

досліджень із питань інтелектуальної власності та маркетингу інновацій. Лабораторія значно розширила напрямки своєї діяльності, які відповідно до вимог часу, почали спрямовувалися на:

- проведення наукових досліджень із розробки методологічних засад інноваційного розвитку аграрної науки;
- патентно-кон'юнктурні дослідження з визначення конкурентоспроможності об'єктів інтелектуальної власності та іншої інноваційної продукції установи порівняно з вітчизняними та зарубіжними аналогами;
- розробку методологічних засад набуття завершеними науковими розробками форми специфічного товару;
- маркетингові дослідження ринку наукової продукції з визначенням платоспроможних споживачів, обсягів попиту та застосування інновацій в сільськогосподарському виробництві регіону.

У даний час основними завданнями та функціями лабораторії є проведення маркетингово-економічного аналізу ринку агропромислового виробництва регіону з метою розробки заходів щодо сприяння інноваційної активності агровиробників, підвищення рівня конкурентоздатності їх продукції та ефективності виробництва, забезпечення збільшення обсягів реалізації наукоємної продукції установи.

На сьогодні лабораторія повністю забезпечена сучасною комп'ютерною, організаційною та офісною технікою, всі робочі місця мають постійний вихід до мережі Internet. Із 2005 р., постійно оновлюючись, працює web-сайт установи. З 2016 р., освоюючи сучасні засоби поширення інформації, КДСГДС НААН рекламує свої наукові досягнення через соціальні мережі.

ДО ІСТОРІЇ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ З РЕМОНТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ В УКРАЇНІ: ЛЬВІВСЬКИЙ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНИЙ ЗАВОД

Устяк Н.В.

Міжнародний європейський університет (м. Київ)

У XIX ст. Україна була розділена на декілька частин і тому не існувало єдиної стратегії розвитку залізничного транспорту. В Європі перший відрізок залізниці довжиною 25 км між містами в Англії був уведений в експлуатацію у 1825 р. і ця дата вважається початком розвитку залізничного транспорту на Земній кулі. На територію теперішньої України прибув перший залізничний поїзд 7 листопада 1861 р. з польського міста Перемишль до м. Львова (місто входило до складу Австро-Угорської імперії). Ця дата офіційно вважається початком розвитку залізничного транспорту на Україні. Як відомо першими локомотивами були паровози які водили пасажирські і вантажні поїзди. На ряду з розвитком колійного господарства та іншої інфраструктури бурхливими темпами розвивалось будівництво залізничного рухомого складу (паровозів,

пасажирських і вантажних вагонів, іншої спеціальної техніки). Весь залізничний рухомий склад необхідно було підтримувати в належному стані, відновлюючи технічний ресурс шляхом проведення технічних оглядів і ремонтів. З цією метою створювалися залізничні майстерні.

Так, 24 жовтня 1861 р. у Львові були засновані *Головні паровозо-вагоноремонтні майстерні* (нині Львівський локомотиворемонтний завод) для обслуговування і ремонту паровозів та пасажирських вагонів. В 1935 р. на промисловій базі цієї майстерні був створений паровозовагоноремонтний завод, який ремонтував паровози серій Є та Л та плацкартні пасажирські вагони. Потужності на той час були незначні: паровозів ремонтувалося 200 штук, а вагонів 600 штук за рік. У 1978 р. завод було перейменовано на локомотиворемонтний.

Змінивши профіль, перейшовши на ремонт магістральних електровозів постійного струму, у 1975 р. з ремонту вийшов перший електровоз ВЛ-8 № 852. Безпосереднє керівництво підготовкою виробництва по ремонту першого електровозу здійснювали заступник головного технолога Володимир Ілліч Данилевський і начальник дільниці паровозоскладального цеху Володимир Миколайович Ілляшенко. Перехід заводу на ремонт електровозів здійснювався завдяки зусиллям керівника заводу Михайла Опанасовича Шайдурова, який на жаль не дожив до випуску з ремонту першого електровоза. Його естафету прийняв Михайло Степанович Прохоров, який працював заступником головного інженера заводу. Головним інженером заводу працював Колесников Володимир Петрович і за період їх керівництва завод освоїв ремонт усіх серій вантажних електровозів постійного і змінного струмів, які експлуатувалися на залізницях України. Під їх керівництвом інститутом Діпрозаводтрас (м. Харків) був розроблений проект реконструкції, який було схвалено Міністерством шляхів сполучення.

У 1979 р. почалась реконструкція заводу, колектив заводу пережив свій другий день народження. Почалося будівництво нових виробничих цехів, житла для працівників заводу, були збудовані бази відпочинку на Азовському морі. На Львівщині відкрили санаторій-профілакторій при заводській лікарні. Працівники заводу отримали земельні ділянки для будівництва дач і відпочинку вихідного дня.

Реконструкція заводу здійснювалася під керівництвом заступника начальника заводу з питань реконструкції Віктора Леонгівича Горенка, який у зв'язку з виходом на пенсію, передав естафету Івану Івановичу Рудевичу, а у 1990 р. колектив заводу обрав його своїм начальником. Підготовкою виробництва і розробкою технологій весь час і донині керує головний інженер заводу Володимир Петрович Колесніков. Львівський вагоноремонтний завод наростив потужності з ремонту електровозів постійного і змінного струмів і є одним із провідних підприємств в галузі ремонту рухомого складу в системі Міністерства інфраструктури України.

У 2001 р. підприємство було корпоратизоване і на його базі було створено відкрите акціонерне товариство «ВАТ Львівський

локомотиворемонтний завод», яке увійшло до державної холдингової компанії «Укрзалізремаш». Нині правління підприємства очолює голова правління Ярема Роман Ярославович.

Неухильне зростання ваги рухомого складу, необхідність підвищення комерційної швидкості поїздів, а також вимоги безпеки руху обумовили інтенсифікацію роботи щодо створення якісно нових зчпних пристроїв. Велика заслуга у цьому процесі належала інженеру-залізничнику, професору М.В. Винокурову, який своїми дослідженнями динаміки вагонів зробив вагомий внесок у висвітлення стосунків у співвідношенні вагон-колія. Дослідження власних і вимушених коливань вагонів М.В. Винокуров виконав у Дніпропетровському інституті інженерів залізничного транспорту. Він встановив доцільне співвідношення жорсткості ступенів ресорного підвищування, а також запропонував заходи із забезпечення стійкості вагонів при критичних швидкостях руху поїзда. Його дослідження активно використовувалися та використовуються досі під час ремонту локомотивів на Львівському локомотиворемонтному заводі.

ПРОФЕСОР В.П. ТИМОШЕНКО: ЖИТТЯ ТА НАУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ

Уткін О.І.

Національна наукова сільськогосподарська бібліотека НААН (м. Київ)

У світовому середовищі видатних вчених економістів-аграріїв почесне місце належить українцю Володимиру Прокоповичу Тимошенко. Він народився 12(25) квітня 1885 р. в с.Базилівка Конотопського повіту Чернігівської губернії в українській родині. 1895 р. вступив до реальної школи в м. Ромни Полтавської губернії, яку закінчив у 1902 р. Того ж року вступив до Інституту інженерів шляхів у Петербурзі і після 3-х років навчання здав іспити за 2 роки, прослухавши лекційні курси протягом 3-го року. З 1905 р. продовжив навчання на економічному відділі Петербурзького політехнічного інституту, де відвідував лекції відомого вченого М.І. Тугана-Барановського. Під час навчання працював в семінарах професора А.А. Чупрова по математичній статистиці; професора Постнікова – по теорії економії; професорів П.Б. Струве і В.Е. Дена – по прикладній економіці і економічній політиці. Під керівництвом професора П.Б. Струве підготував статті про діяльність картелів у Німеччині, трестів в Англії та США. В січні 1911 р. закінчив інститут з правом на звання кандидата економічних наук і вів наукову роботу під керівництвом професора П.Б. Струве [1, арк. 7].

Протягом 1911–1912 рр. відбував військову службу, а наступні 2 роки займався науково-дослідною роботою при економічному відділі політехніки в семінарі професорів П.Б. Струве і В.Е. Дена. На початку 1913 р. був прийнятий на посаду помічника діловода в господарсько-фінансовий відділ Управління державних залізниць Росії. Його прагнення займатися науковими дослідженнями соціально-економічного характеру, знати найважливіші аспекти проблеми, їх трактовку різними вченими, сутність дискусійних положень