

представленням органам управління, засобам масової інформації та громадськості у зручному та зрозумілому форматі.

Система державного управління, що стосується захисту критичної інфраструктури, має включати два рівні прийняття рішень:

1. Загальнодержавний рівень.
2. Регіональний рівень.

Для кожного з цих рівнів потрібно визначити відповідні повноваження та з'ясувати ступінь відповідальності за прийняті рішення. На загальнодержавному рівні це включає управління як зовнішніми, так і внутрішніми стратегічними ризиками для критичної інфраструктури, тоді як на регіональному рівні ця відповідальність обмежується внутрішніми ризиками для критичної інфраструктури.

#### *Список використаних джерел*

1. Белай С. В. Державні механізми протидії кризовим явищам соціально-економічного характеру: теорія, методологія, практика. Монографія. Харків : Національна Академія НГУ. 2015. 349 с.
2. Горбулін В. П. Засади національної безпеки України. Київ. Інтертехнологія. 2009. 272 с.
3. Бірюков Д. С., Кондратов С.І. Захист критичної інфраструктури: проблеми та перспективи впровадження в Україні. *Аналітична доповідь*. Київ. ПП «Видавництво «ФЕНІКС». 2012. 92 с.
4. Суходоля О. М. Захист критичної інфраструктури в умовах гібридної війни: проблеми та пріоритети державної політики України. *Стратегічні пріоритети*. 2016. № 3(40). С. 62–76.

**КЛИМЕНКО О.В.**, ст.викладач

**ОБОЗНИЙ О.М.**, ст.викладач

**МАКСИМОВ М.В.**, асистент

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЛОКОМОТИВНИХ ДЕПО**

Залізничний транспорт України є великою і складною технічною та соціально-економічною системою, яка перебуває у постійній взаємодії з галузями промисловості та сільського господарства.

Функціонування залізниць України в умовах реформування її економіки потребує нестандартних управлінських рішень, що забезпечують зростання продуктивності праці, покращення експлуатаційних показників роботи рухомого

складу, його надійності та підвищення ефективності фінансової діяльності локомотивних депо. Нові економічні відносини висувають на передній план необхідність запровадження на транспорті нових форм організації та планування роботи та поточного утримання локомотивного парку.

Комплекс заходів щодо підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, передбачений у «Концепції та програмі реструктуризації залізничного транспорту України», спрямований на вирішення завдань адаптації його до роботи в ринкових умовах господарювання, забезпечення потреб до якості транспортних послуг, економічної ефективності виробничо-фінансової діяльності.

Державна програма покращення роботи залізничного транспорту передбачає реструктуризацію локомотивного господарства, де поряд із створенням нових серій українських локомотивів для забезпечення необхідних обсягів перевезень, набули розвитку питання модернізації та підвищення надійності існуючого локомотивного парку, посилення бази та технічного оснащення локомотивних депо.

Локомотивному господарству належить одне з основних місць у забезпеченні перевізного процесу. На її частку припадає близько 40% експлуатаційних витрат залізниць.

Протягом усієї 160-річної історії розвитку залізниць зазнавали змін методи експлуатації локомотивів, їх технічного обслуговування та організації праці локомотивних бригад, удосконалювалася матеріально-технічна база, покращувалося використання локомотивів як за потужністю, так і за часом, знижувалися експлуатаційні витрати, підвищувалася надійність рухомого складу.

Певні зміни зазнавала структури управління локомотивним господарством.

Парк локомотивів, необхідний для освоєння заданих перевезень вантажів та пасажирів, визначає потужність усіх елементів тягового господарства, штат депо, енергетичні та матеріальні витрати на перевезення. Від відповідності готівкового парку локомотивів їхньої розрахункової потреби залежить чітке виконання графіка руху поїздів.

Потреба парку локомотивів, склади локомотивних депо їх технічне оснащення визначаються окремо для виконання вантажних та пасажирських перевезень, передавальної, маневрової та іншої роботи. Розрахунки ведуться аналітичними та графічними методами.

Основними завданнями локомотивного депо є:

- забезпечення технічно справного стану локомотивного парку та сталої роботи локомотивів в експлуатації;

- забезпечення безпеки руху поїздів, розробка та здійснення заходів щодо попередження порушень, аварій та випадків шлюбу в роботі;
- розвиток, утримання у справному стані та раціональне використання депівських пристроїв та обладнання, впровадження новітніх досягнень науки і техніки, передового досвіду, максимальне використання виробничих потужностей, підвищення рівня механізації трудових процесів, організація двозмінного, а на унікальному та дорогому обладнанні і там, де необхідно за умовами виробництва, трьох або чотирьох змінного режиму роботи;
- покращення умов праці, організації робочих місць та дотримання вимог, правил та норм з техніки безпеки та виробничої санітарії.

Продукцією локомотивного депо є перевезення та ремонт. Для її вимірювання прийнято наступні одиниці: 1000 т-км бруто за видами руху та тяги, 1000 локомотиво-годин маневрової та господарської роботи, один відремонтований локомотив за серіями та видами ремонту, обсяг ремонту в наведених одиницях.

Локомотивні депо виконують роботи та надає послуги відповідно до плану та договорів. Ділянки експлуатації, технічного обслуговування, поточного ремонту локомотивів та інші підрозділи, що входять до складу локомотивного депо, працюють на умовах внутрішнього господарського розрахунку або колективного підряду.

При розробці діагностичного забезпечення технічних систем насамперед необхідно виконати аналіз надійності об'єкта діагностування з метою виявити вузли, що лімітують надійність. Для виконання аналізу надійності зібраний статистичний матеріал систематизований за видами обладнання.

Отже, при складанні класифікатора у тепловозі виділено такі основні системи: екіпажна частина, допоміжне обладнання, передача, дизель. Кожна із систем розбивається за функціональною ознакою на підсистеми, які відповідають основним вузлам та агрегатам, що становлять систему. Наприклад, система "Передача" складається з наступних підсистем: "Силові електричні машини та силові електричні ланцюги", "Допоміжні машини", "Електричні апарати", "Електричні ланцюги систем управління", "Контрольно-вимірювальні прилади". У кожній з підсистем виділяються складові (вузли, ланцюги, деталі), що дозволяє систематизувати збирання та зберігання даних про ушкодження вузлів локомотивів. З метою автоматизації за допомогою ЕОМ процесу зберігання та обробки даних про виникаючі відмови, відповідно до класифікатора відмов.