

вредного спуска за счёт содержания в лучшем техническом состоянии данного отрезка пути, то это приведёт и к экономии времени движения по участку, и к экономии топлива на передвижение за счёт использования дополнительной кинетической энергии, приобретаемой поездом на спуске. Правда, при движении в конце вредных спусков на повышенных скоростях возникает дополнительный износ подвижного состава и пути. Однако расчёты показывают, что этот износ меньше, а значит, и не такой разрушительный, как износ, возникающий при движении поезда в этих местах на сравнительно высоких скоростях с подтормаживанием.

Для принятия решений о целесообразности повышения максимально допустимых скоростей движения в конце вредных спусков необходимо оценивать величину экономии, достигаемой в результате данного мероприятия. Для расчёта величины расходов на преодоление заданного отрезка пути в зависимости от скоростей и режимов движения удобно использовать систему расходных ставок, включающую такие измерители, как затраченное время, проделанная механическая работа сил сопротивления движению, механическая работа сил торможения и механическая работа сил тяги локомотива.

В зависимости от количества измерителя «затраченное время» можно рассчитать величину таких расходов, как расход топлива (электроэнергии) для собственных нужд локомотива и вагонов, амортизационные отчисления с вагонов и локомотивов, заработная плата локомотивной бригады, приведенные капиталовложения в подвижной состав.

Износ подвижного состава и пути, связанный с передвижением поезда по участку, происходит в процессе преодоления сопротивления движению поезда. Поэтому расходы по износу подвижного состава и пути напрямую зависят от механической работы сил сопротивления движению.

Силы сопротивления движению преодолеваются за счёт силы тяги, создаваемой локомотивом. Механическая работа локомотива может происходить только в результате потребления локомотивом топлива или электроэнергии. Таким образом, в зависимости от количества измерителя «механическая работа локомотива» можно рассчитать величину расходов на топливо (электроэнергию) для тяги.

Для того, чтобы рассчитать расходы на передвижение конкретного поезда по отрезку пути, нужно на основе тяговых расчётов подсчитать время нахождения поезда в пути, выполненную механическую работу сил сопротивления, механическую работу сил торможения, механическую работу сил тяги и помножить на соответствующие расходные ставки.

УДК 338.47:656.25

НАПРЯМКИ ОРГАНІЗАЦІЇ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Мищенко О.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Основним напрямком зниження ризиків в умовах світової фінансово-економічної кризи є акцент на обґрунтування та вибір раціональних напрямків щодо мінімізації його впливу, а також безперервний моніторинг за діяльністю із забезпеченням стабільності підприємства і галузі. Система управління ризиками має відповідати наступним вимогам: безперервність дії; плановий характер та координація; доцільність захисних заходів щодо економічних позицій; обов'язковість реалізації запертних дій.

Серед напрямків діяльності із зниження вірогідності реалізації ризику можливо зазначити економічний, організаційний, інженерно-технічний.

Інтереси забезпечення фінансової стабільності та економічної безпеки підприємства мають враховуватись за умов застосування засобів економічного впливу на ризики. До основних засобів зниження ризиків економічного напрямку слід віднести диверсифікацію, резервування засобів на покриття непередбачуваних витрат, лімітування, страхування, хеджування.

Стабільний розвиток залізничного транспорту є можливим лише за рахунок розширення сфер діяльності, номенклатури продукції та надання додаткових послуг – тобто диверсифікації. Диверсифікація формує інвестиційний портфель підприємства, захищає від банкрутства, знижує фінансовий ризик. Диверсифікація у ризик-менеджменті передбачає розподіл групового ризику між окремими суб'єктами.

Резервування засобів на покриття непередбачених витрат є механізмом управління ризиками і передбачає створення запасу матеріальних або фінансових засобів.

Лімітування як засіб управління ризиками передбачає встановлення максимальних розмірів інвестицій, партій матеріальних ресурсів, кредитів, тощо. Лімітується паливо, запасні частини, а також їх зберігання та транспортування.

Страхування є самим розповсюдженим способом мінімізації ризиків. Страхуються транспортні засоби, вантажі, громадянська відповідальність перевізника, страхування пасажирів. Хеджування є засобом перенесення ризику на іншу особу.

Перелічені напрямки мають широко застосовуватись у практиці роботи транспортних підприємств.