

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ВАГОНБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

ENHANCING THE COMPETITIVENESS OF DOMESTIC MUNICIPAL ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF STATE REGULATION

Стаття присвячена підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств в умовах державного регулювання. У статті ми простежили вплив держави на діяльність вагонобудівних підприємств. Проведено аналіз зносу рухомого парку ПАТ «Укрзалізниця», динаміки виробництва вантажних вагонів. Визначено напрями удосконалення державного регулювання та пріоритети держави щодо забезпечення розвитку вітчизняного вагонобудування. Запропоновано перспективний інструментарій ефективної реалізації державної політики у вагонобудівній галузі.

Ключові слова: державне регулювання, вагонобудівні підприємства, розвиток, конкурентоспроможність, рухомий склад.

Стаття посвящена повышению конкурентоспособности отечественных вагоностроительных предприятий в условиях государственного регулирования. В статье мы проследили влияние государства на деятельность вагоностроительных предприятий. Проведен анализ износа подвижного парка ОАО «Укрзалізниця», динамики производства грузовых вагонов. Определены

направления совершенствования государственного регулирования и приоритеты государства по обеспечению развития отечественного вагоностроения. Предложен перспективный инструментальный эффективной реализации государственной политики в вагоностроительной отрасли.

Ключевые слова: государственное регулирование, вагоностроительные предприятия, развитие, конкурентоспособность, подвижной состав.

The article is devoted to increase of competitiveness of domestic car-building enterprises in the conditions of state regulation. Traced the influence of the state on the activity of wagon-building enterprises. The analysis of the wear of the rolling stock of JSC «Ukrzaliznytsya», dynamics of freight wagons production was carried out. The directions of improvement of the state regulation and the priorities of the state concerning development of the national car building industry are determined. Proposed tool for effective implementation of state policy in the carriage industry.
Key words: state regulation, car manufacturing enterprises, development, competitiveness, rolling stock.

УДК 656.07.009.12

Кузуб А.В.

аспірант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом
Український державний університет залізничного транспорту

Постановка проблеми. Подолання негативних наслідків в економіці України можливе за посилення державного регулювання промислового комплексу, зокрема вагонобудівної галузі.

Зорієнтованість вагонобудівного розвитку України на підвищення конкурентоспроможності виробничої сфери вимагає продукування нових підходів до державного регулювання промисловості як основної ланки реального сектору економіки. На жаль, нині у вагонобудівній галузі продукція кінцевого призначення здебільшого є неконкурентоспроможною на зовнішніх ринках. У зв'язку з цим особливої значущості набуває розроблення науково обґрунтованої концепції стратегічного розвитку вітчизняних вагонобудівних підприємств та удосконалення механізмів державного регулювання.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Питаннями державного регулювання займалися відомі українські та закордонні вчені О. Алімов, В. Бакуменко, С. Біла, В. Воротін, В. Геєць, Б. Данилишин, О. Джусов, В.В. Дикань, А. Золотарьов, М. Корецький, І. Мазур, В. Мартиненко, А. Мерзляк, С. Покропивний, О. Полякова, В. Пономаренко, О. Пушкар, А. Толстова та інші.

Питання про сучасний стан вагонобудівного розвитку у різні часи розглядали у своїх працях такі вчені-економісти, як А.О. Білоус, В.Л. Дикань, С.В. Князь, О.О. Коковіхіна, М.В. Корінь, Н.В. Тарасова та інші.

Проте через незавершеність наукових дискусій щодо напрямів та інструментів державного регулювання діяльності вітчизняних вагонобудівних підприємств України потребує подальшого дослідження питання ролі державних механізмів впливу на розвиток вітчизняних вагонобудівних підприємств України.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає у розгляді сучасних тенденцій та перспектив державного регулювання розвитку вітчизняних вагонобудівних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Завдання вагонобудівної галузі полягає у забезпеченні виробництва сучасного рухомого складу, у тому числі в перспективі для швидкісного та високошвидкісного залізничного транспорту.

У розвинутих країнах світу саморозвиток вагонобудування розвивається за такими напрямами, як:

- створення високими темпами нових моделей продукції;
- ефективно застосування принципово нових машин, матеріалів, комплектуючих, технологічних систем;
- здатність виробництва до широкого впровадження науково-технічних досягнень, високий рівень транснаціональної інтеграції науки, технологій і промислового виробництва, домінування наукоємних галузей;

– раціональне впровадження ресурсозберігаючих і відновлювальних технологій;

– досягнення оптимального співвідношення ефективного функціонування державного і приватного секторів промисловості.

Державне регулювання підприємства – це система правових, організаційних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливого підприємницького середовища й управління державним сектором економіки для забезпечення конкурентоздатності як підприємств вагонобудування, так і національної економіки загалом.

Вагонобудівні підприємства є важливою ланкою у структурі транспортного сектору. Оскільки транспорт відіграє одну із ключових ролей у стратегії розвитку держави, то стійкість економічного зростання може бути досягнута шляхом стабільної та чіткої взаємодії усіх ланок у сфері виробництва рухомого складу.

Сьогодні для ефективного розвитку транспортного сектору та національної економіки України необхідно піднімати на новий рівень вимоги щодо вітчизняного рухомого складу. До основних вимог до якості рухомого складу, окрім різкого підвищення швидкості руху та комфортності, з метою збільшення його надійності та економічності і збереження, а також забезпечення безпеки руху при цьому належать питання оновлення рухомого складу, який знаходиться у вкрай зношеному робочому стані (за даними різних офіційних джерел інформації, зношеність основних засобів досягла понад 90% [11]). Виходячи з цього, вагонобудівна галузь повинна відповідним чином перебудовуватися для задоволення нових потреб залізничного транспорту.

На наш погляд, основними принципами державної політики у вагонобудуванні є:

– забезпечення національних інтересів;

– соціальна та економічна спрямованість реформування вітчизняного вагонобудування;

– поєднання державного регулювання з ринковими механізмами саморегуляції;

– програмно-цільовий підхід до вирішення завдань щодо політики вагонобудування;

– поглиблення процесів інтеграції у світову економіку.

Реалізація викладених принципів полягає у створенні належних умов для розвитку вагонобудування на ринкових засадах з одночасним посиленням державного регулювання, де ринкові механізми діють неефективно.

Вплив держави на діяльність вагонобудівних підприємств включає в себе:

– формування нормативно-правового поля;

– державну підтримку підприємств вагонобудування;

– адміністративно-економічне регулювання;

– організаційно-економічну та інформаційну допомогу.

Як фундаментальний комплекс із забезпечення відтворювальних процесів в економіці та відновлення її конкурентоспроможності вітчизняне вагонобудування сьогодні майже повністю втратило свій потенціал та не сприяє належним чином відтворенню активної частини основного капіталу країни. Особливості економічної та господарської діяльності вітчизняних підприємств вагонобуду-



Рис. 1. Формування нормативно-правового поля діяльності вагонобудівних підприємств

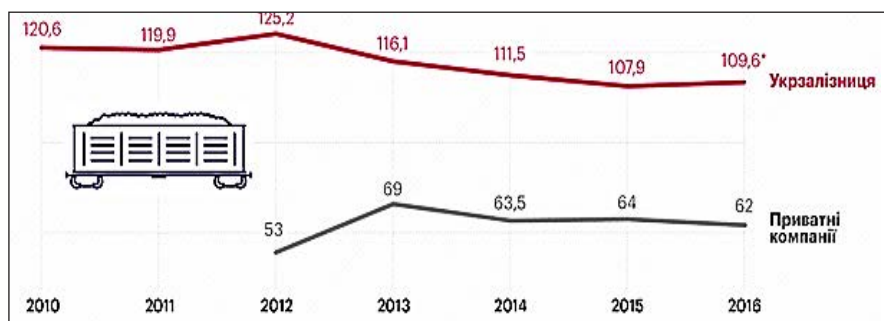


Рис. 2. Парк вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» та приватних компаній, 2010-2016 рр., тис. од. [12]

вання вказують на відсутність ознак стійкості їх функціонування, що підтверджується ситуацією у сфері вагонобудівного виробництва.

Попит на транспортні послуги з боку вітчизняних та іноземних користувачів не може бути повністю задоволений без кардинального оновлення рухомого складу.

Дослідивши рухомий склад ПАТ «Укрзалізниця», ми можемо сказати, що вантажних вагонів у приватній власності знаходиться менша частина (36,1%), тобто ПАТ «Укрзалізниця» має 63,9% (рис. 2), а знос рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» становить 93,37% (рис. 3).

Таблиця 1
Інвентарний парк рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» станом на 2017 рік, од.

Найменування	2017 рік
Вантажні вагони:	103 800
експлуатуються з продовженням терміном служби	35 234
робочий парк	68 566
Пасажирські вагони:	4551
експлуатуються з продовженням терміном служби	1451
робочий парк	3100

Як бачимо з табл. 1, в робочому парку знаходиться більша частина рухомого складу як вантажних, так і пасажирських вагонів. Але при цьому знос парку знаходиться на відмітці понад 90%.

На рис. 3 наглядно показуємо знос парку вантажних вагонів за родами для в'яснення, які саме вагони негайно потребують будівництва та капітального ремонту.

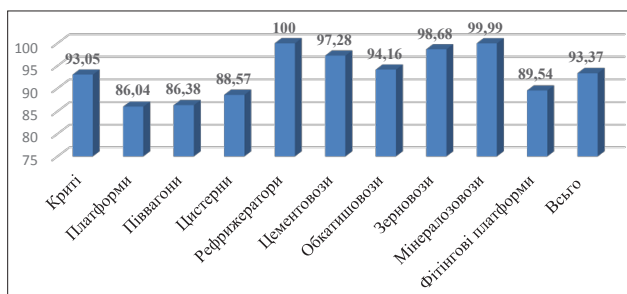


Рис. 3. Знос парку вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» за родами (станом на 2017 рік), %

Як бачимо з рисунку, вагони-рефрижератори зношені на 100%, тобто вагони-рефрижератори повністю вийшли з експлуатованого терміну служби, а найменше зношені платформи (86,04%) та піввагони (86,38%). Рухомий склад вантажних вагонів загалом зношений на 93,37%, отже, рухомий склад потребує кардинального оновлення.

Можна припустити, що через кілька років може закінчитися термін служби практично у більшості наявного рухомого складу. У табл. 2 ми хочемо

показати кількість вантажних вагонів, у яких закінчився термін нормативної служби, за роками.

Таблиця 2
Вантажні вагони, у яких закінчився термін нормативної служби

Найменування	Роки				Всього
	2018	2019	2020	2021	
Піввагони універсальні, од.	5466	4993	4401	1442	16 302
Окатишевози, од.	640	944	303	95	1982
Хоперцементовози, од.	1385	1585	521	272	3763
Хопре-мінералозовози, од.	190	102	37	59	388
Хопер-зерновози, од.	1560	3532	4374	515	9981
Платформи універсальні, од.	337	389	362	271	1359
Криті універсальні, од.	987	1179	843	573	3582
Цистерни, од.	479	419	382	383	1663
Думпкари, од.	171	307	162	12	652
Хопер-дозатори, од.	71	285	219	0	575
Інші	2036	2264	2286	1919	8505
Всього	13 322	15 999	13 890	5541	48 752

У найближчі чотири роки закінчиться термін нормативної служби 48 752 вантажних вагонів. Саме цей фактор стимулює до більш ефективної роботи вітчизняних вагонобудівних підприємств.

Сьогодні інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень ПАТ «Укрзалізниця» становить 4551 од., середній вік яких становить 31,8 року, загальний відсоток зносу – 92,8%. З інвентарного парку лише 3100 вагонів знаходяться в робочому парку і мають право курсувати у складах пасажирських поїздів та відповідати вимогам нормативної документації [15]. На рис. 4 наглядно представлено діапазон зносу пасажирських вагонів.

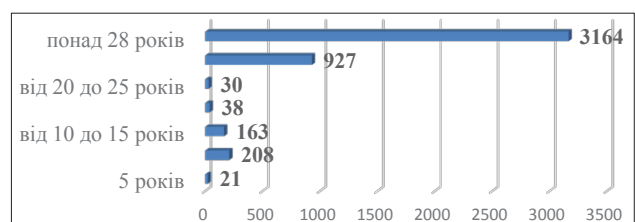


Рис. 4. Діапазон зносу пасажирських вагонів, од.

Незважаючи на проблеми, розвиток вітчизняних вагонобудівних підприємств все ж таки спостерігається. Так, вагонобудівна галузь у 2017 році

показала зростання у 2,4 раза щодо попереднього року, українські підприємства виробили понад 6800 вантажних вагонів. Вже другий рік поспіль вагонобудівна галузь показує стабільну динаміку зростання. Згідно з даними Державної служби статистики України, за 2017 рік вагонобудівні підприємства виробили 6831 вагон, що в 2,4 раза більше, ніж у 2016 році. При цьому в 2016 році, коли було вироблено 2811 вагонів, зростання становило 2,5 раза порівняно з 2015 роком [12].

40% збудованих вагонів припадає на підприємства ПАТ «Укрзалізниця», яка за рік наростила виробництво в 7 разів. На власних виробничих потужностях ПАТ «Укрзалізниця» побудувало 2604 піввагони (ПАТ «Дарницький ВРЗ» – 852 од., ПАТ «Панютинський ВРЗ» – 1347 од., ПАТ «Стрийський ВРЗ» – 405 од.) [14].

У січні 2018 року парк ПАТ «Укрзалізниця» поповнено 525 новими піввагонами. 250 од. збудували філії ПАТ «Укрзалізниця». Це у 5 разів більше, ніж у січні 2017 року (було збудовано лише 54 одиниці). Окрім того, виробники поставили 275 піввагонів: 125 од. ПАТ «Попаснянський ВРЗ» та 150 од. ПАТ «Крюківський ВБЗ», серед власних заводів ПАТ «Укрзалізниця» найбільше піввагонів збудував ПАТ «Панютинський ВРЗ» – 110 од., ПАТ «Дарницький ВРЗ» виготовив 100 од., а ПАТ «Стрийський ВРЗ» – 40 од.

Дефіцит рухомого залізничного складу в Україні сьогодні стимулює розвиток галузі вагонобудування і сприяє запуску нових виробництв. У 2018 році планується запуск піввагонів, найбільш затребуваних на ринку сьогодні, оскільки по залізниці з їх допомогою перевозиться 70% вантажів.

Згідно з проектом фінплану на 2018 рік ПАТ «Укрзалізниця», всього в планах – отримання 7150 вантажних вагонів, з яких 7050 піввагонів і 100 фітінгових платформ. Ще 3600 піввагонів повинно бути випущено власними вагонобудівними заводами ПАТ «Укрзалізниця» – це майже на тисячу одиниць більше, ніж було побудовано ПАТ «Укрзалізниця» в 2017 році, і на 600 вагонів більше недосягнутого планового показника того ж 2017 року [16].

Незважаючи на незначні тенденції розвитку вагонобудівних підприємств, є проблеми в діяльності підприємств. Тому для більш ефективного оновлення вітчизняного залізничного рухомого складу України потрібно використовувати методи держав-

ного регулювання, такі як великі державні проекти (держзамовлення), податкові пільги.

Державне регулювання сприяє розвитку вітчизняних вагонобудівних підприємств, здатних в умовах інтеграції та глобалізації розв'язувати завдання щодо забезпечення основних секторів реальної економіки інноваційно-ефективною продукцією власного виробництва, а також збільшення обсягу її експорту.

Не дають приводу для оптимізму і тенденції розвитку у майбутньому, серед яких визначають: витіснення з традиційних ринків збуту; падіння попиту на продукцію вагонобудування; конкуренцію з міжнародними виробниками.

Основним інструментом підвищення ефективності державного регулювання діяльності вітчизняних вагонобудівних підприємств, як показує зарубіжний досвід, є формування стратегії діяльності органів державної влади.

Стратегічний підхід включає розроблення політики розвитку вагонобудування на довгостроковий період, що інтегрована з програмними документами розвитку країни, з міжнародними стандартами та включає визначення пріоритетів розвитку, дієвих методів регулювання, удосконалення законодавчої бази, створення механізмів відповідальності за ефективність управлінських процесів на основі покращення мотивації, моніторингу та їх оцінки.

До пріоритетних напрямів стратегічних дій необхідно віднести:

- сприяння ефективній спеціалізації вітчизняних підприємств вагонобудування;
- забезпечення впровадження інновацій;
- удосконалення механізмів інтеграції між підприємствами та виробничими комплексами;
- стимулювання високотехнологічних і експортно-орієнтованих виробництв з метою диверсифікації структури експорту.

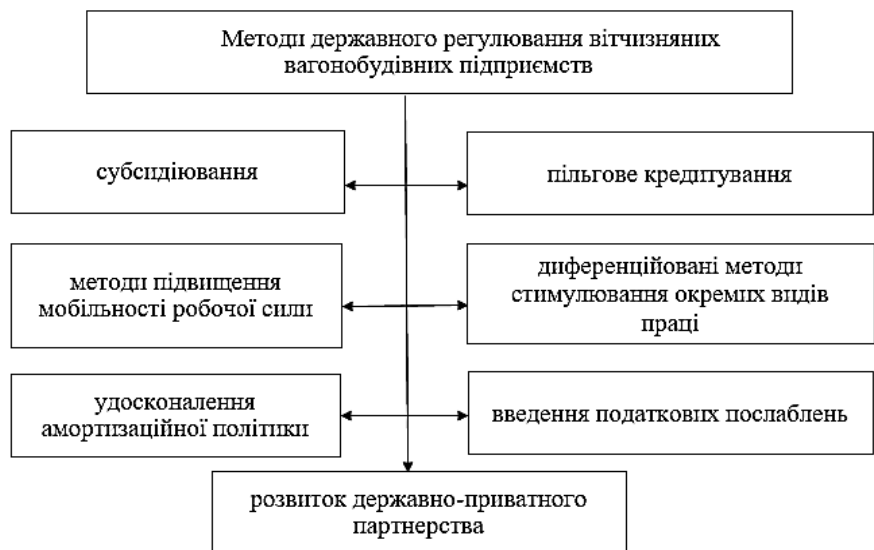


Рис. 5. Методи державного підтримки вітчизняних вагонобудівних підприємств

Реалізація перерахованих вище пріоритетів передбачає широке використання методів державного регулювання, серед яких особливого значення набувають методи державної підтримки вітчизняного вагонобудування.

Фактори, які впливають на рівень мобільності робочої сили: динаміка розвитку підприємства; рівень інвестицій; науково-технічний прогрес; зміна показників інфляції; світові інтеграційні процеси; диференціація в умовах оплати праці.

Амортизаційна політика спрямована на ефективне управління формуванням і використанням амортизаційних ресурсів з метою реалізації інвестиційного процесу для ефективної діяльності підприємств вагонобудування.

На сучасному етапі формування амортизаційної політики відбувається в основному за використання таких інструментів, як класифікація об'єктів, які належать до майна, що амортизується; оцінка та переоцінка майна; строк корисного використання; методи обчислення амортизації; підвищувальні (прискорені) та знижувальні коефіцієнти; амортизаційна премія.

Під державно-приватним партнерством слід розуміти інституціональний та організаційний альянс між державою і підприємствами з метою реалізації суспільно значущих проектів і програм. Залежно від характеру розв'язуваних завдань у межах державно-приватного партнерства розрізняють окремі моделі такого партнерства: організаційні моделі (не припускають істотного вторгнення у відносини власності), моделі фінансування (комерційний найм, оренда, всі види лізингу, попереднє та інтегроване проектне фінансування) і кооперації (форми об'єднання зусиль партнерів, що відповідають за окремі стадії загального процесу створення нової споживчої вартості).

Так, у цьому напрямі прогресивним інструментом впровадження корінних змін у спеціалізації підприємств за рахунок інновацій має стати формування та реалізація технологічних платформ, що формуються на основі приватно-державного партнерства та спрямовані на посилення взаємодії і кооперації підприємств, науки і держави для просування наукових розробок на ринок. Особливістю технологічних платформ є відмова від звичної «вертикальної» моделі управління наукою та інноваціями (прикладом можуть слугувати держзамовлення або стратегії розвитку певних галузей) і побудова «горизонтальних» зв'язків між учасниками інноваційного процесу.

Роль держави зводиться до створення оптимальних умов для ефективної взаємодії «розробник (вчений) – замовник (підприємство)». Значна роль повинна відводитися державно-приватному інвестиційному партнерству, яке передбачає пряму участь держави в оцінці, виборі та фінансуванні інвестиційних проектів у формі участі в ста-

тутному капіталі, фінансових вкладень, надання ресурсів, що належать державі (нерухомості, промислової та інтелектуальної власності).

Висновки з проведеного дослідження. Отже, зі статті можна дійти висновку, що транспорт відіграє одну із ключових ролей у стратегії розвитку держави. Стійкість економічного зростання може бути досягнута тільки за стабільної чіткої взаємодії усіх ланок, а саме виробництва рухомого складу, інфраструктури, логістичних процесів, у тому числі і перевізного процесу. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової додаткової вартості.

Основним завданням сьогодення є інтегрування залізничної галузі України в європейську та світову мережу. Для цього необхідним є виконання вимог міжнародних стандартів, застосування електронного документообігу та електронного підпису у залізничних міжнародних і внутрішніх перевезеннях. Особливо актуальним питанням у цьому зв'язку є питання модернізації залізничної галузі України з метою відповідності її міжнародним стандартам щодо рухомого складу для експлуатації на міжнародному ринку. Основними вимогами до рухомого складу є якість рухомого складу.

Рухомий склад ПАТ «Укрзалізниця» знаходиться у зношеному стані (понад 90%). Можемо припустити, що через кілька років може закінчитися термін служби практично в більшості наявного рухомого складу.

Незважаючи на проблеми, розвиток вітчизняних вагонобудівних підприємств все ж спостерігається. Так, вагонобудівна галузь у 2017 році показала зростання в 2,4 раза відносно попереднього року, українські підприємства виробили понад 6800 вантажних вагонів. Уже другий рік поспіль вагонобудівна галузь показує стабільну динаміку зростання. Згідно з даними Державної служби статистики України, за 2017 рік вагонобудівні підприємства виробили 6831 вагон, що в 2,4 раза більше, ніж у 2016 році. При цьому в 2016 році, коли було вироблено 2811 вагонів, зростання становило 2,5 раза порівняно з 2015 роком.

Таким чином, для забезпечення розвитку вагонобудування України необхідним є вдосконалення державного управління на основі стратегічного підходу. Ефективність реалізації державної політики розвитку вагонобудування забезпечується за переважного використання методів державної підтримки, серед яких одним із перспективних слід визначити державно-приватне партнерство.

Держава розробляє та приймає такі функції з регулюванням розвитку вітчизняних вагонобудівних підприємств: визначає пріоритетні напрями розвитку підприємств та пріоритетні напрями спрямування інвестицій на його розвиток; здійснює заходи щодо стабілізації постачання; здійснює підтримку галузі через пряме бюджетне фінансу-

вання, механізм дотацій, цільове субсидювання; встановлює механізм формування державних замовлень та контрактів на поставку до державних ресурсів вагонобудівної продукції; здійснює індикативне планування розвитку вагонобудівних підприємств; визначає рівень орієнтовних закупівельних стартових цін і механізмів їх індексації відповідно до інфляційних процесів.

Важливо, щоб державне регулювання не тільки сприяло виникненню загальних умов розвитку системи господарства, а й здійснювало постійний вплив як на створення форм і структур, так і методів, що відповідають реалізації інтересів вітчизняних вагонобудівних підприємств.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Білоус А.О. Стан та перспективи галузі залізничного машинобудування України в контексті сучасного світового розвитку // А.О. Білоус // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2014. № 3(2). С. 234-239. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2014_3%282%29_51.
2. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. Праць. Харків, УкрДАЗТ, 2012. № 38. С. 156-162.
3. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2015. № 49. С. 11-18.
4. Дикань В.В. Державне регулювання розвитку машинобудування України / В.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. Праць. Харків, УкрДАЗТ, 2013. № 42. – С. 213-217.
5. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Каличева Н.Є. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. Праць. Харків, УкрДАЗТ, 2014. № 45. С. 167-170.
6. Князь С.В. Інноваційні програми машинобудівних підприємств: креативні рішення і моделі їх трансферного забезпечення: [Монографія] / О.Є. Кузьмін С.В. Князь, Л.Й. Гнилянська, Д.К. Зінкевич // Львів: Видавництво «СПЛОМ», 2010. – 345 с.
7. Коковіхіна О.О. Розробка та реалізація програми підвищення конкурентоспроможності вагоно-ремонтного підприємства / О.О. Коковіхіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2009. № 28. С. 131-136.
8. Полякова О.М. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства в розвитку транспортної інфраструктури / О.М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості Спеціальний випуск за матеріалами дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України». Харків: УкрДАЗТ, 2013. № 42. С. 50-51.
9. Тарасова Н.В. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / [Н. В. Тарасова, І. С. Калініченко, В. А. Романеско та ін.]; ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. 308 с.
10. Толстова А.В. Роль державного регулювання в процесі детінізації економіки України / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2012. № 40. С. 303-3106.
11. Рухомий склад «Укрзалізниці» зношений на понад 90%. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/podvizhnoy-sostav-ukrzeliznytsi-iznoshen-1507819873.html>.
12. Випустити парк: що заважає вантажовідправникам розвивати власний парк вагонів. URL: <https://mind.ua/publications/20176732-vipustiti-park-shcho-zavazhae-vantazhovidpravnikam-rozvivati-vlasnij-park-vagoniv>.
13. Вагонобудівна галузь у 2017 році показала зростання в 2,4 раза. URL: http://cfts.org.ua/.../vagonostroiteli_vykhodyat_iz_pik.../97789.
14. Цього року в парку Укрзалізниці вже 525 нових вагонів. URL: <https://info.uz.ua/news/tsogo-roku-v-parku-ukrzeliznitsi-vzhe-525-novikh-vagoniv-evgenkravtsov>.
15. У 2017 році «Укрзаліниця» закупила найбільшу кількість пасажирських вагонів з 2008 року. URL: <https://aspi.com.ua/ua/ekonomika/u-2017-rotsi-ukrzeliznitsya-zakupila-najbilshu-kilkist-pasazhirskikh-vagoniv-z-2008-roku.html>.
16. Вагоностроители выходят из пике – рост в 2,4 раза. URL: http://cfts.org.ua/articles/vagonostroiteli_vykhodyat_iz_pike_rost_v_24_raza_1350/97789.