

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