возвышение наружного рельса, стрелы изгиба и перекосы [3]. Рассматриваемая система позволяет интегрировать создаваемые цифровые модели местности в различные геоинформационные системы. При этом выходная информация будет обладать всеми преимуществами наземного лазерного сканирования.

Каждый из рассмотренных методов по-своему актуален и целесообразен в зависимости от поставленных задач его применения. Исходя из сравнения полученных разными способами данных, можно сказать, что АПК объединил в себе многие преимущества этих методов. Несмотря на применение современного геодезического оборудования, топографическая съемка железнодорожных станций требует больших временных и людских затрат, по причине своей специфики. Использование навигационно-сканерных систем дает возможность значительно сократить их, а также позволяет решать комплексы проектно-изыскательских задач.

Список используемой литературы

1. Гусев В.Н., Волохов Е.М., Голованов В.А. и др. Основы наземной лазерно-сканирующей съемки: учебное пособие. СПб.: Санкт-Петербургский государственный горный институт (технический университет), 2007.

2. Полетаев В.И., Бобарыкин П.В., Саяпин А.С. Методика съемки железнодорожного пути с использованием спутниковых GPS-приемников // Материалы международной конференции «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации транспортных объектов». СПб.: ПГУПС, 2003. С. 60-61.

3. Полетаев А.В., Бобарыкин П.В. О точности измерений при съемке железнодорожного пути электронными тахеометрами // Материалы международной конференции «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации транспортных объектов». СПб.: ПГУПС, 2003. С. 64-67.

УДК 658.7: 658.15

СУЧАСНІ НАПРЯМИ СПІЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Євсєєва О.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Останнім часом все частіше використовується поняття «міжнародний транспортний коридор». Разом з тим ще немає загальноприйнятого визначення цього поняття. Як варіант визначення цього поняття запропонувала робоча група Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів. Так, міжнародний транспортний коридор – це «наявність автомобільного, залізничного, водного та змішаних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку» [1]. Офіційні представники України схильні до прийняття такого визначення, однак пропонують враховувати в ньому трубопровідний транспорт.

Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, оброблення, пакування, сортування тощо. Для успішного вирішення цих завдань необхідна наявність розвинутої транспортної інфраструктури: автомобільних, залізничних шляхів; комплексів по перевалці, обробці вантажів, водних і повітряних шляхів, залізничних станцій, портів, терміналів, під'їзних шляхів, ремонтних підприємств, сфери послуг. [1]

Особливо важливу роль у системі транспортних коридорів відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, яка акумулює і передає інформацію про наявність вантажу, потреби в транспортних засобах, дозволяє контролювати строки проходження вантажів та їх збереженість. [1]

Ідея міжнародних торговельних шляхів, які дозволяли б швидко, а значить і вигідно, доставляти вантажі від місця виробництва до місця споживання, виникла

ще у стародавньому світі. Одними з перших були загальновідомі торговельні шляхи «з варяг у греки» та «Великий шовковий шлях». [1]

Нині висуваються інтеграційні ініціативи, спрямовані на створення єдиного економічного простору в межах Старого світу для вільного руху товарів, капіталів і послуг. Набула поширення ідея розроблення загальноєвропейської транспортної політики. Ця ідея була втілена в концепції трансєвропейських транспортних осей (Декларація комітету міністрів транспорту ЄЕС, 1983 р.), потім – інтермодальних транспортних мостів (I Загальноєвропейська конференція з транспорту, Прага, 1991). і, нарешті, міжнародних транспортних коридорів (II Загальноєвропейська конференція з транспорту, Кріт, 1994). [1]

Із плином часу суть транспортної політики в ЄС за всю історію його функціонування постійно змінювалася і, як наслідок, самі реформи на транспорті визначали суть змін і в інших галузях.

Приміром, упродовж 70 – 80 років у ЄЕС намагалися гармонізувати тарифи на автомобільні перевезення, втім, це вдалося лише почасти, адже різниця в оплаті праці транспортників у конкурентних умовах господарювання Західної Європи видавалася доволі різною. Складності чекали європейців і на залізничному транспорті, який переживав у ті роки доволі велику кризу, а перехід до супершвидкісних перевезень виявився найвдалішим лише у Франції та Німеччині. Утім, були й численні успіхи. До них, без сумніву , належать реформи у повітряному та морському транспорті, де в силу відповідної специфіки довелося доволі швидко провести системні зміни. [2]

Спільна транспортна політика покликана виробити спільні правила щодо руху міжнародного транспорту, маршрут якого починається чи закінчується на території держав-членів або перетинає її (статті 70 – 80 Договору про заснування Європейської Спільноти). Вона також визначає умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть надавати послуги в країнах ЄС і, нарешті, передбачає заходи щодо підвищення безпеки транспорту.

Із плином часу спільна транспортна політика потребує осучаснення, нагальними напрямами якої ми бачимо в наступному: підвищення конкурентоспроможності транспорту та ефективності перевезень; лібералізація ринку перевезень; розвиток транс'європейських мереж; запровадження інтегрованих транспортних систем та транспортної логістики; поліпшення умов праці робітників транспорту; поліпшення якості транспортних послуг; гарантування безпеки на всіх видах транспорту; охорона довкілля.

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень. В цьому контексті, в контексті стратегічних пріоритетів України на шляху євроінтеграції, набуває великого значення подальший розвиток корпоративної логістики, як ґрунтовної науки, та осучаснення її базових постулатів у визначенні її основних глобальних завдань щодо означення напрямів спільної транспортної політики [3]: створення комплексних, інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, інших супутніх потоків; стратегічне узгодження, планування і контроль виконання поставлених цілей; постійне вдосконалення корпоративної логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі.

Список використаних джерел

1. Транспортна логістика: Навч. пос. для студ. вищ. навч. закл.: Сокур І.М., Сокур Л.М., ГерасимчукВ.В. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.

2. Регіональна політика Європейського союзу [Електронний ресурс] : підручник [за ред. Віктора Чужикова]. – К.: КНЕУ. – 2009. – 495 с.

3. Євсєєва О.О. Національна мережа міжнародних транспортних коридорів в контексті євроінтеграції: залізнична складова корпоративної логістики / О.О. Євсєєва // Тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції

«Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (2–4 червня 2016 р. м. Харків) // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – Вип. 54. – С. 3–195. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_54_3. – С. 10–11.

УДК 656.07:656.2(477)

ОСОБЛИВОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Антонова Т.П., студентка (УкрДУЗТ)

Сучасні умови господарювання призводять до необхідності переглядати підходи до управління підприємствами залізничного транспорту, що викликано відсутністю постійного контролю за станом зовнішнього середовища та вчасного корегування діяльності згідно з найменшими змінами в ньому [1].

Серед нових підходів в управлінні виділяють наступні [2;3]:

- адаптивність – можливість пристосовуватися до будь-яких змін в процесі ведення господарської та управлінської діяльності в залежності від зовнішніх викликів та внутрішнього стану підприємства;
- ліквідація жорстких зв'язків в організаційних структурах – відхід від жорсткої ієрархічної структури управління та створення оперативних робочих груп, в які входять різноманітні спеціалісти, для вирішення нагальних складних завдань із новими нешаблонними підходами;
- самооновлення – можливість отримати необхідні знання безпосередньо на підприємстві, зацікавленість керівництва в постійному навчанні та підвищенні кваліфікації персоналу, в тому числі і отримання креативних знань та навичок;
- широке застосування інформаційних та цифрових технологій у виробничому та управлінському процесах, що сприятиме зниженню рівня людського фактора при виконанні певних завдань;
- виділення особистості (працівника), як цінного ресурсу, за рахунок розкриття його професійного потенціалу з метою влиття його в команду для найкращого розкриття його сильних сторін та усунення можливих недоліків;
- застосування ціннісного підходу, який ґрунтується на визначенні потреб споживача та їх задоволенні на найвищому рівні, що сприятиме зростанню конкурентоспроможності підприємства на ринку.

Та не всі підприємства залізничного транспорту можуть швидко переналаштуватися та ефективно використовувати нові принципи та підходи в управлінні. В більшості випадків керівникам досить складно прийняти нововведення в управлінні та донести їх користь до всього колективу [4]. Це пов'язане із протиріччями в стратегічних цілях та мотивах перемін, зміною сфер впливу та інтересів учасників управлінського процесу, необхідністю перенавчатися, наявністю бюрократизму, відсутністю чіткості та злагодженості при впровадженні, страхом новизни, тощо [5]. Але зміни необхідні, тому правильне і чітке визначення орієнтирів в управлінні, поступове впровадження нововведень та наочний результат від змін сприятиме прискоренню впровадженню нових управлінських процесів в галузі.

Потрібно зазначити, що залізничний транспорт є досить консервативною галуззю, тому всі новітні впровадження та розробки в діючу систему управління є досить повільними та, інколи гальмуються на місцях, в зв'язку з відсутністю ініціативності управлінських структур та працівників підрозділів. Деякі керівники не готові до різких та кардинальних змін, адже весь період діяльності вони працюють за функціонально-орієнтовним принципом, який базується на основі особистісних домовленостей між працівниками різних служб та відомств. [6].

Сучасні ж умови господарювання підприємств залізничної галузі потребують перегляду наявних управлінських підходів із застосуванням процесно-орієнтовного підходу, головною метою якого є функціонування підприємства як комплексної системи із задоволення потреб споживача [6]. Для залізничної галузі це заключається у створенні такого механізму взаємодії між