

мінімізації простоїв вагонів та скорочення витрат всіх відповідних ресурсів.

Для вирішення задачі, що пов'язана з удосконаленням технології роботи прикордонних передавальних станцій, запропоновано впровадження технології за допомогою якої затримки вагонів на кожному з етапів будуть суттєво зменшені. Одним з найбільш доступним для втілення на практиці заходом з удосконалення є об'єднання операцій. Пропонується об'єднати (зробити паралельним) проведення операцій перевірки вагонів службами фіто-санітарного, ветеринарного, екологічного, карантинного, радіаційного та прикордонного контролю відразу представниками двох країн. Це частково зменшить сумарну долю затримок з причин затримання які ініціюють ці служби.

Завдяки цьому удосконаленню частково можна вирішити задачу вибору ресурсозбережної методики функціонування прикордонних передавальних станцій, та у подальшому обрати таку раціональну технологію роботи при якій час знаходження вагонів на цих станціях був би мінімальним.

УДК 658:589:656.2

ІНТЕГРОВАНІЙ ІННОВАЦІЙНИЙ ПРОЦЕС ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

Кірдіна О. Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Світова практика виділяє декілька моделей здійснення інноваційних процесів. Їх оцінка дозволяє зробити висновок про наявність на залізничному транспорті тільки другого-третього покоління інноваційних процесів (існує п'ять поколінь). Сьогодні спостерігається: 1) обмежене маркетингове та інформаційне забезпечення інноваційного процесу, 2) відсторонення структурних підрозділів від безпосереднього включення в інноваційний процес; 3) недостатній зв'язок відновлювальних процесів з науково-технічним прогресом, що призводить до тиражування морально-застарілої техніки та технології; 4) уповільнене впровадження передового досвіду; 5) низька інтеграція з постачальниками, споживачами, партнерами в питаннях організації інноваційного процесу; 6) недостатня розвиненість бази експериментальних досліджень, що ускладнює процес випробувань нової техніки та виправлення недоліків нової конструкції; 7) незадовільна фінансова підтримка інноваційної діяльності, що нанівець знижує

перспективи покращення інноваційного процесу; 8) низький технологічний стан підприємств науково-дослідного сектору залізничного транспорту тощо.

Проблема відсутності фінансових коштів на здійснення інноваційного процесу з кожним роком все більше ускладнює можливість інноваційного розвитку залізничного транспорту. Відомо, що інноваційні розробки пов'язані з достатніми обсягами фінансування, значними термінами реалізації та ризиками. Зменшити фінансове навантаження та ризики можливо, але для цього потрібно внести зміни в інноваційний процес. Тобто пропонується ввести практику, яка передбачає поєднання зусиль залізничного транспорту та інших суб'єктів господарювання в питаннях інноваційного розвитку залізничної галузі. Це можливо тоді, коли сторони мають спільні інтереси, випускають однакову продукцію, окреслюють однакові перспективи удосконалення продукції, бажають отримати постійних партнерів, розширити ринки збуту. Так, наприклад, на сьогоднішній час залишається проблема недостатності замовлень «Укрзалізниці» стосовно продукції вагонобудівних заводів (навіть підприємства, що входять до її складу та перейшли на випуск вагонів, залишаються без можливості реалізації продукції та вимушені шукати ринки збуту). В таких умовах важливо впроваджувати заходи, які націлені на зменшення ціни та збільшення якості продукції. Саме в цей час необхідно активно здійснювати інноваційну діяльність при одночасному зменшенні витрат на її проведення. Цьому сприятиме організація інноваційного процесу, особливістю якого є взаємоузгодженість дій сторін інноваційного процесу на усіх стадіях (від маркетингових досліджень до впровадження та комерціалізації нововведень). В результаті залізничний транспорт отримає: 1) можливість зменшення витрат на науково-дослідні розробки, маркетингові дослідження, розробку експериментального зразка; 2) можливість отримання продукції, яка за параметрами та якістю повністю відповідає встановленим потребам; 3) доступ до науково-технічної бази даних партнерів; 4) можливість забезпечення замовленнями науково-дослідного сектору галузі (це проектно-конструкторські технологічні бюро, науково-конструкторські бюро, проектно-вишукувальні інститути, науково-дослідні центри галузі); 5) можливість збільшення наукового потенціалу галузі тощо.