

достаточно быстро реформирование железнодорожного транспорта России, при котором оперативно принимались решения о передаче вагонов в частную собственность, а вот регулирование взаимоотношений возникающих юридических лиц, связанных с использованием грузовых вагонов оперативно не осуществлялось. В связи с весьма актуальными являют вопросы регулирования экономических взаимоотношений транспортной компании с собственниками подвижного состава и операторами. Они должны быть отрегулированы путем установления экономически обоснованной платы за пользование объектами и услугами инфраструктуры с тем, чтобы создать условия в которых нахождение вагона на путях общего пользования в ожидании груза т.е. в порожнем состоянии или перемещении в порожнем состоянии по желанию собственника, было бы собственнику и оператору экономически невыгодным. В то же время перемещение порожнего вагона в места его загрузки не по их желанию должно экономически стимулироваться. Тем самым может быть создан стимул к перемещению вагонов с грузом. Таким образом в сфере управления парком вагонов, находящимся на линиях и станциях ОАО «РЖД» должны быть в полной мере использованы административные и экономические методы управления.

УДК 338.47:656.2

### **ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКЕ**

*Ломинога И.В., ассистент (УкрГАЗТ)*

Сортировочная горка является важным элементом сортировочной станции, поэтому необходимо проводить исследования показателей ее работы с целью повышения перерабатывающей способности и безопасности. В условиях интенсификации сортировочного процесса возникают такие проблемы как: низкие темпы обновления и модернизации горочных технических средств, отсталая система их обслуживания, что приводит к ухудшению показателей работы горки и снижению безопасности.

В зависимости от того какую задачу мы перед собой ставим, можно выделить два подхода к исследованию показателей безопасности: с точки зрения закона убывающей отдачи или анализа чувствительности.

В первом случае необходимо учитывать, что факторы производства должны использоваться предприятием с соблюдением определенной

пропорциональности между постоянными и переменными факторами. Нельзя произвольно увеличивать количество переменных факторов на единицу постоянного фактора, поскольку в этом случае вступает в действие закон убывающей отдачи.

Другими словами на сортировочной горке А, с постоянной мощностью при увеличении затрат на безопасность, ущерб снижается (следовательно возникает экономия средств за счет предотвращения неблагоприятных событий), а при определенном критическом значении затрат на безопасность ущерб перестанет снижаться, то есть, мы не экономим, а переплачиваем. Задача сводится к тому, чтобы определить точку максимального ущерба (экономии).

В другом случае можно выяснить степень чувствительности реагирования одной переменной величины (функции) на смену другой (аргумента), то есть коэффициент эластичности - число, которое показывает процентное изменение функции в результате процентного изменения аргумента. Следует отметить, что величина коэффициента эластичности не зависит от выбора единиц измерения разных факторов. Чем большим (по модулю) значение коэффициента эластичности, тем выше будет степень чувствительности, и соответственно, риск относительно изменения определенного фактора, от которого зависит результирующий показатель.

Следовательно, чем больше затрат на безопасность, тем меньше ущерба, но только до определенного уровня, затем затраты на безопасность могут превысить вероятный ущерб, следовательно станут нецелесообразными. Задача сводится к тому, чтобы выявить точку минимального ущерба.

Применение данных подходов поможет наиболее эффективно расходовать средства на повышение безопасности технологического процесса на сортировочной горке.

УДК 629.46

### **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТНИМИ РЕСУРСАМИ В УМОВАХ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ**

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,  
Ковальов А.О., к.т.н., доцент,  
Обухова А.Л., ст. викладач,  
Ковальова О.В., ассистент (УкрДАЗТ)*

У зв'язку з переходом парку вагонів Укрзалізниці до державних вагонних компаній проведено аналіз основних показників технічного

стану рухомого складу та його наявності. На початок 2012 р. виявлено, що зношеність вантажних вагонів складає 89,2 %.

Для подальшого забезпечення вантажовласників рухомим складом, необхідним для перевезення заданого обсягу вантажів, потребується наявність достатньої кількості справного рухомого складу.

Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є дослідження та визначення кількісної оцінки якості для подальшого створення системи оцінювання придатності вагонів до перевезення.

При використанні математичних та статистичних рішень можливе визначення міри якості, тобто ступеню зносу рухомого складу через функцію інтенсивності експлуатації, яка є лінійною комбінацією для різних типів вантажів.

У зв'язку з різними періодами роботи рухомого складу та різною інтенсивністю його використання, в залежності від роду вантажів введено коефіцієнт інтенсивності експлуатації вагонів, який дозволяє отримати показник, що відображує відсоток зносу рухомого складу та визначити міру якості чисельно. За допомогою цього коефіцієнту визначається динаміка збільшення або зменшення якості вагонів при використанні їх у часі. Кількісна оцінка якості позначається змінними, які враховують стан транспортного ресурсу: придатність вагона до експлуатації з незакінченим терміном служби, з подовженим терміном служби, непридатність вагона до експлуатації.

УДК 338.124.4

### ОСНОВНІ АСПЕКТИ АНТИКРИЗОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ

*Маковоз О.В., к.е.н, доцент,  
Глазкова А.С., студентка (УкрДАЗТ)*

Антикризове регулювання економіки – свідомі і цілеспрямовані дії держави (певною мірою і могутніх корпорацій та наднаціональних органів) щодо запобігання або зменшення глибини економічних криз, стабілізації господарської кон'юнктури і збільшення темпів економічного зростання.

З такого визначення сутності антикризового регулювання витікає його розуміння як системи, що містить наступні елементи:

- об'єкт регулювання – економічний цикл, а також усе, що впливає на його стан і розвиток (інновації, інтелектуальний капітал, основний капітал, зайнятість тощо);

- сфера розповсюдження – галузь

(промисловість, сільське господарство, фінанси тощо);

- важелі, за допомогою яких можна впливати на циклічні коливання – банківський відсоток, інвестиції, податок, мито, ціна тощо;

- принципи, методи, моделі й механізми антикризового регулювання економіки;

- тривалість – короточасні, середні й довгі цикли;

- система органів, що здійснюють на практиці антикризове регулювання – насамперед це відповідні державні органи, призначення яких є впровадження антикризової політики; крупні корпорації, що впливають на економічну ситуацію, зокрема на механізми виходу з криз; наднаціональні організації, вплив яких теж є достатньо вагомим для розв'язання кризових проблем на міжнародному рівні – Міжнародний валютний фонд, Банк реконструкції й розвитку, тощо;

- законодавче забезпечення антикризової політики країни.

Антикризове регулювання – це процес, за допомогою якого здійснюється вплив держави на економіку з метою скорочення строків і зменшення глибини кризи, а також пом'якшення його негативних соціально-економічних наслідків. Державне антикризове регулювання виконує наступні функції:

- розробка заходів стабілізації економіки під час кризових потрясінь;

- захист ключових підприємств, що перебувають у стратегічно важливих галузях, від кризових процесів, що відбуваються в економіці.

УДК 656.2.001.73 (44)

### ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ФРАНЦІЇ

*Мирошниченко Ю.В., к.е.н, асистент  
(УкрДАЗТ)*

У Франції реформи було проведено ще в 1996 р., коли була створена компанія, якій підпорядковувалася інфраструктура - Залізнична мережа Франції (RFF). Національній компанії французьких залізниць (SNCF) були делеговані інші функції - оперування вантажними, пасажирськими, приміськими перевезеннями, а також вокзальні комплекси. І перша, і друга компанії — державні. Баланс між інтересами компаній-операторів та RFF забезпечується державним органом регулювання роботи галузей залізничного транспорту. До речі, саме в цьому - особливість функціонування залізничного