

З огляду на відсутність на сьогодні зразків функцій корисності систем захисту інформації та співставивши переваги і недоліки двох шляхів їх конструювання – або через адаптацію існуючих функцій корисності подібних процесів, або побудову спеціальних функцій корисності процесу інформаційної безпеки – слід реалізувати шлях для конструювання функції корисності системи $S(t)$. Вибір прототипу функції корисності $c(\theta(t))$ системи $S(t)$ здійснювався методом аналогії через встановлення подібності процесу інформаційної безпеки з деяким іншим економічним процесом, для якого існують апробовані практикою зразки функцій корисності.

Доцільність застосування теорії корисності для оцінювання ефективності функціонування систем захисту комп'ютерної інформації полягає в тому, що методом аналогії встановлюється подібність процесу захисту даних з процесом придбання благ споживачем у ринковій економіці. З урахуванням контексту проблеми захисту інформації будується аналітично-подібна функція корисності системи захисту комп'ютерних даних, яка використовується для визначення її стаціонарних станів у періоди проміжку управління. Характерною особливістю такої функції корисності системи захисту інформації є розрізнення двох рівнів захищеності (мінімально-необхідного та достатнього) і використання затратної еластичності збитків від типових інформаційних загроз для оцінювання вірогідної поведінки системи у наступний період. Стаціонарний стан системи захисту даних асоціюється із тими станами, у яких функція корисності приймає максимальне значення.

Вирішення проблеми захисту інформації на транспорті істотно залежить від використовуваної інформаційної технології, яка визначається як поєднання процедур, що реалізують функції зберігання, обробки і передачі даних з використанням обраного комплексу технічних засобів. В основі захисту інформації, в тому числі і інформації, що становить комерційну таємницю, лежить принцип правильної організації руху інформації, яка враховує методи обробки інформації.

УДК 656.043.235

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Кривич О.Ю., аспірант(УкрДУЗТ)

Найекономічнішим і зручним видом перевезень є контейнерні перевезення. Зручність цього способу забезпечується рядом позитивних причин, найважливішою з яких є доставка товару «від дверей до дверей».

Даний спосіб транспортування вантажу має ряд переваг, які роблять його вигіднішим ніж інші варіанти. Найголовнішою перевагою контейнерних перевезень можна вважати те, що навантаження товару відбувається лише один раз. Так, помістивши весь вантаж в контейнер, він надійно закріплюється, а контейнер може бути опломбований. Після цього, навіть якщо вантаж перевантажується з одного транспортного засобу в інший, то перевантаженню підлягає контейнер цілком, без відкриття. Такий процес надає більше гарантій безпеки і збереження вантажу. Крім цього, значно спрощуються і прискорюються перевантаження і вантажно-розвантажувальні операції, що в свою чергу скорочує простій.

Не варто забувати і про те, що тарифи на контейнерні перевезення залізничним транспортом значно нижче інших способів перевезень. А якщо врахувати, що рух залізничного транспорту здійснюється строго за розкладом, то і розрахувати час доставки і маршрут проходження вантажу набагато простіше.

Застосовувані по всьому світу ISO-контейнери мають стандартизовані розміри, що дозволяє створити спеціалізований транспорт для їх перевезень (контейнеровози), а також для вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому уніфіковане розташування фіксаторів - фітингів, - дозволяє уникнути робіт по закріпленню контейнерів на транспортному засобі, або значно скоротити їх. Немає необхідності на створення тари для кожної окремої партії вантажів, а також її закріплення на транспортному засобі, що дає значну економію лісоматеріалів, кріплень (цвяхів) і інших матеріальних ресурсів.

Але, є і деякі недоліки, проте вони настільки незначні і в більшості своїй

стосуються тільки розміщення контейнерів на майданчику вагона-контейнеровоза. Тут особливим моментом є вага завантаженого контейнера, а враховується вона при розміщенні контейнерів на майданчику вагона. Необхідно, щоб вантаж рівномірно розміщувався по майданчику.

УДК 338.5:614.8

РЕЗЕРВИ МАТЕРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ПОЖЕЖНИХ ПОЇЗДІВ

Ланін П.В., головний фахівець головного управління воєнізованої охорони (ПАТ «Укрзалізниця»)

Резерви матеріальних ресурсів пожежних поїздів ПАТ «Укрзалізниця» являють собою систему вихідних даних, що включають в себе номенклатуру і потрібний обсяг матеріальних і людських ресурсів (бойової обслуги пожежного поїзда).

Узагальнюючі показники обсягу зазначених видів ресурсів для окремих пожежних поїздів визначено в Положенні про пожежні поїзди на залізничному транспорті (ЦУО-0007) та інших галузевих нормативних документах.

Обов'язковими вимогами, що пред'являються до пожежних поїздів, є відповідність затвердженій організаційній структурі, укомплектованість особовим складом, оснащеність відповідно до норм забезпечення аварійно-рятувальними засобами, табельними технічними і колісними засобами, що забезпечують виконання покладених на них завдань і функцій, наявність умов, а також розміщення аварійно-рятувальних засобів і проведення заходів по професійній підготовці бойової обслуги пожежних поїздів для виконання заявлених робіт відповідно з технологією їх ведення та умов несення чергування особовим складом.

Доведено, що при виконанні бойового завдання пожежним поїздом виникає необхідність комплексної всебічної, повної і точної оцінки потрібного обсягу резерву матеріальних ресурсів.

Нами досліджується можливість отримання орієнтовних і прогнозних оцінок потрібного обсягу матеріальних ресурсів, а

також спрощені розрахункові залежності, що враховують усереднені оцінки кількості особового складу, витрати на його утримання, кількість технічних засобів, витрати на ці засоби і витрати на забезпечення функціонування пожежних поїздів.

УДК 656.2(571.1/5)

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИИ

Лунина Т.А., к.е.н, доцент (СГУПС)

Кроме разветвленной сети железнодорожных, автомобильных и водных магистралей Новосибирской области сформировались локальные центры накопления, обработки и распределения грузо- и пассажиропотоков с комплексами складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций-терминалов, аэропортов, вследствие чего Новосибирск выполняет функции концентрирующего и распределяющего узла. В области расположены такие крупные инфраструктурные объекты, как аэропорт Толмачево, крупнейшая за Уралом контейнерная станция Клещиха, одна из крупнейших в России грузовая станция Инская.

Транспортное обеспечение жизнедеятельности этого региона во многом осуществляется посредством инфраструктуры Новосибирской области. Новосибирск является опорным пунктом товаропроводящей системы, способной в оперативном режиме обслужить десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии. Следует отметить, что транспортный комплекс играет в структуре экономики области заметную роль.

Тем не менее основной резерв и одна из главных концепций развития транспортного комплекса области лежат в сфере совершенствования технологии перевозочного процесса, сокращения времени погрузочно-разгрузочных операций, формирования системы транспортно-логистических центров (ТЛЦ), обеспечения скоординированной работы всех видов транспорта и терминально-складского хозяйства. Инфраструктурные объекты области приведены ниже.

Прежде всего это комплексный проект