

Вдосконалення організаційно-адміністративної системи управління інноваційною діяльністю, формування і реалізація дієвої державної політики в означеній сфері, що має базуватися на комплексних довгострокових прогнозах технологічного розвитку та структурної перебудови економіки, широке застосування ринкових інноваційних факторів дозволить сформувати в країні сталу модель інноваційного розвитку.

Таким чином, модернізація української економіки на засадах інноваційного розвитку має забезпечуватися комплексним застосуванням усіх доступних важелів економічної політики та запобіганням конфлікту між їхніми впливами та між вирішенням стратегічних та поточних завдань. За цих умов інноваційна стратегія як така, що за визначенням веде до підвищення рівня прибутковості національних підприємств, може стати реальним полем для багатогранної співпраці держави і бізнесу.

УДК 629.43.004.67

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ ВЫГОДНЫХ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

*Залузняя А.В., магистр(БелГУТ)*

В современных условиях работы перед железной дорогой стоят такие цели как повышение скорости движения, экономия энергоресурсов и уменьшение удельных расходов на выполнение работы. Однако этих целей невозможно достичь одновременно, поскольку повышение скорости движения сопровождается увеличением расходов топлива и расходов на ремонты подвижного состава и пути. В связи с этим актуальным является вопрос, в какой степени увеличение скорости движения поездов влияет на повышение расходов, а также поиск таких скоростей движения поездов, при которых будет достигаться минимум общих удельных расходов на передвижение поезда по участку.

Расходы, связанные с передвижением поездов по участкам складываются из двух основных составляющих: из расходов на преодоление сопротивления движению, и расходов, зависящих от времени нахождения поезда в движении.

На преодоление сопротивления движению, прежде всего, затрачиваются энергетические ресурсы – топливо или электроэнергия, расход которых прямо связан с механической работой локомотива. Механическая работа локомотива

учитывает полную его работу по преодолению основного сопротивления движению поезда и дополнительного сопротивления от уклонов и кривых участков пути, и она достаточно точно определяется в соответствии с Правилами тяговых расчётов.

Кроме расхода топлива преодоление сопротивления движению связано ещё с износом пути и подвижного состава. Износ активной части основных производственных фондов происходит от физического взаимодействия между собой отдельных их составляющих в результате общего воздействия на них работы внешних физических сил, т. е. механической работы локомотива.

Расходы, связанные с временем нахождения поезда в движении определяются стоимостью поезда-часа и временем нахождения поезда в пути. Стоимость поезда-часа состоит из расходной ставки на локомотиво-час, на бригадо-час локомотивных бригад, стоимости часового расхода топлива на собственные нужды локомотива и стоимости вагоно-часов состава поезда в соответствии с расходной ставкой вагоно-часа.

Если изменять скорость движения поезда, начиная с нулевого её значения с достаточно малым шагом, то по мере её возрастания сумма расходов, связанных с тоннокилометровой работой локомотива по преодолению основного удельного сопротивления движению поезда и расходов, связанных с поезда-часами на каждом шаге интегрирования сначала будет уменьшаться, а затем станет возрастать. Момент перехода от снижения к возрастанию суммарных расходов является сигналом достижения оптимальной скорости движения поезда, при которой суммарные расходы на движение являются минимальными.

Найденная таким образом оптимальная скорость движения поезда является одинаковой для всех элементов профиля пути, по которым поезд движется с тягой независимо от крутизны их уклонов. Для грузовых поездов с тепловозной тягой в сложившихся на сегодняшний день условиях тяговая оптимальная скорость находится на уровне 45–55 км/ч.

УДК 657.6:656.2

### УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СЛУЖБИ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сьогодні залізничний транспорт України втрачає свої позиції на ринку транспортних