

Кожний вид транспорту має свою специфіку та особливості. Серед всіх видів транспорту, залізничний транспорт користується чималим попитом і займає найбільшу питому вагу в інтенсивності вантажоперевезеннях.

Економічна ситуація на залізничному транспорті сприяє централізовано управляти процесами інновацій. Зокрема є можливість і необхідність визначити потреби в здійсненні заміни існуючих техніки і технології та запровадженні інновацій на залізничному транспорті.

Стратегічними напрямками управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту з урахуванням рівня зношеності основних засобів повинні стати:

1. Оновлення парку локомотивів, пасажирських та вантажних вагонів, колійної техніки, інфраструктури та удосконалення ремонтної бази рухомого складу.

2. Удосконалення системи управління перевізним процесом та транспортної логістики.

3. Розвиток високошвидкісного руху.

4. Упорядкування експлуатації і утримання міжнародних транспортних коридорів.

5. Розробка і впровадження інноваційних супутникових технологій.

6. Відновлення системи власного транспортного машинобудування.

7. Створення системи управління якістю послуг, охорони навколишнього середовища.

Удосконалення управління інноваційною діяльністю Укрзалізниці допоможе сформувати систему інноваційного менеджменту щодо якісного відбору ефективних інноваційних проектів, проходження повного циклу цих проектів, ведення моніторингу за результатами їх впровадження.

Проблема формування інноваційного потенціалу як елементу переорієнтації економічних процесів, що протікають на залізничному транспорті, є складною і багатогранною.

В першу чергу це визначається тим, що процес створення інноваційної системи проходить в умовах нестабільної економічної ситуації, без достатнього фінансового забезпечення. У зв'язку з цим необхідно проведення інноваційної політики, яка орієнтована на формування стійкого потенціалу для майбутнього росту. Отже, система інноваційних перетворень повинна забезпечувати не тільки ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту, але і високу конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

УДК 656.2

## ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Майорова І.О., викладач (ОНМУ)*

Політика у сфері інноваційного розвитку матеріально-технічної бази (МТБ) портових підприємств України тісно пов'язана з сучасними викликами – тенденціями глобалізації, інтеграції, розвитку ринків продукції морського транспорту, зміною інвестиційного клімату, проблемами забезпечення енергетичними ресурсами, охороною природи тощо. Гостра криза відзначається в інвестиційній сфері. Причинами кризового стану портової діяльності є численні суб'єктивні і об'єктивні чинники. З них особливо слід виділити підвищену увагу в здійснюваних реформах на інституціональні перетворення в економіці без проведення цілеспрямованої інвестиційної політики держави. Внаслідок цього зруйнована раніше існуюча система управління інвестиційними процесами в сфері портової діяльності, а нова, адекватна нинішнім економічним умовам не створена. Інвестиційна криза негативно вплинула на стан матеріально-технічної бази морських торговельних портів України.

Відповідно вітчизняним підприємствам портової діяльності життєво необхідно ставати інноваційно-активним у сфері розвитку матеріально-технічної бази.

Для підприємства портової діяльності поняття матеріально-технічної бази враховує стан компонентів: наявність і пристосованість гідротехнічних споруд (причалів, захисних споруд тощо), вік парку портових машин, механізмів та устаткування, відповідність наявних матеріальних ресурсів обсягам та структурі вантажопотоків тощо. Багато елементів МТБ знаходяться в незадовільному стані або потребують негайного ремонту, удосконалення чи розвитку. Покращення стану більшості складових МТБ в сфері портової діяльності потребує значних фінансових витрат та реалізується протягом тривалого періоду. Тому зволікання в досліджуваній сфері може обумовити суттєве зниження конкурентоспроможності окремих портових підприємств та портової системи України в цілому.

Інноваційний тип економічного розвитку дедалі більше стає фундаментом, який визначає потенціал, економічну безпеку та перспективи портового підприємства на відповідному ринку.

Реалізація інноваційно-активного підходу обумовлює зміну технології виробництва, яка безпосередньо впливає на продуктивність факторів виробництва та спосіб їхнього поєднання, а отже,

забезпечує видозміну виробничої функції.

За визначенням, інновація є способом якісно більш ефективного використання ресурсів, в тому числі різних елементів матеріально-технічної бази портового підприємства. Навіть за збереження наявної структури факторів виробництва збільшується обсяг портового виробництва.

Таким чином, підтримка портового виробництва на рівні, що забезпечує потреби країни, вимагає постійного оновлення матеріально-технічної бази на основі цілеспрямованої і обґрунтованої інвестиційної діяльності портових підприємств, державних органів та інших (зацікавлених) суб'єктів ринкової економіки. Інвестиції мають бути основою розширеного відтворення матеріально-технічного потенціалу портової системи України.

УДК 629.4.083

### **ЗНИЖЕННЯ РЕМОНТОЄМНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА**

*Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сьогодні, в умовах реформування залізничної галузі, головним завданням Укрзалізниця визначила оптимізацію експлуатаційних витрат та підвищення доходності діяльності. Суттєвий резерв у виконанні поставленого завдання криється у зниженні ремонтосемності транспортного виробництва.

Як відомо, на залізничному транспорті для проведення робіт з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу використовується система планово-попереджувальних ремонтів (ППР), де міжремонтні терміни його роботи встановлюються в залежності від інтенсивності використання за часом і потужністю.

Система планово-попереджувального ремонту являє собою сукупність організаційно-технічних заходів щодо догляду, нагляду, обслуговування та ремонту обладнання, профілактичних заходів, що проводяться, по заздалегідь складеному плану в певних обсягах і в певні терміни з метою запобігання прогресивно нарастаючого зносу, попередження аварій і підтримки обладнання в постійній технічній готовності. Застосування системи ППР рухомого складу на залізничному транспорті безсумнівно дозволяє забезпечувати на високому рівні безпеку руху поїздів. Однак, з плином часу дана система виявляє певні недоліки.

Основний недолік системи ППР з позиції оптимізації експлуатаційних витрат полягає в тому, що в ній закладений значний «запас

міцності». Дуже часто виникають відхилення фактичних показників по періодичності та за обсягом робіт від значень, визначених у системі ППР. Такі відхилення є ще більш критичними в умовах дефіциту коштів на технічне обслуговування та ремонт обладнання, оскільки не дозволяють коректно визначати пріоритети при виборі об'єктів та обсягів робіт.

Крім того за останні 10-15 років відбулися суттєві зміни в обсягах роботи залізниць, умовах експлуатації та ремонту рухомого складу, технологіях проведення технічного обслуговування та поточного ремонту, що дозволило істотно підвищити надійність окремих вузлів і агрегатів та відповідно збільшити міжремонтний пробіг, але нормативи системи ППР рухомого складу суттєвих змін не зазнали.

У зв'язку з цим обґрунтовується необхідність переходу до системи ремонту за технічним станом. Перевага системи ремонту за технічним станом якраз і полягає в зниженні обсягів ремонтних робіт (за потребою) та оптимізації витрат. Однак дана система не забезпечує високу надійність і не дає гарантію безаварійної роботи. Таку систему доцільно застосовувати там, де закладена висока конструктивна надійність і гарантія безаварійної роботи, а вихід з ладу не спричинить за собою катастрофічних наслідків для всієї технічної системи. Враховуючи сучасний стан основних фондів на залізничному транспорті, застосування даної системи в технічному обслуговуванні та ремонті рухомого складу вкрай небезпечно.

Щоб максимально використовувати основні переваги двох систем ремонту і знизити негативні наслідки, сьогодні багатьма фахівцями пропонується використовувати поєднання системи ППР та планування за технічним станом, що можливо здійснити на основі впровадження сучасних діагностичних комплексів.

При такій системі організації ремонтних робіт планується тільки те, що можна запланувати. Тобто на кожному часовому горизонті визначаються показники з високою достовірністю планування, які розраховуються прямим методом. Показники з невисоким рівнем достовірності визначаються на підставі статистичних даних. Із скороченням горизонту планування здійснюється послідовне уточнення планових показників. Основа для такого уточнення – діагностичні дані про фактичний стан рухомого складу, а також виконання планів з технічного обслуговування і ремонту в попередніх періодах.

Застосування системи планово-діагностичних ремонтів дозволить забезпечити безаварійну роботу рухомого складу з одночасним збільшенням його міжремонтного пробігу, знизити за рахунок цього ремонтосемність транспортного виробництва, оптимізувати експлуатаційні витрати