

10. Глебова Н.В. Учет риска в работе. Вип. 105. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2001. – С. инвестиционном проектировании / Н.В.Глебова // 11–14.
Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук.

Аннотація. Выявлено влияние инвестиционной деятельности на развитие предприятия в современных условиях существования социально-экономических отношений. Представлены основные признаки инвестиционной деятельности предприятия и обоснованы факторы, ограничивающие инвестиционное развитие субъектов хозяйствования

Ключевые слова: система управления, менеджмент, инвестиционная деятельность, инновации, предприятие, развитие.

Summary. The effect of investment on the development of the company in today's social and economic relations. The main features of the company's investment and reasonable constraints on the development of investment entities.

Keywords: governance, management, investment, innovation, enterprise development.

*Рецензент д.е.н., професор УПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 330.341.1: 656.2

РОЗВИТОК РАЦІОНАЛІЗАТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК СКЛАДОВОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розкрито сутність раціоналізаторської діяльності та методів і способів її організації, проаналізовано показники раціоналізаторської діяльності Південної залізниці за 2000–2011 рр., розроблені рекомендації щодо її активізації з урахуванням досвіду ВАТ «РЖД»

Ключові слова: раціоналізаторська діяльність, залізничний транспорт, інноваційний розвиток, досвід ВАТ «РЖД».

Постановка проблеми. В умовах акціонування залізничного транспорту, яке відбувається в кризовій ситуації, особливого значення набуває його інноваційний розвиток, як необхідний фактор забезпечення конкурентоспроможності та ефективності.

Згідно з Модельним законом СНГ про інноваційну діяльність, одним з видів інноваційної діяльності є «винахідницька та раціоналізаторська діяльність, пов'язана зі створенням нововведень, поліпшенням споживчих якостей і технічних характеристик товарів (послуг) та (або) способів (технологій) їх виробництва» [1, стаття 5].

Роль раціоналізаторської діяльності у розвитку залізничного транспорту є великою, адже своїм масовим застосуванням раціоналізаторські пропозиції іноді спроможні дати більший економічний ефект, ніж винаходи. На відміну від інноваційно-інвестиційних програм, які плануються і реалізуються «зверху», за наказами керівництва, раціоналізаторські пропозиції розробляються за ініціативою «знизу», самих робітників, які бачать недоліки у техніці, технології, організації виробничих процесів і пропонують свої вирішення цих проблем. Нові технічні рішення сприяють розвитку галузі в цілому, тому що ряд раціоналізаторських пропозицій спрямовано на економію і контроль витрати палива,

електроенергії, матеріалів, фонда оплати праці та інших складових експлуатаційних витрат, а також на скорочення витрат на придбання нових деталей, на удосконалення технології виробництва, техніки, рухомого складу, які мають велику ступінь зносу, і т. д.

Тому актуальним є дослідження сутності і показників раціоналізаторської діяльності на залізничному транспорті, а також відповідного досвіду її організації у ВАТ «РЖД», з метою оцінки можливості його застосування в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі інноваційного розвитку залізничного транспорту присвячено багато досліджень вітчизняних та закордонних учених. Так, забезпеченню ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту присвячена монографія В.Л. Диканя та В.О. Зубенко [2]; проблемам інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту та інноваційно-інвестиційного потенціалу його промислових підприємств - дисертації Яковенко В.Г. [3] та Калініченко Л.Л. [4], розробленню концепції інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту – монографія Є.М. Сича та В.П. Ільчука [5] та дисертація О.Г. Кірдіної [6]; проблемам формування інноваційної політики залізничного

транспорту України – статті О.Г. Кірдіної [7] та Л.Л. Калініченко [8]; розробленню теорії та методології інноваційного розвитку залізничного транспорту Російської Федерації – дисертація М.О. Сураєвої [9]; методиці вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту – дисертація І.В. Воловельської [10]; плануванню інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту, зокрема проблемам управління інноваційними ідеями співробітників на підприємствах залізничного транспорту – дисертація Синікової О.М. [11] та ін.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але, незважаючи на наявність ґрунтовних досліджень різних аспектів інноваційного розвитку залізничного транспорту, недостатньо уваги приділено раціоналізаторській діяльності та її активізації з урахуванням досвіду ВАТ «РЖД», як компанії, яка пройшла шлях реформування раніше за УЗ і досвід якої може бути корисним.

Тому **метою даної статті** є дослідження сутності раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті, аналіз показників раціоналізаторської діяльності залізничного транспорту, розроблення рекомендацій щодо її активізації з урахуванням російського досвіду.

Основний матеріал статті. Основними нормативними документами у сфері інтелектуальної власності на залізничному транспорті України є «Положення про патентно-ліцензійну, винахідницьку та раціоналізаторську діяльність на залізничному транспорті України», затверджене наказом УЗ №73-Ц від 31.03.2004 та «Примірний порядок визначення розміру та виплати винагороди авторам об'єктів інтелектуальної власності на залізничному транспорті України» від 15.12.2004, затверджений наказом УЗ № 973-ЦЗ.

Згідно з Цивільним кодексом України (глава 41) та вищезазначеним Положенням, **раціоналізаторською пропозицією** є визнана підприємством (юридичною особою) пропозиція, яка містить технологічне (технічне) або організаційне рішення у будь-якій сфері її діяльності. Визнана раціоналізаторська пропозиція має бути новою для підприємства, відповідати профілю діяльності підприємства, якому вона подана, та бути корисною. Пропозиція визнається корисною для підприємства, якщо її використання дає змогу підвищити певним чином ефективність підприємства, отримати більший прибуток або зменшити витрати на виготовлення конкретної продукції підприємства чи одержати інший позитивний ефект.

Об'єктом раціоналізаторської пропозиції може бути як матеріальна річ, так і певний процес (технологічний, технічний, організаційний). Суб'єктами права інтелектуальної власності на раціоналізаторську пропозицію є її автор та підприємство, якому ця пропозиція подана. Право

інтелектуальної власності на рацпропозицію засвідчується свідоцтвом про рацпропозицію.

У разі визнання підприємством, якому подана пропозиція, раціоналізаторською, автор має право на добросовісне заохочення у залежності від її позитивного ефекту, значення, технічного рівня та інших параметрів. Розмір та порядок виплати винагороди автору рацпропозиції визначається умовами договору між автором та підприємством, але не може бути менше 10% прибутку, отриманого щорічно підприємством від використання рацпропозиції, 2% від частки собівартості продукції, що припадає на раціоналізаторську пропозицію, корисний ефект від якої не впливає на одержання доходу. Винагорода сплачується авторові відповідно до умов договору, але не пізніше 3 місяців після закінчення кожного року використання раціоналізаторської пропозиції.

На залізницях загальне керівництво розвитком творчої діяльності та охороною об'єктів інтелектуальної власності здійснює головний інженер – перший заступник начальника залізниці - через технічну службу, спеціалісти якої виконують аналіз роботи підрозділів, складання статистичної звітності, розробку положень, нормативних документів з питань раціоналізації, здійснюють контроль за дотриманням законодавства з питань раціоналізації, виконанням нормативних документів, організацію їх вивчення; сприяння захисту прав та інтересів раціоналізаторів. У галузевих службах за розвиток технічної творчості та ефективне використання об'єктів інтелектуальної власності підпорядкованих структурних підрозділів несуть відповідальність головні інженери служб.

Щорічно Укрзалізницею проводяться конкурси «Кращий раціоналізатор року» та «Краща раціоналізаторська пропозиція», мета яких - залучення працівників залізничного транспорту України до науково-технічної творчості та впровадження нової техніки, підвищення рівня розвитку галузі. Для кращих раціоналізаторів встановлено три премії у розмірі 3 тис. грн кожному, який розробив та впровадив протягом року 7 або більше рацпропозицій (або менше 7-ми, але зі значним економічним ефектом). У конкурсі «Краща раціоналізаторська пропозиція року» передбачені дві перших премії по 3 тис. грн. кожна та дві других премії по 2,5 тис. грн. На цей конкурс приймаються кращі раціоналізаторські пропозиції, що впроваджені на залізницях України або підпорядкованих їм підприємствах за двома напрямками: перший — оптимізація експлуатаційної роботи, механізація та автоматизація виробничих процесів, другий — удосконалення та розробка енерго- та ресурсозберігаючих технологій, покращення екологічного стану та безпеки руху [12].

24 жовтня 2012 р. на базі Запорізької дирекції залізничних перевезень Придніпровської залізниці відбувся семінар «НТІ як складова системи

інформаційного забезпечення діяльності галузі та розвитку інтелектуальної власності», на якому кращі винахідники та раціоналізатори продемонстрували результати своєї діяльності.

Розглянемо показники раціоналізаторської діяльності залізниць України у 2010 – 2011 рр., представлені в табл. 1.

Таблиця 1

Показники раціоналізаторської діяльності залізниць України у 2010 – 2011 рр.

Залізниця	Кількість авторів		Впроваджено рац. пропозицій		Економічний ефект, тис. грн		Сума авторської винагороди, тис. грн
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
Донецька	553	528	792	880	627,00	734,00	461,00
Одеська	633	635	596	542	3362,10	3256,60	462,47
Львівська	351	339	302	310	3339,30	2386,40	321,507
Південна	526	457	351	312	10535,70	14717,60	639,40
Південно-Західна	368	357	272	259	2927,17	4399,04	461,25
Придніпровська	1566	1494	1824	1849	2771,03	3401,35	641,70
Всього по Укрзалізниці	3997	3810	4137	4152	23562,10	28894,69	2987,33

В цілому по Укрзалізниці кількість впроваджених раціоналізаторських пропозицій незначно зросла – на 15, або на 0,4%, кількість авторів скоротилася – на 187 або на 4,7%, сума економічного ефекту зросла на 22,6%, що свідчить про активізацію раціоналізаторської діяльності у 2011 р. порівняно з 2010 р. Лідером за кількістю раціоналізаторських пропозицій є Придніпровська залізниця (питома вага у 2010 р. – 44,1%, у 2011 р. – 44,5%), за кількістю авторів та сумою авторської винагороди – також Придніпровська, а за величиною економічного ефекту – Південна залізниця (питома вага у 2010 р. – 44,7%, у 2011 р. – 50,9%).

Отже, на Придніпровській залізниці

розробляється і впроваджується велика кількість дрібних рацпропозицій, які дають невеликі величини економічного ефекту, а на Південній залізниці – навпаки, невелика кількість рацпропозицій дає значні величини економічного ефекту. У 2011 р. на Придніпровській залізниці одна рацпропозиція дає у середньому 1,84 тис. грн, а на Південній - 47,2 тис. грн економічного ефекту – майже у 26 разів більше, що свідчить про значно ефективнішу раціоналізаторську діяльність на Південній залізниці, яку можна вважати лідером галузі.

Тому більш детально проаналізуємо показники раціоналізаторської діяльності Південної залізниці (див. рис. 1, 2).

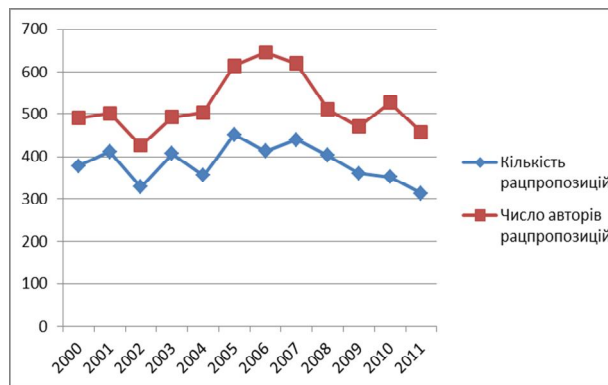


Рис. 1. Кількість рацпропозицій та число їх авторів на Південній залізниці

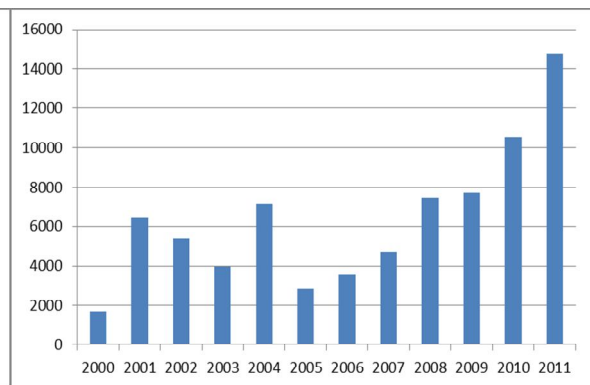


Рис. 2. Економічний ефект від використання рацпропозицій на Південній залізниці, тис. грн.

Як бачимо з рис. 1 та 2, протягом останніх 12-ти років кількість раціоналізаторських пропозицій нерівномірно змінювалася, досягнувши свого піку у 2005 році, а починаючи з 2007 року по теперішній час продовжує скорочуватися, у 2011 році є мінімальною за аналізований період - 312, що порівняно з 2000 роком менше на 66, або на 17,5%.

Майже таку саму тенденцію зміни має число авторів рацпропозицій – після піку 2005 – 2007 рр. вона скоротилася, і у 2011 р. склала 457, що на 33 або на 6,7% менше за рівень 2000 року. Але ефект від використання рацпропозицій зріс за 12 років у 8,7 разів, що є значимим, навіть враховуючи зміну індексів цін за цей період.

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Тобто, за 2000 – 2011 рр. раціоналізаторська активність працівників Південної залізниці погіршилися, а сума економічного ефекту зросла.

Щоб з'ясувати причини, розглянемо більш докладно показники з раціоналізації за службами Південної залізниці у 2010 - 2011 рр. (табл. 2).

Таблиця 2

Показники з раціоналізації за службами Південної залізниці у 2010 - 2011 рр.

Служби	Число авторів рац. пропозицій			Кількість використаних рац. пропозицій			Економічний ефект від використання рац. пропозицій, тис. грн		
	2010	2011	%	2010	2011	%	2010	2011	%
Д (перевезень)	14	15	107,1	3	3	100,0	6257,3	11831,5	189,1
Т (локомотивна)	262	222	84,7	150	123	82,0	2276,7	1707,5	75,0
В (вагонна)	64	52	81,3	47	65	138,3	621,1	348,1	56,0
П (колійна)	18	21	116,7	9	11	122,2	222,8	177,9	79,8
Л (пасажирська)	32	41	128,0	17	18	106,0	0	0	0
М (комерційна)	-	1	100,0	-	1	100,0	-	56,0	-
Ш (сигналізації та зв'язку)	16	10	62,5	10	6	60,0	0	0	0
Е (електропостачання)	10	4	40,0	5	2	40,0	0	0	0
НХ (матеріально-технічного забезпечення)	1	2	200,0	2	2	100,0	27,6	4,4	15,9
НРП (приміських перевезень)	8	16	200,0	6	14	233,3	21,6	20,7	95,7
ІОЦ (інформаційно-обчислювальний центр)	81	51	63,1	93	59	63,4	209,0	218,0	104,3
БМЕС (будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд)	20	22	110,0	9	8	88,9	899,6	353,5	39,3
Залізниця	526	457	86,9	351	312	88,9	10535,7	14717,6	139,7

На залізниці діє, узгоджений з Дорпрофсожем і затверджений наказом начальника залізниці від 29.05.2997 № 206/Н «Порядок організації та стимулювання технічної творчості на Південній залізниці», щорічно проводяться конкурси: «Кращий раціоналізатор залізниці», «Кращий винахідник залізниці», «Кращий організатор технічної творчості на залізниці», «Кращий технічний інформатор залізниці».

Згідно звіту за 2011 рік, у цілому на залізниці в порівнянні з аналогічним періодом минулого року показники по розробці та упровадженню об'єктів права інтелектуальної власності (раціоналізаторських пропозицій) значно зменшились.

Знизилася активність новаторів, так: усього в технічній творчості брало участь 457 чол. або 86,9% до 2010 року, використано у виробництві 312 раціоналізаторських пропозицій (88,9%), за рахунок використання високоефективних раціоналізаторських пропозицій у службі перевезень та структурному підрозділі залізниці - інформаційно-обчислювальному центрі (ІОЦ) економічний ефект у цілому по залізниці

отримано на 4181,9 тис. грн більше, ніж у 2010 році, а саме 14717,6 тис. грн, і виконання річного завдання склало 139,7%.

Протягом 2011 року робота з розвитку технічної творчості проводилася не в повній мірі у всіх господарствах та структурних підрозділах залізниці, тільки у службі Д та інформаційно-обчислювальному центрі завдання по досягненню економічного ефекту від впровадження об'єктів інтелектуальної власності перевиконано.

Всього на залізниці упроваджено 203 технічних нововведення із економічним ефектом 3,2 млн. грн, для формування дорожнього банку даних об'єктів права інтелектуальної власності складено 197 інформаційних карток.

Разом з тим, зниження активності раціоналізаторів простежується у всіх господарствах залізниці і негативними факторами, що вплинули на зниження дорожніх показників по раціоналізаторській роботі, стали як економічна ситуація в країні, так і недостатня підтримка творчої ініціативи працівників у трудових колективах з боку деяких керівників служб та структурних підрозділів залізниці. Необхідно

відзначити різкий спад активності раціоналізаторів у господарствах служб Е та Ш, де знижені всі показники інтелектуальної творчості і виконання річних завдань склало відповідно 40% і 62,5%.

У порівнянні з 2010 роком у господарстві локомотивної служби (Т) знижені всі показники творчої роботи, а в деяких структурних підрозділах служби або взагалі не проводилася ця робота і не створювалися умови для розвитку технічної творчості, або робота проводилася недостатньо, наприклад, у локомотивних депо Кременчук, Смородине та Полтава.

У дирекціях залізничних перевезень протягом кількох років взагалі не розроблялися й не впроваджувалися об'єкти інтелектуальної власності.

Крім того, мають місце випадки несвоєчасного планування витрат на раціоналізаторську й винахідницьку роботу, затримуються виплати авторської винагороди за використані у виробництві раціоналізаторські пропозиції, не завжди проводиться оцінка економічної ефективності впровадженої пропозиції.

Отже, *основною проблемою*, яка стримує розвиток раціоналізаторської діяльності на Південній залізниці та УЗ в цілому, є низький рівень зацікавленості керівників структурних підрозділів та спеціалістів, які сприяють розробленню та впровадженню раціоналізаторських пропозицій.

Доцільним є вивчення досвіду ВАТ «РЖД», раціоналізаторська діяльність якого є невід'ємною частиною його інноваційної стратегії. Інноваційний розвиток ВАТ «РЖД» будується на основі реалізації його основних стратегічних напрямів, комплексного вирішення завдань єдиної політики холдинга, на основі єдиної корпоративної політики в галузі управління інноваційною діяльністю та інтелектуальною власністю.

У структурі ВАТ «РЖД» з 2007 р. існує Центр інноваційного розвитку, створений з метою координування та об'єднання науково-дослідної і проектно-конструкторської роботи учених та практиків російських залізниць, а також Управління з питань інтелектуальної власності.

Регулярно з ініціативи ВАТ «РЖД» проводяться наукові конференції з питань інноваційної діяльності та конкурси: огляд-конкурс «Ідея ВАТ «РЖД», за наслідками якого визначаються і нагороджуються кращі раціоналізатори; науково-практична конференція "Інновації в експлуатації і розвитку інфраструктури залізничного транспорту", також виставка "Інновації ВАТ РЖД".

Положення про стимулювання винахідницької та інноваційної діяльності у ВАТ «РЖД», затверджене розпорядженням ВАТ «РЖД» від 29.12.11 №2823р базується на наступних принципах:

- заохочення зміни корпоративної культури ВАТ «РЖД» у напрямку інноваційності;
- закріплення інноваційних норм у ціннісних орієнтаціях працівників;
- стимулювання творчої активності спеціалістів за напрямками, які визначаються цілями і завданнями інноваційного розвитку ВАТ «РЖД»;
- *перешкодження можливим спробам імітації творчої діяльності та ін.*

Пункти, виділені курсивом, у нормативних документах УЗ не враховуються, тому вважаємо доцільним внести їх до відповідних документів та розробити механізми їх реалізації.

У Положенні про стимулювання винахідницької та інноваційної діяльності у ВАТ «РЖД» сформульовані також вимоги до системи стимулювання творчої діяльності, які ми наведемо у табл. 3 і спробуємо визначити, наскільки вони дотримуються на українських залізницях.

Таблиця 3

Вимоги до системи стимулювання творчої діяльності (зокрема раціоналізаторської) на залізничному транспорті

Вимога	Сутність	Дотримання на залізничному транспорті України
1	2	3
1 Об'єктивність	Розмір винагороди працівника повинен визначатися на основі об'єктивної оцінки його праці	Дотримується, адже розмір авторської винагороди визначається за офіційними методиками, а розподіл її між співавторами здійснюється за договором між ними, а у разі його відсутності – у рівних долях.
2 Передбачуваність	Працівник повинен знати, яку винагороду він отримає в залежності від результатів своєї праці	Не завжди дотримується, адже робочі здебільшого не знають методик розрахунку економічного ефекту та винагороди
3 Адекватність	Винагорода повинна бути адекватною трудовому внеску кожного працівника до результату діяльності всього колективу, його досвіду і рівню кваліфікації	Щодо авторської винагороди – в цілому дотримується, але розмір винагороди за сприяння раціоналізаторській діяльності визначено лише максимальний (75% від авторської винагороди), а здебільшого вона зовсім не виплачується

1	2	3
4 Своєчасність	Винагорода повинна слідувати за досягненням результату якомога скоріше (якщо не у формі прямої винагороди, то хоча б у вигляді урахування для подальшої винагороди)	Згідно з нормативними документами – відповідно до умов договору, але не пізніше ніж через 3 місяці після закінчення кожного року використання раціоналізаторської пропозиції. Ці строки не завжди дотримуються, виплати затримуються
5 Значущість	Винагорода повинна бути для робітника значущою	В цілому дотримується: згідно з нормативними документами, якщо розрахований розмір авторської винагороди нижче ½ мінімальної зарплати – виплачується ½ мінімальної зарплати (якщо колективним договором не передбачено інше); конкурси УЗ передбачають винагороду 2,5–3,0 тис. грн. Але для працівників, які сприяють здійсненню рацпропозиції, та керівництва винагорода не є значущою через незначний розмір.
6 Справедливість	Правила визначення винагороди повинні бути зрозумілими для кожного співробітника організації і бути справедливими, в тому числі на його погляд.	Не завжди дотримується, адже інформації про методики вирахування ефекту та розміру винагороди немає у вільному доступі для будь-якого працівника.

На нашу думку, перша та третя вимоги є дублюючими, тому їх доцільно об'єднати під назвою «об'єктивність».

Вважаємо за доцільне, по-перше, ввести цю систему вимог до нормативних галузевих документів УЗ зі стимулювання раціоналізаторської та винахідницької діяльності, а по-друге, урахувати ці недоліки, розробивши відповідні заходи для активізації раціоналізаторської діяльності.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В результаті виконаного дослідження з'ясована основна проблема - низький рівень зацікавленості керівників структурних підрозділів та спеціалістів, які сприяють розробленню та впровадженню раціоналізаторських пропозицій. Тому для активізації раціоналізаторської та в цілому інноваційної діяльності у структурних підрозділах Укрзалізниці пропонуємо наступні заходи.

1 Ввести до нормативних документів УЗ з винахідницької та раціоналізаторської діяльності пункти про заохочення зміни корпоративної культури УЗ у напрямку інноваційності та закріплення інноваційних норм у ціннісних орієнтаціях працівників, розробити механізми їх реалізації.

2 Стимулювання керівників структурних підрозділів залізниць до активізації раціоналізаторської діяльності:

- шляхом надання більш важливого значення показникам раціоналізаторської діяльності з боку вищого керівництва (в теперішній час вони не вважаються значущими на рівні інших технічних та економічних показників

діяльності підприємств) та відповідних більш жорстких вимог до їх виконання;

- шляхом впровадження преміювання керівників структурних підрозділів за організацію активної раціоналізаторської діяльності; пропонуємо розмір премії встановити на рівні 0,5% від сукупного річного економічного ефекту від впровадження рацпропозицій (в теперішній час існує практика преміювання керівників, які займались організацією дорожнього огляду раціоналізаторської діяльності, у розмірі не більше за 30% від заохочення колективів-переможців огляду, а воно складає від 1600 до 2200 грн, тобто, 30% - це близько 500 – 600 грн, що є недостатнім).

3 Для активізації раціоналізаторської діяльності у структурних підрозділах пропонуємо зробити стенди з прикладами розрахунку економічного ефекту від рацпропозицій, що зробить більш зрозумілим і доступним процес вирахування майбутньої винагороди, і тим самим заохотить потенційних раціоналізаторів до розроблення якомога більш ефективних пропозицій. Крім того, на цих стендах бажано вказати перелік найбільш «вузьких місць» у технологічних процесах, які доцільно ліквідувати шляхом розроблення рацпропозицій.

4 Встановити більш жорсткий контроль за виконанням «Порядку виплати премії за сприяння створенню та використанню об'єктів права інтелектуальної власності на залізниці», затвердженого наказом начальника Південної залізниці від 29.05.2007 №206/Н про заохочення працівників, які сприяють реалізації рацпропозиції (розраховують економічний ефект, допомагають розробляти технічну документацію тощо), який на

практиці здебільшого не виконується, і це призводить до затримання їх реалізації до декількох місяців і демотивації раціоналізаторів.

5 На конкурсах «Кращий раціоналізатор року» та «Краща раціоналізаторська пропозиція» пропонуємо виділити 10-ку кращих, а не 3-4, як було раніше, причому пропонуємо для 1, 2, 3 місць винагороду залишити на рівні 3 тис. грн, для 4, 5 та 6 місць – по 2,5 тис. грн, а для 7, 8, 9 та 10 місць – по 2 тис. грн, щоб зробити цей стимул більш досяжним та дієвим й заохотити раціоналізаторів.

Перспективою подальших досліджень є удосконалення системи матеріальної мотивації раціоналізаторів та працівників, які сприяють їх діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Модельный закон об инновационной деятельности. Принят на двадцать седьмом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ (Постановление N 27-16 от 16 ноября 2006 года) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_g12

2 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: Монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

3. Яковенко В.Г. Підвищення ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04. / В.Г. Яковенко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2010. – 19 с.

4. Калініченко Л.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів. [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Л.Л. Калініченко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2008. – 20 с.

5 Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний

розвиток залізничного транспорту [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - К.: Логос, 2002. – 256 с.

6 Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-іноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства [Текст]: автореф. дис... докт. екон. наук: 08.00.03/ О.Г. Кірдіна; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — 36 с.

7 Кірдіна О.Г. Інноваційна політика залізничного транспорту: завдання та проблеми [Текст] / О.Г. Кірдіна // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2011. - № 10(164). Частина 1.

8 Калініченко Л.Л. Інноваційна політика залізничного транспорту України [Текст] / Л.Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ. – Вип. № 36, 2011. – С. 314 – 318.

9 Сураева М.О. Теория и методология инновационного развития железнодорожного транспорта России [Текст]: автореф. дис. ... докт. екон. наук: 08.00.05/ М.О. Сураева; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения». — С-Пб., 2012. — 32 с.

10 Воловельська І. В. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / І.В. Воловельська; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — 20 с.

11 Синікова О.М. Планування інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / О.М. Синікова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — 18 с.

12 Копилов М. Укрзалізниця розшукує кращих раціоналізаторів. 16.05 2012 / Тиждень. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/ukrzaliznicja-rozshukue-krawih-racionalizatoriv.html>

Анотація. В статті раскрыта сутність раціоналізаторської діяльності, методів і способів її організації, проаналізовані показателі раціоналізаторської діяльності Южної залізничної дороги за 2000 – 2011 рр., розроблені рекомендації по її активізації з урахуванням досвіду ОАО «РЖД».

Ключевые слова: раціоналізаторська діяльність, залізничний транспорт, інноваційне розвиток, досвід ОАО «РЖД».

Summary. In the article a content of the rationalization activity, the methods of its organization are described, the rationalization activity's indices of the Southern Railway in 2000 – 2011 years are analyzed, the recommendations for its activation with experience of joint-stock company «Russian Railways» are developed.

Keywords: rationalization activity, railway transport, innovation development, joint-stock company «Russian Railways».

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*