріальних парків в країні. Розкрито основні положення стратегії розвитку виробничого потенціалу підприємств вагонобудування в системі індустріальних парків України. Обґрунтовано, що стратегічні напрями розвитку вагонобудівної галузі України охоплюють усі ключові аспекти діяльності підприємств: модернізацію виробництва, інноваційний розвиток, вихід на міжнародні ринки, підготовку кадрів та забезпечення фінансової стабільності. Реалізація цих заходів забезпечить підвищення конкурентоспроможності галузі, її стійкий розвиток у довгостроковій перспективі та повернення українських вагонобудівників на позиції світових лідерів у виробництві рухомого складу.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Вагонобудування в Україні – що не так? *Rail EXPO: веб-сайт*. URL: <https://railexpoua.com/novyny/vahonobuduvannya-v-ukraini-shcho-ne-tak/>.

2 Бачкір Л. В., Баличева А. І. Розвиток інноваційних процесів підприємства транспортного машинобудування. *Ефективна економіка*. 2012. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1093>.

3 Дикань В. В., Кас П. Ю. Теоретичні основи розвитку виробничого потенціалу вітчизняних підприємств машинобудування. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. Вип. 2. С. 72-85.

4 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. Вип. 56. С. 9-18.

5 Кузуб А. В. Перспективи розвитку вітчизняних підприємств вагонобудування в сучасних умовах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 57. С. 27-31.

6 Полякова О. М., Зеленська А. В. Стан, проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2018. № 64. С. 68-74.

7 Посохов І. М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн. *Вісник НТУ «ХПІ»*. 2015. № 60 (1169). С. 115-118.

8 Собкевич О. В. Напрями розбудови машинобудування в Україні як драйвера економічного розвитку під час війни та в повоєнний період. *Національний інститут стратегічних досліджень : веб-сайт*. URL: [https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-01/az\\_mashinobuduvannya\\_23012024.pdf](https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-01/az_mashinobuduvannya_23012024.pdf).

9 Петрашко: оновлення залізничної галузі є запорукою відновлення та зростання ВВП. *Міністерство економіки України* : веб-сайт. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail/?id=61feb513-4f60-4bcc-879e-7e55d71a91ed&lang=uk-UA&title=Petrashko-OnovlenniaZaliznichnoiGaluziZaporukoiuVidnovlenniaEkonomikiTaZrostanniaVvp>.

10 Підприємства вагонобудівної галузі підтримують ініціативу Мінекономіки щодо кардинального оновлення парку вантажних вагонів. *Міністерство економіки України* : веб-сайт. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail/2c195876-c0ff-4825-958b-b6aae8416b64?lang=uk-UA&title=PidprimstvaVagonobudivnoiGaluziPidtrimuiutInitsiativuMinekonomikiSchodoKardinalnogoOnovlenniaParkuVantazhnikhVagoniv>.

#### REFERENCES:

1 *Rail EXPO* : website. Carriage building in Ukraine – what's wrong? URL: <https://railexpoua.com/novyny/vahonobuduvannia-v-ukraini-shcho-ne-tak/>.

2 Bachkir L. V., Balycheva A. I. (2012). Rozvytok innovatsiinykh protsesiv pidpriemstva transportnoho mashynobuduvannia [Development of innovative processes of a transport engineering enterprise]. *Efektivna ekonomika*. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1093>.

3 Dykan V. V., Kas P. Yu. (2015). Teoretychni osnovy rozvytku vyrobnychoho potentsialu vitchyznianskykh pidpriemstv mashynobuduvannia [Theoretical foundations of the development of the production potential of domestic mechanical engineering enterprises]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*. № 2. P. 72-85.

4 Dykan V. L., Obruch H. V. (2016). Vyznachennia efektyvnosti realizatsii potentsialu konkurentospromozhnosti

vahonobudivnykh pidpriemstv [Determining the effectiveness of realizing the competitive potential of railcar manufacturing enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. № 56. P. 9-18.

5 Kuzub A. V. (2017). Perspektyvy rozvytku vitchyznianskykh pidpriemstv vahonobuduvannia v suchasnykh umovakh [Prospects for the development of domestic railcar manufacturing enterprises in modern conditions]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. № 57. P. 27-31.

6 Poliakova O. M., Zelenska A. V. (2018). Stan, problemy ta perspektyvy rozvytku vahonobudivnykh pidpriemstv [Status, problems and prospects for the development of railcar manufacturing enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. № 64. P. 68-74.

7 Posokhov I. M. (2015). Doslidzhennia rynku vahonobuduvannia Ukrainy ta konkurentospromozhnosti promyslovykh pidpriemstv zaliznychnoho transportu na svitovomu rynku ta rynku krain [Research on the Ukrainian railcar market and the competitiveness of industrial railway transport enterprises on the global market and the market of other countries]. *Visnyk NTU «KhPI»*. № 60 (1169). P. 115-118.

8 Sobkevych O. V. (2015). Napriamy rozbudovy mashynobuduvannia v Ukraini yak draivera ekonomichnoho rozvytku pid chas viiny ta v poviennyi period [Directions for the development of mechanical engineering in Ukraine as a driver of economic development during the war and in the post-war period]. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*. URL: [https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-01/az\\_mashinobuduvannya\\_23012024.pdf](https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-01/az_mashinobuduvannya_23012024.pdf).

9 *Ministry of Economy of Ukraine* : website. Petrashko: Renewal of the railway industry is a guarantee of recovery and GDP growth. URL:

<https://me.gov.ua/News/Detail/?id=61feb513-4f60-4bcc-879e-7e55d71a91ed&lang=uk-UA&title=Petrashko-OnovlenniaZaliznichnoiGaluziZaporukoiuVidnovlenniaEkonomikiTaZrostanniaVvp>.

10 *Ministry of Economy of Ukraine* : website. Carriageway industry enterprises support the initiative of the Ministry of Economy to radically renew the fleet of freight wagons. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail/2c195876-c0ff-4825-958b-b6aae8416b64?lang=uk-UA&title=PidprimstvaVagonobudivnoiGaluziPidtrimuiutInitsiativuMinekonomikiSchodoKardinalnogoOnovlenniaParkuVantazhnikhVagoniv>.