

М.О. Коба, аспірант Міжнародного університету фінансів

ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

Предметом даної наукової статті є інноваційна діяльність вагонобудівних підприємств в Україні. Метою написання статті є аналіз стану та виявлення проблем і можливостей в інноваційній діяльності вагонобудівних підприємств в Україні. Дослідження проводилося з використанням системного підходу, наукових методів аналізу та синтезу, статистичних спостережень. Результатами проведеного дослідження є аналіз діяльності вітчизняних вагонобудівних підприємств та їх інноваційної активності. Нами встановлено, що за останні три роки в галузі відбувається процес відновлення вагонобудування. Зазначено, що у структурі витрат при будівництві українських вагонів більше 90 % належить вітчизняній складовій (литво, пружини, підшипники, тощо), тобто переважна частина витрачених коштів залишається в економіці України, що сприяє збільшенню виробництва та нарощуванню темпів економічного розвитку. Це сприяє зростанню інноваційної активності вагонобудівних підприємств. Зокрема, дослідження стану інноваційної діяльності вітчизняних вагонобудівних підприємств засвідчує потужний інноваційний та інтелектуальний потенціал галузі, який наразі активно реалізується. Загалом інноваційні розробки вітчизняних вагонобудівників спрямовані на: збільшення вантажопідйомності (збільшення навантаження на вісь); збільшення об'єму кузова вагону; створення нових візків зі збільшеним міжремонтним пробігом. Встановлено, що існує ряд проблем, які перешкоджають впровадженню інновацій на вагонобудівних підприємствах: це криза 2013 року у вагонобудуванні у зв'язку із ситуацією на Сході країни та заборонаю імпорту українських вагонів до Росії; погіршення фінансово-економічних показників діяльності вагонобудівних заводів: зменшення фінансування наукових досліджень та розробок, впровадження нових технологій та інновацій; високі фінансові ризики та низька інвестиційна привабливість нових проектів в Україні. Загалом у вітчизняному вагонобудуванні спостерігаються позитивні тенденції нарощування як обсягів будування вагонів, так і обсягів нових розробок та технологічних рішень у вагонобудуванні. Результати дослідження можуть бути використані для аналізу всіма учасниками ринку залізничних перевезень.

Keywords: вагонобудування, підприємства, інновації, залізниця, діяльність.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Вже загальновідомо, що рушійним чинником реалізації структурних зрушень у промисловості та інструментом прискореного економічного зростання є інноваційна діяльність. В сучасних умовах інтелектуалізації та технологізації бізнесу роль інновацій набуває особливого значення. Лише через активізацію інноваційної діяльності підприємства мають змогу забезпечити не просто збереження своїх позицій в умовах динамічного середовища, а саме розвиток і підвищення конкурентоспроможності. Тому, враховуючи роль та місце транспортного машинобудування як мультиплікатора розвитку економіки України, актуалізуються проблеми інноваційної діяльності вагонобудівних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної

проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Питаннями пошуку ефективного механізму активізації інноваційної діяльності займалися такі провідні вітчизняні вчені, як О. Амоша, Г. Андрощук, А. Валюх, І. Висоцька, В. Геєць, О. Дикань, Е. Зінь, С. Ілляшенко, Л. Федулова та інші. Проблеми ефективності та розвитку інноваційної діяльності залізничного транспорту в своїх працях піднімають такі дослідники: В. Дикань, О. Дейнека, В. Ільчук, Ю. Єлізар'єв, Є. Сич, А. Філін та інші. Аналіз наукових праць зазначених вчених засвідчує, що вони досліджують питання стану транспортної системи України та шляхів її розвитку, вбачаючи при цьому інноваційний розвиток – головним стратегічним орієнтиром галузі. Проте, на нашу думку, недостатньо уваги приділяється питанням аналізу та оцінюванню проблем провадження

інноваційної діяльності саме на вагонобудівних підприємствах.

Постановка завдання. Метою написання наукової статті є аналіз стану та виявлення проблем і можливостей в інноваційній діяльності вагонобудівних підприємств в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних наукових результатів. Загальні показники інноваційної діяльності на промислових підприємствах наведені в табл.1.

Таблиця 1 – Впровадження інновацій на промислових підприємствах

	<i>Питома вага підприємств, що впроваджували інновації, %</i>	<i>Впроваджено нових технологічних процесів</i>	<i>у т.ч. маловідходні, ресурсозберігаючі</i>	<i>Впроваджено у виробництво інноваційних видів продукції, найменувань</i>	<i>з них нові види техніки</i>	<i>Питома вага реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової, %</i>
2010	11,5	2043	479	2408	663	3,8
2011	12,8	2510	517	3238	897	3,8
2012	13,6	2188	554	3403	942	3,3
2013	13,6	1576	502	3138	809	3,3
2014	12,1	1743	447	3661	1314	2,5
2015	15,2	1217	458	3136	966	1,4
2016	16,6	3489	748	4139	1305	...
2017	14,3	1831	611	2387	751	0,7

Складено на основі [1]

Як видно з таблиці 1, питома вага промислових підприємств, які впроваджували інновації в 2017 році, є незначною і становить 14,3%. У 2016 році частка таких підприємств складала 16,6%, у 2015 році – 15,2%, а в 2014 році – 12,1%. Тобто, з 2014 до 2016 року спостерігалася позитивна тенденція до зростання кількості підприємств, які впроваджували інновації. Однак їх кількість скоротилася на 2% у 2017 році. Питома вага реалізованої інноваційної продукції не перевищує 0,7% і цей показник має негативну тенденцію до зниження з 3,8% у 2011 році до 0,7% у 2017 році (у 5 разів). Так, у 2017р. 450 підприємств, які здійснювали інноваційну діяльність, реалізували інноваційної продукції на 17,7 млрд.грн. Серед таких підприємств 39,8% експортували її на 5,5 млрд.грн [1].

У результаті інноваційної діяльності в 2017 році було впроваджено найменувань інноваційних видів продукції - 2387, у тому числі нових для ринку – 751, нових технологічних процесів - 1831, з них 611 маловідходних, ресурсозберігаючих.

У 2017 році на інновації підприємства витратили 9,1 млрд.грн, у тому числі на

придбання машин, обладнання та програмного забезпечення – 5,9 млрд.грн, на внутрішні та зовнішні науково-дослідні розробки – 2,2 млрд.грн, на придбання існуючих знань від інших підприємств або організацій – 0,02 млрд.грн та на інші роботи, пов'язані зі створенням та впровадженням інновацій (інші витрати), – 1,0 млрд.грн [1].

В Україні у 2016 році на підтримку наукових досліджень було витрачено 11,531 млрд гривень, питома вага загального обсягу витрат у ВВП становила 0,48%, у тому числі за рахунок коштів державного бюджету – 0,16%. Натомість у 2017 році загальний обсяг витрат на виконання НДР власними силами організацій становив 13379,3 млн.грн. За попередніми розрахунками, питома вага загального обсягу витрат у ВВП становила 0,45%, у тому числі за рахунок коштів державного бюджету – 0,16%. За даними 2016 року, частка обсягу витрат на НДР у ВВП країн ЄС-28 у середньому становила 2,03%. Більшою за середню частку витрат на дослідження та розробки була у Швеції – 3,25%, Австрії – 3,09%, Німеччині – 2,94%, Данії – 2,87%, Фінляндії – 2,75%, Бельгії – 2,49%, Франції – 2,25%;

меншою – у Македонії, Латвії, Румунії, Кіпрі та Мальті (від 0,43% до 0,61%) [1]. Загалом, світовими лідерами по інвестуванню у нові науково-дослідні проекти є США, яке у 2016 році витратило 457 млрд. дол. (2,9% ВВП), Китай – 369 млрд. дол. (1,6% ВВП) та Японія – 160 млрд. дол. (3,5% ВВП) [2].

Таким чином, кількість задіяних в інноваційній діяльності підприємств у промисловості України є дуже малою. Для порівняння у розвинених країнах ця кількість досягає 70% від усіх промислових підприємств. При цьому основним джерелом витрат на проведення досліджень є власні кошти підприємств, що й спричиняє незначні обсяги цих витрат.

Ключове місце серед напрямів інноваційного розвитку в економічно розвинених країнах

Таблиця 2 – Показники діяльності підприємств машинобудування

Роки	Кількість підприємств, од.	Кількість зайнятих працівників, тис. осіб	Середньомісячна номінальна зарплата працівників, грн	Обсяг реалізованої продукції підприємствами машинобудування, млн. грн.
2010	4736	482,3	2243	99270,5
2011	4791	499,4	2741	130847,9
2012	4546	520,8	3042	140539,3
2013	5103	488,8	3229	113926,6
2014	4460	422,3	3336	101924,7
2015	4483	370,4	4211	115261,7
2016	4209	353,6	5344	131351,8
2017	4481	358,8	7357	167649,3

Складено на основі [1,3]

Як видно з таблиці 2, машинобудування, дійсно, є стратегічною галуззю для України, забезпечуючи і економічний розвиток через реалізацію своєї продукції на світовому та національному ринках, і робочі місця. Варто зазначити, що не зважаючи на кризу та війну в країні, кількість підприємств в машинобудуванні не зменшилася, а обсяги реалізації продукції навіть зросли. При цьому кількість підприємств машинобудування, що реалізують інноваційну продукцію в загальному обсязі промисловості складає 33,65%, що значно перевищує середній показник в загальній кількості промислових підприємств [4].

Надзвичайно важливу роль в усі часи в економіці України займає транспортне машинобудування, що охоплює автомобільне

належить галузі машинобудування. Адже стан машинобудування є індикатором економічного і промислового розвитку країни. Такі технологічно розвинені держави як США, Німеччина, Японія та Китай протягом багатьох років виділяють машинобудування як стратегічну галузь промисловості і підтримують її розвиток. В Україні машинобудування об'єднує між собою багато окремих структур та підгалузей, відіграючи ключове значення в розвитку національної економіки. Адже з 9187 промислових підприємств у 2017 році, 4481 підприємство належало до галузі машинобудування, що складає 48% від загальної кількості [1]. Окремі показники діяльності підприємств машинобудування представлені в табл.2.

машинобудування; залізничне машинобудування; суднобудування; авіакосмічне машинобудування. При цьому місце та роль залізничного машинобудування, і, зокрема, вантажного вагонобудування, в економіці країни є надзвичайно вагомими. Забезпечуючи неперервний рух вантажів (до 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень), ця галузь як частина єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному та економічному розвитку країни загалом.

Світовими лідерами у вагонобудуванні виступають компанії Bombardier (Канада), Alstom (Франція), Siemens (Німеччина), AnsaldoBreda (Італія), General Motors (США) і General Electric (США) і охоплюють 82% світового ринку

залізничного машинобудування[4]. Відповідно, в цих країнах зосереджені і найбільші залізничні компанії світу. Так, до першої трійки входять компанії Сполучених Штатів та Канади, особливо вирізняється американська компанія Union Pacific та канадська Canadian National Railway з ринковою вартістю 86,8 млрд дол та 55,9 млрд дол у 2017 р. відповідно[5].

Розглянемо основні тенденції розвитку світового залізничного транспорту. Так, протягом останніх трьох років європейський ринок залізничного транспорту зріс на 5%, у країнах Північної Америки та СНД також зріс на 21% та 27% відповідно, Латинської Америки – 40%, Індії – 21%, Азії на 8%. В той же час китайський ринок залізничного транспорту упав на 20%. Варто зазначити, що світовий обсяг вантажного залізничного транспорту за останні два роки упав на 18% досягнувши 13 млрд. євро [5].

Щодо вітчизняного ринку вагонобудування, то до 2013 року Україна була одним зі світових лідерів за експортом вагонів. Крім того, за обсягами вантажних перевезень залізниць України займають четверте місце в Євразії, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажна напруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [5]. На сьогодні спостерігається зацікавленість світових лідерів у залізничному машинобудуванні ринком України та нашими вагонобудівними підприємствами. Так, канадська компанія Bombardier планує створити в Україні спільне підприємство з виробництва локомотивів та іншої залізничної техніки, а американська компанія General Electric (США) та «Укрзалізниця» співпрацюють в сфері оновлення парку локомотивів, використовуючи в тому числі і виробничі потужності українських заводів.

Вантажне вагонобудування в Україні сьогодні представлене двома крупними заводами (ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ) і ПАТ «Дніпровагонмаш»), декількома невеликими вагонобудівними підприємствами та власними виробничими потужностями ПАТ «Укрзалізниця». Протягом 2016-2018 років обсяг виробництва рухомого складу зріс з 5,8 млрд грн. до 20 млрд грн. Якщо у 2016 році в Україні було збудовано 2,8 тис. вагонів, а в 2017 році – 6,8 тис.

вагонів, то за 9,5 місяців 2018 року вже виготовлено 8,8 тис. вагонів. Крім того, завдяки активізації галузі виробництво рухомого складу за 2015-2018 роки було додатково збільшено ВВП України на 26,5 млрд. грн. [6]. При цьому у структурі витрат при будівництві українських вагонів більше 90 % належить вітчизняній складовій (литво, пружини, підшипники, тощо), тобто переважна частина витрачених коштів залишається в економіці України, що сприяє збільшенню виробництва та нарощуванню темпів економічного розвитку.

Таким чином, результати діяльності вагонобудівних підприємств в Україні за останні три роки засвідчують процес відновлення галузі вагонобудування, що сприяє економічному зростанню. Українські виробники також є інноваційно активними, що засвідчують результати їх діяльності.

ПАТ «Крюківський вагонобудівний Завод» – це єдине в СНД підприємство з виробництва як пасажирських, так і вантажних вагонів, що має повний цикл виготовлення вагонобудівної продукції та виступає центром розробки найінноваційніших технологій.

Володіючи величезним виробничим, конструкторським та технологічним потенціалами, щорічно ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» реалізує потужні інноваційні проекти в галузі розроблення нових моделей вантажних і пасажирських вагонів, які в подальшому використовуються не тільки на українській залізниці, а і залізницях країн СНД, Прибалтики та Азії. Підприємство здійснює інновації не лише в пасажирських перевезеннях, будуючи швидкісні потяги та розробляючи понад 30 моделей і 10 модифікацій пасажирських вагонів. Так, ПАТ «КВБЗ» спільно з японською компанією «Іточу» було проведено модернізацію вагонів типу «Е» та його модифікацію з впровадженням асинхронного тягового приводу на КП «Київський метрополітен». У сфері вантажного вагонобудування одним з останніх досягнень виступає запровадження серійного виробництва інноваційного вагонацистерни бункерного типу для перевезення пиловугільного палива моделі 1–7126 з гравітаційним завантаженням через верхні завантажувальні люки на спеціальних навантажувальних пристроях і розвантаженням під тиском стислого

азоту 0,2 МПа через систему трубопроводів [7]. Вагоном 2018 року на ринку вагонобудування в Україні став вагон-хопер для перевезення зерна моделі 19-7053-02 з об'ємом кузова 116 куб. метрів з вантажомісткістю 70,5 тон, який не має аналогів ні в Україні, ні в країнах СНД. Наразі конструктори заводу працюють над розробкою двох нових моделей вагонів-зерновозів (19-7053-02 і 19-7053-04) з об'ємом кузова 124 куб. метри і навантаженням на вісі до 25 тон.

Ще одним стратегічним вагонобудівним підприємством виступає ПАТ «Дніпровагонмаш». Завод будує більше ніж 150 моделей вагонів. ПАТ «Дніпровагонмаш» також постійно проводить нові дослідження та розробки щодо оновлення парку вагонів та їх модернізації в Україні та за її межами. Зокрема, протягом останніх років на підприємстві було розроблено та випущено дослідний зразок вагона-самосвала (думпкара) моделі 31-4154, який призначений для транспортування та механізованого розвантаження насипних вантажів: вагона-цистерни моделі 15-4151 для перевезення світлих нафтопродуктів, що має збільшений діаметр котла до 3 200 мм та підвищену вантажопідйомність[8].

Таким чином, аналіз інноваційної діяльності вагонобудівних підприємств України засвідчує потужний інноваційний та інтелектуальний потенціал галузі. Загалом інноваційні розробки вітчизняних вагонобудівників спрямовані на: збільшення вантажопідйомності (збільшення навантаження на вісь); збільшення об'єму кузова вагону; створення нових візків зі збільшеним міжремонтним пробігом.

Отже, загалом у вітчизняному вагонобудуванні спостерігаються позитивні тенденції нарощування як обсягів будування вагонів, так і обсягів нових розробок та технологічних рішень у вагонобудуванні. Однак варто згадати, що існують перешкоди та проблеми, які заважають здійснювати інноваційну діяльність ефективно. В першу чергу, це криза 2013 року у вагонобудуванні, зумовлена ситуацією на Сході України та заборонаю на імпорт українських вагонів до Росії, яка виступала основним ринком збуту вагонобудівної продукції українських підприємств. По-друге, значно погіршилися фінансово-економічні показники діяльності вагонобудівних заводів, що

зумовило значні труднощі у функціонуванні цих підприємств, а в деяких випадках і банкрутство (наприклад, лідера з експорту українських вагонів ПАТ «Азовмаш»). Всі вищезазначені причини у своїй сукупності унеможливили фінансування нових інноваційних проектів та розробок і, як наслідок, відбулося зменшення фінансування наукових досліджень та розробок, впровадження нових технологій та інновацій. Крім того, фінансові ризики високі, а інвестиційна привабливість нових проектів низька за сучасної політичної та економічної ситуації в Україні. Також варто враховувати технічні характеристики залізничного полотна при розробці, наприклад, модернізованих вагонів зі збільшеним навантаженням на вісь. Загалом, в умовах втрати своїх традиційних ринків збуту (куди раніше поставлялося близько 80% продукції вагонобудування), українським експортерам необхідно переорієнтувати свої виробництва на альтернативні ринки, у тому числі відповідно до європейських ініціатив України, що, у свою чергу, зумовлює необхідність подолання технологічної відсталості вітчизняних вагонобудівних підприємств та впровадження інноваційних розробок у сферу виробництва [8].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. В даній статті автором проведений аналіз стану інноваційної діяльності вагонобудівних підприємств України. В результаті аналізу інноваційної діяльності вітчизняних промислових підприємств нами з'ясовано, що кількість задіяних в інноваційній діяльності підприємств у промисловості України є дуже малою, а основним джерелом витрат на проведення досліджень є власні кошти підприємств. Однак при подальшому дослідженні машинобудівних підприємств, встановлено, що кількість підприємств в машинобудуванні, що реалізують інноваційну продукцію в загальному обсязі промисловості складає 33,65%, що значно перевищує середній показник в загальній кількості промислових підприємств. Одержані результати засвідчують ключову роль машинобудування в економічному зростанні національної економіки. Аналіз діяльності вагонобудівних підприємств в Україні за останні три роки засвідчує процес відновлення галузі вагонобудування, що впливає і на інноваційну

активність підприємств галузі. Зокрема, дослідження стану інноваційної діяльності вітчизняних вагобудівних підприємств засвідчує потужний інноваційний та інтелектуальний потенціал галузі, який активно реалізується. Загалом інноваційні розробки вітчизняних вагобудівників спрямовані на збільшення вантажопідйомності (збільшення навантаження на вісь); збільшення об'єму кузова

вагону; створення нових візків зі збільшеним міжремонтним пробігом, тощо. Вивчення світового досвіду у високотехнологічному вагобудуванні та розробка механізмів залучення вагобудівних заводів України у світовий транспортний простір, на нашу думку, можуть бути перспективними напрямками досліджень.

Список літератури

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України, 2018. URL: <http://www.ukrstat.org.ua>.
2. Сакун Л. М. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку машинобудівної галузі України / Л. М. Сакун // Економічний вісник Національного гірничого університету. - 2017. - № 3. - С. 119-127. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2017_3_17.
3. Конашук В.Л. Інноваційно-інвестиційний розвиток підприємств транспортного машинобудування / В. Л. Конашук, В. Ю. Ковальова. URL: - Режим доступу: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_7_012.pdf
4. Остапюк Б. Я. Проблеми розвитку залізничного транспорту України та їх вирішення / Б. Я. Остапюк, А. В. Кузуб, В. Л. Овчинніков, М. В. Радіонова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 63. - С. 119-127. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_63_16.
5. Герасимчук В. Г., Липисієнко А. П. Світові тенденції розвитку машинобудування. Ефективна економіка. 2018. № 5. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6294>.
6. Залізничний інформаційний портал «Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця», URL: <https://info.uz.ua>.
7. Офіційний сайт ПАТ «Крюківський вагобудівний завод», 2018. URL: <http://www.kvsz.com/index.php/ua/golovna>.
8. Дикань, О. В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України [Текст] / О. В. Дикань // Науковий вісник Ужгородського національного університету : Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство / голов. ред. М.М. Палінчак. – Ужгород : Видавничий дім «Гельветика», 2016. – Вип. 7 Ч. 1. – С. 125–130. – Бібліогр.: с. 129 (10 назв).

References

1. The official site of State Statistical Committee of Ukraine (2018), available at: <http://www.ukrstat.org.ua> (Accessed 3 November, 2018).
2. Sakun, L. M. (2017) “ Problems and perspectives of innovative development of machine-building industry of Ukraine”, *Ekonomichnyj visnyk Natsional'noho hirnychoho universytetu*, no. 3, pp. 119-127, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2017_3_17.
3. Konaschuk, V.L. and Koval'ova, V. Yu., (2013) “ Innovation and investment development of the transport engineering”, available at: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_7_012.pdf.
4. Ostapiuk, B. Ya., Kuzub,A.V., Ovchynnikov, V. L. and Radionova, M.V. (2018), “Problems of development of railway transport of Ukraine and their solutions”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 63, pp. 119-127, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_63_16.
5. Gerasymchuk, V. G. and Lipisienko, A. P. (2018), “Analysis of the world market of mechanical engineering”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 5, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6294> (Accessed 21 November 2018).
6. Railway information portal «Media center «Mahistral» of PJSC "Ukrzaliznytsya" (2018), available at: <https://info.uz.ua> (Accessed 30 November, 2018).
7. The official site of PJSC “Kryukov Railway Car Building Works”, (2018), available at: <http://www.kvsz.com/index.php/ua/golovna>.

8. Dykan', O. V., (2016), " Model investment support innovation in industrial enterprises railway Ukraine", *Naukovyj visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu : Serii: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo / holov. red. M.M. Palinchak*, vol., pp. 125–130, available at: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/7_1_2016ua/35.pdf.

M.O. Koba, *postgraduate student, Management and Innovations Department, International University of Finance*

Innovation activity of wagon-building enterprises in Ukraine

The subject of the scientific article is the innovative activity of wagon-building enterprises in Ukraine. The purpose of the article is to analyze the situation and identify problems and opportunities in the innovation activity of wagon-building enterprises in Ukraine. The study was conducted using a systematic approach, scientific methods of analysis and synthesis, statistical observations. The results of the conducted research are analysis of the activity of domestic wagon-building enterprises and their innovative activity. We have established that over the past three years, the process of restoration of wagon-building in the industry has taken place. It is noted that in the structure of expenses for the construction of Ukrainian wagons more than 90% belongs to the domestic component (castings, springs, bearings, etc.), that is, the overwhelming part of the spent money remains in the economy of Ukraine, which contributes to the increase of production and increase of rates of economic development. This contributes to the growth of the innovative activity of wagon-building enterprises. In particular, the study of the state of innovation of domestic wagon-building enterprises confirms the strong innovative and intellectual potentials of the industry, which is currently actively implemented. In general, innovative developments of domestic wagon builders are aimed at: increasing load-carrying capacity (increasing the load on the axle); increase in the volume of the car body; creation of new trolleys with increased inter-repair run. It is established that there are a number of problems hindering the introduction of innovations in wagon-building enterprises: this is the crisis of 2013 in wagon construction in connection with the situation in the East of the country and the prohibition of the import of Ukrainian wagons to Russia; deterioration of financial and economic performance of wagon manufacturing plants: reduction of funding for research and development, implementation of new technologies and innovations; high financial risks and low investment attractiveness of new projects in Ukraine. In general, in the domestic wagon-building, there are positive trends in the growth of both the volumes of construction of wagons and the volumes of new developments and technological solutions in carriage construction. The results of the study can be used for analysis by all participants in the railway transport market.

Ключові слова: wagon-building, enterprises, innovations, railway, activity.

Стаття надійшла до редакції 17.10.2018 р.