**МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ НА МЕЖГОСУДАРСТВЕННОМ СТЫКОВОМ ПУНКТЕ**

Г. А. Камаретдинова, аспирант (3 год обучения)

Научный руководитель – Н. Ф. Сирина, д.т.н., профессор кафедры «Вагоны»

В современном развивающемся мире, существует необходимость в укреплении государственных границ. Техническая эксплуатация подвижного состава, требует особого контроля по обеспечению безопасности и надежности. Ответственность за выполнение данных требований возложена на подразделение вагонного хозяйства – межгосударственный стыковой пункт (далее МГСП). Контроль и регулирование технического состояния вагона достигается в процессе технического обслуживания (далее ТО). Но и процесс ТО часто подвергается влиянию различного рода факторов, что в совокупности ведет к материальным и финансовым потерям. Подобные ситуации несут рисковый характер, следовательно, требуют анализа и обработки данных с дальнейшей их классификацией для МГСП.

Масштабность холдинга ОАО «РЖД» и объемы производственной деятельности не обходятся без влияния сопутствующих им факторов. На сегодняшний день существует корпоративная система управления рисками, наибольшее распространение в решении проблем управления рисками получило в отраслях финансовой, инвестиционной и экономической сферах деятельности. В сфере технической эксплуатации подвижного состава управление рисками требует проведения научных исследований и разработки методик анализа и оценки рисков. Согласно статистике, основная доля отказов подвижного состава происходит в результате некачественного технического обслуживания вагонов, прибывших с сопредельных государств. Для уменьшения технико-экономических потерь необходимо разработать систему управления рисками в процессе технического обслуживания на межгосударственных стыковых пунктах. Исследование современного методологического аппарата оценки рисков выявил, что необходимо развитие вероятностных методов, отражающих поведение и количественную оценку случайных событий.

Разработке математической модели управления рисками на межгосударственном стыковом пункте уделено особое внимание. Проведена математическая формализация технической составляющей внутренних рисков межгосударственного стыкового пункта. Введены количественные показатели интенсивности подачи вагонов на МГСП под ТО и коэффициент доли неисправных вагонов, отражающих вероятность появления технически неисправных вагонов в течение нормированного временного отрезка, т.е. передача их для дальнейшей технической эксплуатации недопустима. Разработана модель влияния внешней среды на риски технической эксплуатации вагонов.