

всього суспільства і держави як організаційної структури суспільства.

Для вирішення цих завдань необхідно чітко уявляти структуру та класифікацію трудових втрат робочого часу. Дослідження показують, що в економічній літературі та практиці існують різні схеми класифікації робочого часу.

УДК 656.222.4

**ЗАСТОСУВАННЯ ТВЕРДИХ НИТОК
ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ В СУЧАСНИХ
УМОВАХ РОЗВИТКУ ВАНТАЖНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Щербина М.Є., асистент (УкрДАЗТ)

На сучасному етапі розвитку залізничних перевезень, із-за суттєвої нерівномірності вагопотоків, дуже гостро постало питання регулярності руху поїздів.

При розробці графіку руху поїздів ставиться питання мінімізації потрібних тягових засобів, простоїв локомотивів у пунктах обертання, ритмічного підводу поїздів до технічних станцій обслуговування та переробки вагопотоків. Але із-за коливань вагопотоків фактичне використання ниток, які були закладені у нормативному графіку руху поїздів, значною мірою знижується, що призводить до неузгодженості роботи станції з прилеглими дільницями, а як наслідок – нерівномірно використовуються потужності технічних станцій.

Застосування твердих ниток графіку в організації руху поїздів, значною мірою сприятиме покращенню всіх показників роботи залізничного транспорту та підвищенню його прибутковості. Узгодження в твердому графіку рішень відносно підводу поїздів до станцій зміни локомотивів та локомотивних бригад скоротить час простоїв на станціях технічного обслуговування та призведе до загального зниження часу обертання вантажних вагонів.

Таке рішення прискорить просування вантажів, зростуть маршрутні швидкості, зменшаться обсяги сортувальної роботи та знизиться собівартість перевезення.

УДК 338.47:656.2

**СТАН ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА
ЙОГО ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ**

Ейтутіс Г.Д., к.е.н. (Південно-Західна залізниця)

Формування ринкових відносин,

перетворення форм власності, зміна факторів мотивації праці визначають необхідність нових підходів до методології та організації управління економічними процесами.

В комплексі підходів особлива роль відводиться підтриманню належного рівня економічної безпеки, як обов'язковій умови сталого функціонування та досягнення зростання національної економіки, її галузей та господарських суб'єктів.

Співвідношення складових економічної безпеки держави, в тому числі транспортної системи, поки що не розроблено.

З метою характеристики стану економічної безпеки пропонується здійснювати комплексний аналіз із застосуванням функціональних складових:

- ✓ Фінансової;
- ✓ Техніко – технологічної;
- ✓ Інвестиційної;
- ✓ Людського фактору.

Основним показником, який характеризує стан основних засобів, є коефіцієнт зносу та старіння основних засобів.

В якості порогових значень можна прийняти наступні значення даного коефіцієнту з визначенням їх класів.

*Таблиця 1
Ступені зносу основних фондів*

Клас стану основних засобів	Ступінь зносу основних фондів
Оживлення	від 0 до 25% незначний знос
Підйом	від 25 до 50 % середній знос
Депресія	від 50 до 75 % сильний знос
Криза	від 75 до 100 % критичний знос

У сучасних умовах залізничний транспорт працює з основними засобами, знос яких біля 80 %.

Потреба залізничного транспорту в інвестиціях у 2007-2015 роках показана на рис. 1.

На підставі вибраних функціональних складових економічної безпеки, порігових значень та вагових коефіцієнтів складається розрахункова таблиця.

Використовуючи ці параметри, визначають загальну суму балів за формулою:

$$Z = \sum K_i$$

де Z_i – кількість балів i -ої складової відповідно з фактичним значенням показника;

K_i - ваговий коефіцієнт складової.

В залежності від загальної суми визначається до якого з 4 класів економічної безпеки відноситься підприємство.