

кадрової політики з мотивацією високопродуктивної діяльності й трудової поведінки працівників.

Основну увагу при формуванні принципів корпоративного управління на залізничному транспорті слід приділити: 1) своєчасності та повноті звітності, що надається акціонерам та наглядовій раді акціонерного товариства; 2) встановленню процедури голосування та підготовці матеріалів для голосування за довіреністю; 3) прозорості управління; 4) формуванню власних кодексів корпоративного управління; 5) справедливості; 6) стратегічному плануванню.

Необхідно відзначити, що ефективність корпоративного управління багато в чому залежить від побудованої організаційної структури управління. На основі організаційної структури формується система управління, яка покликана забезпечити реалізацію всієї сукупності функцій, форм, методів, важелів і стимулів корпоративного управління для досягнення ефективності в конкретних соціальних, економічних, політичних і інших умовах.

Підприємствам залізничного транспорту важливо забезпечити конструктивні (партнерські) взаємовідношення між основними учасниками корпоративного управління, дотримання їх інтересів, розподіл задач і функцій їх управління та здійснення контролю за їх діяльністю.

Ключове значення має формування корпоративної культури, що сприяє: зміцненню етичних цінностей, акцентує увагу на тому, щоб кожен співробітник усвідомлював свою відповідальність за корпоративну поведінку і обов'язки, які ним виконуються; допомагає співробітникам визначати і вирішувати етичні питання, що виникають в процесі роботи, а також дає рекомендації про те, як уникнути наслідків етичних порушень.

Перехід підприємств залізничного транспорту на стандарти корпоративного управління і ухвалення Кодексу корпоративної поведінки дозволить отримати додаткові конкурентні переваги у вигляді підвищення рентабельності і швидкості мобілізації власного капіталу на перспективні і дорогі проекти, відкриття більш широкого доступу до ринку позикового капіталу для забезпечення стійкого економічного зростання і зниження вартості інвестиційних ресурсів, що залучаються.

УДК 658.3.07

РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО РЕСУРСУ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Коковіхіна О.О., к.е.н., доцент,
Бойко Д.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Активізація людського фактору у системі підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту супроводжується зміною сукупності організаційних цінностей і правил поведінки загалом, а також покращенням ставлення до виконуваної роботи окремих працівників зокрема. Кадри являють собою вкрай важливий капітал підприємства, а їх навчання як короткотерміновий систематичний процес, спрямований на вдосконалення умінь та навичок і призначений для вирішення завдань забезпечення конкурентоспроможності, сприяє у тому числі зниженню соціальної напруженості, покращенню внутрішньо організаційного клімату.

Підвищення конкурентоспроможності являє собою процес змін, які потрібно генерувати, мотивувати та стимулювати. Ці зміни створюють позитивні установки й організаційну культуру, які сприяють, в свою чергу, як виживанню організації в агресивному зовнішньому середовищі, так і досягненню лідируючих позицій на ринку. Іноді виникають ситуації, за яких зміни повинні бути внесені ззовні, незважаючи на протидію або небажання частини працівників організації.

Метод управління, який цілком відкидає людські цінності на користь організаційних, не є ефективним, так само як і невірно очікувати збігання організаційних цілей цілком з людськими.

На сьогодні в системі державних витрат ведучих країн випереджаючими темпами, порівняно з матеріальним нагромадженням, зростають обсяги фінансових вкладень в систему освіти, професійної підготовки та підвищення кваліфікації персоналу. Вкладення в людський ресурс перетворилися нині в країнах-лідерах світового господарства у найефективніший вид інвестицій.

Необхідно відзначити, що протягом останнього десятиліття національний людський ресурс України зазнав істотної руйнації, проявами якої є декваліфікація та професійна переорієнтація працівників, істотне погіршення структури зайнятості та втрата кадрового потенціалу національної економіки.

А тому в процесі реформування залізничного транспорту особливу увагу слід

направити на кадрову складову та на підвищення рівня їх трудового життя.

УДК 656.611.2:005.332.4

ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Коллегаев И.М., аспирант(ОНМА)

Неравномерность экономического роста и инвестиционной деятельности, несмотря на стратегию выравнивания условий развития экономических подсистем, свидетельствует о наличии ряда противоречий в мировом разделении труда. Страны с традиционно высоким уровнем развития в условиях низких темпов роста используют даже в стандартах ВТО различные механизмы защиты внутреннего рынка. Поэтому инвестиции в экономику развивающихся стран слабо влияют на появление новых международных грузопотоков. Последние предопределяют страны с высоким уровнем развития на основе национальных стратегий, в частности, страны BRICS. Кроме того на развитии морского транспорта отражается и ограничение конкуренции между корпорацией и ее филиалами на рынках третьих стран.

Глобальные проблемы экономического развития имеют общие и специфические черты для отдельных стран и производственных подсистем, в частности, для морской доставки грузов международной экономики. Однако, несмотря на схожесть по технико-экономической и природно-географической основе, следует обратить внимание на задачи минимизации диспропорций провозной способности флота по странам. В снижении издержек несбалансированности экономического роста по регионам принципиальное значение приобретает их конкурентоспособность.

В любом случае формируются социальные задачи, степень решения которых существенно различается по морским государствам. Рост стоимости контейнеровозов и высокие текущие затраты предопределяют стратегию активного участия судоходных компаний в развитии контейнерных терминалов. Наиболее часто формируется доля собственности судоходной компании, независимо от страны регистрации судов и собственника порта. Характерным является совместное участие австралийской, гонконгской и сингапурской компаний в развитии индийского транзитного порта.

Это один из подходов в системе функционирования глобальных хозяйственных

связей, отражающих собой совокупность всех национальных хозяйств, независимо от уровня их развития и масштабов участия в международном разделении труда. Вместе с сотрудничеством сохраняется жесткая конкуренция за расширение позиции в мировой экономике и за параметры роста денежных потоков. Особое место в этом процессе занимает торговый флот. Без его наличия усиливается зависимость экономик развивающихся стран от индустрии промышленно развитых морских государств.

В системе торгового судоходства следует различать две проблемы или задачи. Одна сводится к необходимости эффективной доставки грузов. Вторая, связанная с этой, предопределяет выбор безопасного маршрута или морской трассы для обеспечения морских мировых перевозок. Как показывает практика торгового судоходства последнего периода, морская трасса становится достаточно условным понятием. Выбор маршрута предопределяется ротацией сети портов, мультимодальными технологиями, безопасностью прохода морских каналов и проливов, а также рядом специфических условий. Появление альтернативных транспортных коридоров существенно изменяет традиционные морские трассы или маршруты. Тем не менее, особенности географического размещения центров производства и потребления продукции в значительной степени влияет на относительную устойчивость морских транспортных коммуникаций на протяжении длительного периода времени. Расширяется понятие конкурентоспособности не отдельных предприятий, а подсистемы в целом. Этот принцип и предопределяет все формы трансформационных процессов в системе транспортной индустрии.

УДК 338.47:656.2

ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Костюк Ж. С., аспирант (УкрДАЗТ)

Для забезпечення належного рівня економічної безпеки необхідно забезпечити належний рівень всіх її функціональних складових. Структура економічної безпеки кожного підприємства є індивідуальною, перш за все це залежить від специфіки галузі, в якій функціонує підприємство. Проаналізував класифікацію видів діяльності на залізничному транспорті – залізницях та інших підприємствах, що входять до складу галузі, доцільно визначити такі функціональні