

зокрема найбільш кваліфікованих працівників та менеджерів, тільки тому, що вони досягли пенсійного віку. Тому не можна допустити втрати висококваліфікованих менеджерів, необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників.

Враховуючи вищевикладене, наголошуємо на тому, що розділення локомотивних депо на ремонтні та експлуатаційні не буде ефективним, і створить набагато більше проблем, ніж вирішить. Крім того, необхідне впровадження чесної та прозорої оцінки працівників для прийняття кадрових рішень, боротьба з «кумівством», фаворитизмом.

Також пропонуємо для забезпечення ЕБ створити відповідні організаційні структури економічної безпеки. На рівні ПАТ «Українська залізниця» це буде Головне управління економічної безпеки, а на рівні підприємств залізничного транспорту, зокрема локомотивних депо, - служби економічної безпеки.

УДК 330.341.1:656.2

АКТИВІЗАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Івануна Я.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Інноваційний розвиток транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою сталого розвитку України, запорукою підвищення її конкурентоспроможності. Дослідженню можливого впливу акціонування залізничного транспорту на його інноваційну діяльність зокрема присвячені публікації. Метою даної публікації є розроблення пропозицій щодо активізації інноваційної діяльності залізничного транспорту.

У 2012 році ми передбачали, яке вплине реформування на активізацію інноваційної діяльності залізничного транспорту України:

- *по-перше*, акціонування залізничного транспорту сприятиме підвищенню його інвестиційної привабливості і відповідно,

залученню інвесторів для інноваційного оновлення галузі, передовсім основних фондів;

- *по-друге*, акціонування і реформа дозволять зробити структуру Укрзалізниці більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління і ефективність ухвалення рішень;

- *по-третє*, в процесі реформування структури управління можливо і доцільно створити спеціальну службу (відділ) з координації інноваційної діяльності, якої в теперішній час немає.

Був зроблений висновок, що реформування Укрзалізниці (за умови, що його будуть здійснювати коректно, виважено, прозоро) повинно сприяти активізації інноваційного розвитку і тим самим підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту та його інтеграції в Європейську транспортну систему.

Нарешті, 21 жовтня 2015 року, тривалий процес корпоратизації залізничної галузі завершився, було створене ПАТ «Українська залізниця».

Згідно зі Статутом, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Засновником товариства та її єдиним акціонером є держава в особі Кабінету Міністрів України.

У новому Статуті ПАТ «Українська залізниця» з величезного переліку предмету діяльності товариства безпосередньо стосуються інноваційної діяльності наступні:

- 25-й пункт «виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських, випробувальних, проектно-вишукувальних робіт»;

- 104-й пункт «науково-технічна, бібліотечно-бібліографічна, довідково-інформаційна діяльність».

Звісно, інноваційна діяльність присутня у неясному вигляді в багатьох інших пунктах, таких як виготовлення та постачання технологічного обладнання для залізничного

транспорту і його сервісне обслуговування, випробування, обстеження та визначення технічного стану штучних споруд, земляного полотна з його спорудами та інших об'єктів інфраструктури тощо, де неможливо не удосконалювати відповідні методи здійснення цих видів діяльності.

Заслуговує на увагу розділ «науково-технічна рада товариства», згідно з яким для розгляду основних питань науково-технічної діяльності товариства, визначення пріоритетів та забезпечення науково-технічного розвитку галузі у товаристві може бути утворена науково-технічна рада, очолювана головою правління товариства.

На нашу думку, до її створення доцільно залучити фахівців як Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту України (ДНДЦ УЗ), так і викладачів - докторів та кандидатів наук Українського державного університету залізничного транспорту та інших ВНЗ залізничного транспорту.

Зазначимо, що у структурі ВАТ «РЖД», окрім науково-технічної ради, функціонує Центр інноваційного розвитку, а також Управління з питань інтелектуальної власності.

Цей досвід та наведену вище пропозицію можна використати для активізації інноваційного розвитку ПАТ «Українська залізниця».

УДК 338.47:330.131.5:656.2

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

Концепція управління конкурентоспроможністю підприємства на сучасному етапі розвитку господарства будується на основні базових положень теорії управління - мета, об'єкт і суб'єкт, методологія та принципи, процес та функції управління.

Мета управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу - забезпечення його життєздатності та сталого функціонування за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі.

Об'єкт управління конкурентоспроможністю - це рівень конкурентоспроможності, що буде достатнім для забезпечення життєздатності структурного підрозділу як суб'єкта економічної конкуренції.

Суб'єкти управління конкурентоспроможністю - відповідальна група осіб, що діє з метою реалізації мети управління (керівник відповідного господарства, вищий управлінський персонал підрозділу (начальник, головний інженер), керуючі функціональними відділами, державні та відомчі управлінські структури та органи).

Управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу відповідно до процесного підходу розглядається як процес реалізації певної сукупності управлінських функцій - планування, організації, мотивації та контролю діяльності з метою формування конкурентних переваг та забезпечення його життєдіяльності як суб'єкта економічної діяльності.

Таким чином, процес управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу залізничного транспорту повинен складатися з наступних дій:

- моніторинг конкурентного середовища та оцінка конкурентної ситуації в галузі й на ринку;
- діагностика конкурентоспроможності структурного підрозділу;
- конкурентне позиціонування (вибір стратегічних функціональних відділів з перевагами у конкурентній боротьбі);
- розробка концепції та стратегії управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу;
- реалізація конкурентної стратегії.