

УДК 658:589:656.2

## УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ТА ПРИНЦИПІВ ОРГАНІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

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

*Розглянуто проблеми інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту, сформовано теоретичні основи інноваційної та технологічної політики залізничного транспорту; обґрунтовано пропозиції щодо змін в методах та принципах організації інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту України*

**Ключові слова:** *інноваційна політика, технологічна політика, інноваційна інфраструктура, залізничний транспорт.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В економічній теорії відомо, що подолання економічної кризи відбувається за рахунок впровадження нових технологій, які створюють нові виробничі можливості (теорія Кондратьєва), освоєння яких забезпечує прорив у підвищенні ефективності економіки, її перехід на новий етап розвитку. Як зазначає Федулова Л., розділяючи точку зору багатьох вчених, нормальне протікання кризи не повинно вплинути на економічну активність прогресивних виробництв нового технологічного укладу, які мають потенціал для зростання та спроможні стати «локомотивом» майбутнього економічного зростання країни. Навпаки, в цей період має спостерігатися зростання виробництва принципово нових товарів, інвестиційної та інноваційної активності в перспективних напрямках, відбуватися перетік капіталу з застарілих виробництв в нові, фінансування яких стає менш ризикованим. Приклад розвинутих країн підтверджує той факт, що подолання кризових явищ в економіці повинно бути забезпечене технологічними змінами та прискоренням інноваційного процесу [1, с. 13].

Відмова України на початку незалежності від пріоритетного науково-технологічного розвитку, відсутність системи державних пріоритетів, виключення із числа основних продуктивних сил – науки, передової освіти та інновацій є головною проблемою для прискореного розвитку економіки держави. Ці нероздільні елементи інноваційного трикутника знань функціонують незалежно один від одного, без будь-якої координації й загальних цілей. Діюча з 1999 р. Концепція інноваційного розвитку України відразу після її прийняття була практично забута тому, що носить багато в чому декларативний і непослідовний характер. Проблемами, які суттєво впливають на ефективність інноваційної діяльності в Україні, є:

– загальнодержавний рівень – відсутність

ефективного інноваційного законодавства, обґрунтованих інноваційних пріоритетів, адекватної інноваційної статистики, цілісності в ланцюзі заходів, що запроваджуються, об'єктивних критеріїв їх результативності;

– регіональний рівень – відсутність механізму послідовного формування стимулюючого середовища для інноваційного бізнесу; створення альянсів регіональної науки, освіти і виробництва; підтримки наукомісткого підприємництва, формування регіональної інноваційної інфраструктури;

– локальний рівень – низька інноваційна освіта і культура, відсутність в наукових і освітянських установах законодавчої можливості і дієвих механізмів та стимулів для створення підприємств наукомісткої спрямованості.

Таким чином, сьогодні головним завданням на державному рівні має стати формування дієвої інноваційної політики.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.**

Дослідженням формування та реалізації інноваційної політики як на державному рівні, так і на рівні суб'єктів (підприємств) присвятили свої праці вітчизняні та закордонні вчені, зокрема, Гейць В.М., Зянько В.В., Максимова Т.С., Семиноженко В.П. та ін. [1-4]. Так, на думку Гейця В.М., інноваційна політика є однією зі складових частин державної політики, що поєднує цілий комплекс заходів, включаючи розвиток взаємозв'язків по всьому циклові створення й реалізації інноваційного продукту, а також інтеграцію різних областей політики, що впливають на інноваційний процес. Вона є нерозривною комбінацією класичної підтримки досліджень, стимулювання процесів обміну між наукою й економікою, а також формування сприятливих інноваційних економічних умов [2, с.109]. Як стверджує Зянько В.В., у період ринкової трансформації державна інноваційна політика покликана забезпечити підключення

технічних і технологічних інновацій до процесу становлення системи ринкових факторів виробництва, а успішна реалізація інноваційної стратегії дозволить державі раціонально використовувати ресурсний потенціал країни, насамперед інтелектуальний, і здійснювати заходи з підтримки найперспективніших високотехнологічних галузей і підприємств, забезпечуючи перехід економічної системи на якісно вищий рівень з мінімальними витратами [3, с. 273].

Проте широке дослідження інноваційної політики в наукових джерелах обмежує увагою інноваційну політику на залізничному транспорті, яка має специфіку щодо її завдань, суб'єктів.

Отже *метою статті* є розгляд інноваційної політики залізничного транспорту, що спрямована на удосконалення методів та принципів організації інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Світова практика доводить існування декількох варіантів інноваційної політики, які визначаються шляхами досягнення основної мети – створення інноваційної моделі розвитку економіки країни. Мова йде про такі варіанти як:

«технологічний поштовх», що базується на ключовій ролі держави у розподілі ресурсів, інформаційному забезпеченні та визначенні основних напрямів інноваційного розвитку, що позначиться на розв'язанні існуючих науково-технічних проблем;

політика ринкової орієнтації, що характеризується ключовою роллю ринкового механізму в формуванні загальнодержавних інноваційних напрямків розвитку при одночасному обмеженому впливі держави на процеси формування інформаційного й економічного середовища для нововведень, регулювання інноваційної діяльності;

політика соціального спрямування, що ґрунтується на соціально-політичному узгодженні з залученням громадськості та передбачає певне регулювання державою соціальних наслідків НТП;

політика, яка зорієнтована на зміну економічної структури господарського механізму, що можливо за умови взаємодії всіх господарських суб'єктів і держави через застосування нових форм організації і управління розвитком науки та техніки [3, с. 274].

До характерних рис інноваційної політики світових економічних лідерів, країн з високим рівнем підтримки інноваційної активності, належать такі:

1) Англія, Франція – інноваційний процес складається з сукупності відокремлених стадій, характерно застосування інструментів стимулюючого характеру, функції управління поділено між різними інститутами регулювання;

2) Японія – розширена участь держави в інноваційному забезпеченні економічного розвитку,

державне стимулювання партнерства між інноваційними установами та промисловістю, глибока інституціоналізація інноваційної діяльності;

3) США, Німеччина – підтримка формування зв'язків національної інноваційної системи з іншими складовими економічної системи держави, прискорений розвиток міжнародного та трансграничного співробітництва.

Принципи державної інноваційної політики мають бути:

– свобода наукової та науково-технічної творчості;

– правовий захист інтелектуальної власності;

– інтеграція науково-технічної діяльності і освіти;

– підтримка конкуренції у сфері науки і техніки;

– концентрація ресурсів на пріоритетних напрямках наукового розвитку;

– стимулювання ділової активності в науковій, науково-технічній та інноваційній діяльності;

– сприяння розвитку інноваційної інфраструктури;

– забезпечення суб'єктів інноваційної діяльності необхідною інформацією;

– підготовка кадрів у сфері інноваційної діяльності;

– розвиток міжнародного співробітництва.

Проте, розгляд вищезазначених теоретичних положень щодо формування та реалізації державної інноваційної політики доводить тільки одне, що в більшості випадків вони є декларованими тільки на папері та в реальному житті виконуються недостатньо. Цілком погоджуючись з точкою зору Шишкіна О. [5, В3] щодо необхідності вирішення питання відносно моделі побудови економіки країни та окреслення ролі та місця науково-технічної та інноваційної діяльності, їх майбутнього та перспектив. Необхідно зупинити увагу на двох принципово різних моделях організації інноваційної діяльності: економічної та благодійної. Перша, ґрунтується на державній підтримці науки та інновацій як основних факторів розвитку економіки. Фундаментальні наукові дослідження є базою новітніх та революційних прикладних розробок, які за результатами ринкової апробації стають інноваціями в промисловості, складають основу нових виробництв та дозволяють отримати надходження до державного бюджету. Роль держави у цьому процесі вагома, вона стимулює державно-приватне партнерство в інноваційній сфері, зацікавленість бізнесу до організації високотехнологічних виробництв, забезпечує високу результативність наукових розробок, але при цьому встановлює жорсткі вимоги до ефективності діяльності на всіх етапах. Друга модель (характерна

для країн третього світу) є благою та характеризується відношенням держави до науково-технічної та інноваційної діяльності як до необхідної умови, що потрібна мати місце в країні з «доброю репутацією». За такого підходу науково-технічна та інноваційна діяльність не мають можливості розвиватися, що створює загрозу самоідентичності країни в світовому просторі. Остання модель характерна і для України, а це вимагає визначення шляху подальшого розвитку, заснованого на використанні ще не втраченого наукового потенціалу вітчизняних науковців, що здатен міняти структуру національної економіки; на зміні системи цінностей вітчизняного суспільства в бік формування інноваційного підприємництва. Проте це можливо тільки за умови переходу від декларування необхідних шляхів змін до їх практичної реалізації.

Стратегічною метою інноваційної політики залізничного комплексу є якісна трансформація техніко-технологічного рівня виробництва відповідно до зовнішніх та внутрішніх вимог, подолання істотного техніко-технологічного відставання від залізниць розвинутих країн, що сприятиме збільшенню рівня його залучення до обслуговування міжнародних пасажиро- та вантажопотоків.

Завданнями досягнення стратегічної мети інноваційної політики залізничного комплексу мають бути такі:

- визначення пріоритетів інноваційного розвитку залізничного комплексу;
- формування ефективного механізму відбору пріоритетних до виконання інноваційних проектів;
- прогнозування науково-технічного прогресу та створення інноваційних програм;
- формування попиту на нову високотехнологічну продукцію та послуги;
- розробка нових прогресивних схем фінансування інноваційних проектів;
- розробка організаційних схем наукового супроводження інноваційних програм;
- формування заходів та розширення програм освітнього розвитку наукових кадрів науково-дослідного сектору залізничного комплексу;
- удосконалення схем ресурсного забезпечення науково-дослідних та інноваційних заходів;
- організація науково-дослідної та інноваційної діяльності;
- забезпечення розвитку існуючої інноваційної інфраструктури та формування нових прогресивних її видів;
- організація схем узгодження інтересів ринок-наука-виробництво-ринок та їх взаємодії при

просуванні нової продукції та послуг на ринок;

- розробка та реалізація стимулюючих заходів інноваційної діяльності суб'єктів залізничного комплексу (організаційного, матеріального, морального, управлінського характеру);

- організація схем узгодження інтересів та взаємодії зовнішніх та внутрішніх суб'єктів науково-дослідної та інноваційної діяльності в питаннях реалізації стратегічної мети;

- формування єдиної інформаційної системи залізничного комплексу щодо існуючих та перспективних інноваційних розробок;

- просування ідей інноваційного розвитку залізничного комплексу серед працівників усіх ланок управління;

- сприяння активізації винахідницької та раціоналізаторської діяльності;

- сприяння формуванню інноваційної культури суб'єктів та персоналу залізничного комплексу.

Таким чином, реалізація вищезазначених завдань знаходиться в безпосередньому зв'язку з іншими видами політик, а саме: технічною, технологічною, кадровою, науковою, маркетинговою, інформаційною, виробничою та фінансово-інвестиційною.

Інноваційний прорив на залізничному транспорті можливий лише за умови науково-обґрунтованої галузевої технологічної політики, що ґрунтується на державній технологічній політиці, яка в свою чергу є складовою загальної стратегії економічного розвитку. Виникнення інновацій можливо лише на базі відповідних технологій, а технології – це матеріальне втілення знань про певні види діяльності. Розв'язання глобальних суперечностей неможливе на основі індустріального способу виробництва, орієнтованого на сировинний ресурс і руйнування навколишнього середовища. Сьогодні внаслідок диференціації країн за можливостями технологічного розвитку вони поділилися на три групи: 1) технологічні новатори або країни «золотого мільярда» (здатні генерувати вищі технології, інтелектуально експлуатують весь світ, мають високу технологічну конкурентоспроможність); 2) технологічні послідовники (до певної міри можуть використовувати високі технології та хоча б гіпотетично ставити перед собою цілі розвитку, які мають цільові орієнтири першої групи країн); 3) технологічні аутсайди або «третій світ» (не здатні до конкурентного саморозвитку в глобалізованому середовищі). Отже саме технологічна політика цих країн створює необхідне підґрунтя їх позиціонування в світі.

Технологічна політика галузі, зокрема залізничного транспорту, має безпосередній вплив на успіхи в інвестиційно-інноваційній діяльності.

## Інвестиційна та інноваційна діяльність

Вона визначається сукупністю принципів та дій, що впровадження нових видів продукції, послуг та знаходяться в основі вибору, розробки та технологічних процесів (табл. 1).

Таблиця 1

*Напрями технологічної політики на залізничному транспорті*

Напрями	Конкретні заходи
1	2
Забезпечення випереджувального розвитку науково-дослідного сектору галузі відносно інших сфер соціальної діяльності як необхідного підґрунтя технологічного оновлення галузі	<p>розвиток технічної бази наукового сектору галузі, у т.ч. експериментальної бази випробувань результатів науково-дослідної діяльності;</p> <p>збільшення кількості та якості науково-дослідної інфраструктури за рахунок сучасних форм (наукові та технологічні парки);</p> <p>акцентування уваги на реалізації науково-дослідних робіт, метою яких є розробка проривних технологій;</p> <p>інтегрування з вітчизняними промисловими комплексами, що обслуговують потреби залізничного транспорту, в технологічному ланцюзі виробничого процесу, що забезпечить попит на наукові розробки;</p> <p>розвиток механізму трансферу та комерціалізації науково-технічних розробок як процесу, за допомогою якого результати наукових досліджень знаходять застосування у виробництві продукції та наданні послуг;</p> <p>захист права інтелектуальної власності на результати науково-дослідної діяльності тощо.</p>
Плідна співпраця з вченими, використання їх розробок з метою переходу до вищого технологічного устрою галузі	<p>зміцнення зв'язків між науковцями, що працюють в академічних та галузевих науково-дослідних інститутах, конструкторських бюро, вищих навчальних закладах;</p> <p>формування бази даних результатів науково-дослідної роботи вищих навчальних та науково-дослідних закладів, наукових шкіл з метою вибору та практичної реалізації найбільш економічно виправданих;</p> <p>збільшення фінансування науково-дослідної діяльності за рахунок коштів залізниць, введення практики обов'язкової перевірки її результатів на копіювання раніше здійснених НДДКР;</p> <p>першочергова фінансова та організаційна підтримка наукових проектів та програм, що здатні створити підґрунтя переходу виробничого процесу на технології, що належать до вищого технологічного устрою;</p> <p>залучення вчених до вирішення проблем інвестиційно-інноваційного характеру, надання їх думці вирішального значення при затвердженні стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку галузі;</p> <p>як обов'язкову умову підготовки молодих наукових кадрів ввести однорічну виробничу практику на підприємствах залізничного транспорту України з наступним підвищенням кваліфікації (один місяць у три роки) тощо.</p>
Обґрунтування та вибір перспективних сценаріїв технологічного розвитку галузі	<p>Враховуючи тенденції збільшення конкуренції на ринку перевезень, необхідність формування інноваційної моделі розвитку галузі, її збережений науково-дослідний потенціал, перспективним сценарієм технологічного розвитку галузі має стати такий, що визначається:</p> <p>відновленням науково-дослідної бази залізничного транспорту на новій технологічній та технічній основі;</p> <p>переходом на нові технології перевізної роботи, у яких втілені результати науково-дослідної роботи науковців-дослідників галузі і які є наслідком тісного взаємозв'язку наукової та виробничої сфер галузі;</p> <p>стимулюванням швидкого розповсюдження технологій сучасного технологічного устрою;</p> <p>формуванням нової системи технологічних знань, підготовкою висококваліфікованих наукових та виробничих кадрів тощо.</p>

1	2
Формування виробничо-технологічних галузевих виробництв п'ятого технологічного устрою	<ul style="list-style-type: none"> <li>– визначення переліку виробничих об'єктів галузі, продукція яких здатна конкурувати на ринку;</li> <li>– створення галузевих науково-виробничих об'єднань зі стимулюючою підтримкою їх функціонування;</li> <li>– стимулювання швидкого розповсюдження технологій сучасного технологічного устрою;</li> <li>– фінансова галузева підтримка, гарантування внутрішньогалузевого попиту на продукцію цих підприємств тощо.</li> </ul>
Удосконалення інформаційного забезпечення технологічного розвитку галузі	<p>Формування необхідної інформаційної бази галузі в частині:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– стандартизації та уніфікації технологічних рішень;</li> <li>– методик дослідження передових виробничих технологій у відповідності зі стадіями життєвого циклу;</li> <li>– даних щодо об'єктів права інтелектуальної власності на залізничному транспорті України;</li> <li>– результатів моніторингу передових технологій в Україні, що можуть знайти застосування на підприємствах галузі;</li> <li>– результатів міжнародних симпозіумів, конференцій з питань технологічного розвитку залізничного транспорту;</li> <li>– положення міжнародного залізничного права, багатосторонніх угод за участю України в галузі залізничного транспорту тощо.</li> </ul>
Формування акцентів на екологічній безпеці діяльності галузі	<p>Пріоритетність впровадження технологічних рішень, що сприятимуть екологічній безпеці залізничного транспорту (енергозберігаючі технології, зменшення шкідливих викидів у навколишнє середовище тощо).</p>

Реалізація технологічної політики по вищенаведеним напрямам дозволить на практиці активізувати процес інтеграції зусиль в системі «освіта-наука-виробництво».

Об'єктами інноваційної політики залізничного транспорту з врахуванням завдань, що стоять перед нею, є:

- інноваційна інфраструктура;
- інноваційний процес;
- інтелектуальний капітал.

Інноваційна інфраструктура в Україні є функціонально неповною, недостатньо розвинутою. Вона не охоплює усі ланки інноваційного процесу. В інноваційному середовищі практично відсутні венчурні фонди та центри трансферу технологій, не підтримується належним чином діяльність винахідників, раціоналізаторів, науковців, не в повному обсязі використовуються освітній та науковий потенціал, насамперед вищих навчальних закладів, у сфері інформаційно-комунікаційних, високих наукоємних технологій, а також інформаційні ресурси системи науково-технічної та економічної інформації, зокрема бази даних технологій, науково-технічних досягнень.

Залізничний транспорт також відчуває необхідність розвитку інноваційної інфраструктури. Необхідно відзначити, що досі не існує системи

показників, яка б характеризувала рівень організації та результати інноваційної діяльності на залізничному транспорті України, що пов'язано з її неефективною організацією. І це при тому, що вітчизняними вченими неодноразово вносилися пропозиції щодо необхідності побудови нової системи інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу. Прикро спостерігати за пасивністю органів державної влади, щодо регулювання цього процесу на одному з найкрупніших перевізників транспортної галузі - залізничному транспорті.

Інноваційна інфраструктура забезпечує формування сприятливого середовища для взаємодії об'єктів інноваційної діяльності, яке включає систему необхідних соціальних, юридичних, економічних, інформаційних, фінансових та інших інститутів, що підтримують як інноваційну діяльність, так і самих новаторів. За допомогою її елементів вирішуються завдання інформаційного забезпечення та виробничо-технологічної підтримки інноваційної діяльності; здійснюється сертифікація, стандартизація та інтелектуальний захист інноваційної продукції; відбувається просування ефективних розробок і реалізації інноваційних проектів; організується проведення виставок інноваційних проектів і продуктів; здійснюється підготовка, перепідготовка й підвищення

кваліфікації кадрів для інноваційної діяльності та ін.

Основними елементами інноваційної інфраструктури є державні інноваційні фінансово-кредитні установи, венчурні компанії та фонди, зони інтенсивного науково-технічного розвитку (технополіси), технологічні парки (технопарки), інноваційні центри (технологічні, регіональні, галузеві), інкубатори (інноваційні, технологічні, інноваційного бізнесу), консалтингові (консультаційні) фірми та ін.

Стосовно інноваційної інфраструктури залізничного транспорту, то на сьогоднішній час вона представлена науково-дослідними та проектно-пошуковими інститутами, вищими навчальними закладами, які входять до сфери управління Мінтрансзв'язку та (або) підпорядковуються «Укрзалізниця».

Враховуючи можливості вищезазначених об'єктів інфраструктури, необхідно визначити такі її недоліки, які потребують негайного вирішення:

- низький техніко-технологічний рівень об'єктів інноваційної інфраструктури;
- низький рівень заробітної плати робітників науково-дослідного сектору, тобто зниження престижу інтелектуальної праці;
- відсутність прогресивних організаційних форм інноваційної інфраструктури.

Як перспективний шлях подальшого розвитку інноваційної інфраструктури галузі є створення науково-технологічних парків, які реалізують нові форми управління циклом „наука – техніка – виробництво”.

Технологічний парк – це науково-виробничий територіальний комплекс, головне завдання якого складається у формуванні максимально сприятливого середовища для розвитку малих і середніх наукомістких інноваційних фірм. В його структуру входять інноваційно-технологічний; навчальний; консультаційний; інформаційний; маркетинговий; юридичний; фінансовий; економічний центри та промислова зона. Кожний з них надає спеціалізований набір послуг, наприклад, послуги з перепідготовки фахівців, пошуку й надання інформації з певної технології, юридичні, фінансові, економічні консультації та ін.

Створення науково-технічних парків у транспортній галузі забезпечить:

- інтеграцію наукового потенціалу вузів, науково-дослідних та проектних інститутів, конструкторських та випробувальних центрів, промислових лабораторій в єдину інноваційну систему, в межах якої можливе вирішення складних науково-технічних проблем інноваційного розвитку галузі;
- спрямованість інвестиційних джерел на цільове фінансування інноваційних процесів;
- науково-обґрунтовані рішення щодо визначення пріоритетів інноваційного розвитку

об'єктів першочергового відновлення та розвитку, розподілу інвестицій та організації фінансування проектів.

Діяльність науково-технічних парків спроможна вплинути на інноваційне відновлення та розвиток основних фондів підприємств залізничного транспорту і реалізувати повний інноваційний цикл від розробки ідеї і до впровадження розробок у виробництво.

Інший об'єкт інноваційної інфраструктури – галузеві венчурні фонди. Відповідно до проекту Закону України "Про венчурні фонди" [6], вони є інституційними інвесторами, що здійснюють виключно діяльність з венчурного інвестування, пов'язану із залученням коштів венчурних інвесторів з метою отримання прибутку від вкладення цих коштів в активи. Активами венчурних інноваційних фондів можуть бути активи: інноваційних підприємств; спільних підприємств, створених для виконання проектів технопарків; наукових парків; підприємств інноваційної інфраструктури. Венчурні фонди інноваційного розвитку здійснюють інвестування щодо наступних об'єктів інноваційної діяльності: інноваційні програми і проекти; нові знання та інтелектуальні продукти; виробниче обладнання та процеси; інфраструктура виробництва і підприємництва.

До перспективної форми інноваційної інфраструктури в галузі належить і центр трансферу технологій, діяльність якого пов'язана з передачею ноу-хау, нових технологій, технологічного обладнання та науково-технічних знань від власника до замовника. Їх створення та функціонування має відбуватися відповідно до законодавства України.

Інноваційна діяльність є видом діяльності, що пов'язана з трансформацією ідей в новий або вдосконалений технологічний процес, використаний в практичній діяльності, або в новий або вдосконалений продукт, упроваджений на ринку, або в новий підхід до соціальних послуг. Тобто інноваційну діяльність пов'язують зі здійсненням інноваційного процесу. У широкому розумінні інноваційна діяльність є механізмом адаптації залізничного транспорту до змін зовнішнього та внутрішнього середовища. У вузькому значенні – це діяльність, результатом якої є трансформація потреби через ідею у інновацію або вдосконалений продукт, технологію, організацію та ін., що відбувається в результаті здійснення інноваційного процесу.

Світова практика виділяє декілька моделей здійснення інноваційних процесів. Їх оцінка дозволяє зробити висновок про наявність на залізничному транспорті тільки другого-третього покоління інноваційних процесів. Сьогодні спостерігається:

- обмежене маркетингове та інформаційне забезпечення інноваційного процесу,

– відсторонення структурних підрозділів від безпосереднього включення в інноваційний процес;

– недостатній зв'язок відновлювальних процесів з науково-технічним прогресом, що призводить до тиражування морально-застарілої техніки та технології;

– уповільнене впровадження передового досвіду;

– низька інтеграція з постачальниками, споживачами, партнерами в питаннях організації інноваційного процесу ;

– недостатня розвиненість бази експериментальних досліджень, що ускладнює процес випробувань нової техніки та виправлення недоліків нової конструкції;

– незадовільна фінансова підтримка інноваційної діяльності, що нанівець знижує перспективи покращення інноваційного процесу;

– 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 зі значними 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.

Інші учасники інноваційного процесу, окрім зменшення витрат на інноваційні розробки та отримання доступу до широкої наукової бази залізничного транспорту, отримують основний результат у вигляді збільшення гарантованих замовлень продукції з боку основного замовника на внутрішньому ринку - «Укрзалізниці».

Крім того, спільні дії в проведенні інноваційного процесу залізничного транспорту та зовнішніх інноваторів мають бути у випадку, коли інноваційні трансформації на залізничному транспорті спричиняють початок нового життєвого циклу інвестиційно-інноваційного проекту в суміжних галузях.

**Висновки.** Підсумовуючи вищевикладене можна зробити наступні висновки:

1) залізнична галузь за роки незалежності України відхилилася від інноваційного шляху розвитку суттєво обмеживши можливості для інвестиційно-інноваційного розвитку, економічні процеси галузі набули характеру «відновлення»;

2) втрачена привалуюча частка зв'язку між основними елементами інвестиційно-інноваційного розвитку галузі – освітою, наукою та інноваціями, внаслідок чого деформовано галузевий інноваційний процес в бік реалізації суб'єктивних інтересів керівної верхівки галузі, а не об'єктивно необхідних, науково обґрунтованих заходів;

3) відсутня обґрунтована та дієва інноваційна політика залізничного транспорту, що віддзеркалює загальнодержавні тенденції (відсутність системного підходу до інвестиційно-інноваційного розвитку, що ускладнюється неефективним механізмом ресурсного забезпечення); не сформована Програма інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України як необхідної умови послідовної реалізації інноваційної моделі; не встановлено обґрунтованих інноваційних пріоритетів, відсутня галузева методика їх відбору;

4) неефективно розвивається науково-дослідний сектор галузі, відсутні прогресивні форми інноваційної інфраструктури, механізм

комерціалізації інноваційних розробок та трансферу технологій, що відсторонює залізничний транспорт від участі в загальносуспільному інноваційному процесі;

5) суттєво зменшена роль освітнього сектору в процесах інноваційного розвитку галузі, недостатньо використовується науковий потенціал вищих навчальних закладів та науково-дослідних установ; сформувався викривлений механізм залучення наукових кадрів до наукових досліджень з проблем галузі, що в більшості випадків має характер «проханья» або «нав'язування» з боку самих науковців;

б) постійне недофінансування підприємств промислового сектору залізничного транспорту суттєво призупинило процеси оновлення їх виробничих потужностей та акцентувало увагу на вирішення поточних проблем (зниження витрат, збільшення якості продукції, збереження кадрів тощо), які не пов'язані з інноваційним розвитком.

Все вищезазначене дозволяє стверджувати про показну прихильність керівництва держави та галузі до інноваційної моделі розвитку залізничного транспорту при відсутності (за окремими випадками) конкретних кроків з її втілення, таких як послідовне формування стимулюючого середовища, створення альянсів науки, освіти і виробництва, формування інноваційної інфраструктури.

В цьому ракурсі необхідними заходами мають стати:

1) формування дієвої галузевої інноваційної політики, що за активної участі держави в питаннях стимулювання та підтримки інвестиційної моделі розвитку галузі має стати об'єднуючою для усіх ієрархічних рівнів управління залізничного транспорту, його структурних підрозділів, суб'єктів наукової, освітньої та виробничої сфер діяльності;

2) формування та затвердження галузевих пріоритетів інноваційної моделі розвитку (відповідно національним пріоритетам), які стануть в основі розробки стратегічних програм розвитку,

які об'єднують наукову-дослідну, виробничу, освітню сфери. Це потребує схвалення системи критеріїв визначення пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційного розвитку, заходів з їх підтримки з урахуванням необхідних для цього ресурсів і механізмів їх залучення, комплексу заходів з піднесення інноваційної культури на залізничному транспорті;

3) проведення інвентаризації діючої інноваційної інфраструктури і розробка довгострокової програми її розвитку; створення сучасної інформаційної інфраструктури та потужних інформаційних ресурсів інноваційної діяльності (інноваційного реєстру, баз даних, віртуальних інноваційних центрів та лабораторій, спеціалізованих електронних каталогів і бібліотек).

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Федуллова, Л. Технологическая готовность экономики Украины к новым вызовам в условиях отсутствия технологической политики [Текст] / Л. Федуллова // Экономика Украины. – 2010. – №9. – С. 12-26.
2. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України: в 3-х т., Т.1: Економіка знань – модернізований проект країни [Текст] / за ред. акад. НАН України В. М. Гейця, акад. НАН України В. П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б. Є. Кваснюка. - К.: Фенікс, 2007. - 542 с.
3. Зянько, В. В. Інноваційне підприємництво: сутність, механізми і форми розвитку: монографія [Текст] / В.В. Зянько. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2008. - 397 с.
4. Максимова, Т.С. Формування інноваційної політики на підприємстві [Текст] / Т.С. Максимова, О. В. Філімонова, К. В. Лиштван // Економічний вісник Донбасу. – 2010. - № 2(20). – С. 181-183.
5. Шишкін, Ю. Зачем Украине наука и инновации [Текст] / Ю. Шишкін // Еженедельник 2000. – 2010. - 5 ноября. – В3.
6. Проект Закону України "Про венчурні фонди" [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.in.gov.ua/index.php?lang=ua&get=118&id=1202>.

**Аннотація.** Рассмотрено проблемы инвестиционно-инновационной деятельности железнодорожного транспорта, сформировано теоретические основы инновационной и технической политики железнодорожного транспорта, обосновано предложения относительно изменений в методах и принципах организации инвестиционно-инновационной деятельности железнодорожного транспорта Украины.

**Ключевые слова:** инновационная политика, технологическая политика, инновационная инфраструктура, железнодорожный транспорт.

**Summary.** The considered problem investment-innovation activity of the rail-freight traffic, is formed theoretical bases innovation and technical politicians of the rail-freight traffic, is motivated offers for changes to method and principle to organizations investment-innovation activity of the rail-freight traffic of the Ukraine.

**Keywords:** innovation policy, technological policy, innovationinfrastructure, rail-freight traffic.

*Рецензент к.т.н., доцент УкрДАЗТ Калабухин Ю.Є.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*