

[2] Український інститут майбутнього. Україна 2030 – країна з розвинутою цифровою економікою.: URL: <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoju.html#6-2-2>. – Дата звернення 16.04.2021.

[3] Гужва, В. М. Цифрова трансформація підприємств: електронний документообіг на основі блокчейну / В.М. Гужва, М.В. Парфенчук // Приазовський економічний вісник. – 2019. – Випуск 4(15). – С. 283-293.

**УДК 656.71:025**

## **ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНИЦЬ І СТАНЦІЙ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

### **WAYS TO IMPROVE THE OPERATION OF LOW-ACTIVITY SECTIONS AND STATIONS IN MODERN CONDITIONS**

*канд. техн. наук С.М. Продашук, канд. псих. наук. К.В. Кім  
С.В. Бакаєв, А.М. Локтевич*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*S. Prodashchuk, PhD (Tech.), K. Kim, PhD (Psych.)  
S. Bakaiev, A. Loktievych*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Майже половина залізничних колій в Україні – малодіяльні. Збиткова інфраструктура залізниці сьогодні становить 45,7% ділянок і сукупно виконує лише 2,1% тоннокілометрової роботи. За неї Укрзалізниця отримує лише 543 млн грн, тоді як видатки на її утримання становлять понад 7,8 млрд грн [1].

За існуючими Правилами технічної експлуатації залізниць України до малодіяльних ділянок віднесено ділянки, що за розмірами руху пасажирських і вантажних поїздів ( у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу [2].

Низька ефективність малодіяльних залізничних ліній, викликана спадом виробництва в районах обслуговуваних цими лініями, і виражається в тому, що витрати на утримання малодіяльних ліній, штату співробітників, здійснення перевезень по цих лініях і управління ними більше ніж доходи, що одержані від перевезень вантажів і пасажирів, тобто фінансово-економічний результат не забезпечує рентабельності від власної діяльності. Це вимагає відшукування шляхів зниження їх збитковості, і перш за все за рахунок ефективного використання інфраструктури, що є досить актуальним для Укрзалізниці.

Враховуючи аналіз проведених досліджень і світову практику, щодо вирішення проблеми малодіяльності ділянок та станцій залізничного транспорту стає можливим виділення основних напрямків вирішення даної проблеми які будуть актуальні саме для Укрзалізниці:

- закриття або тимчасова консервація нерентабельних станцій для подальшої передачі їх в приватний сектор;
- оптимізація технології обслуговування ліній, скорочення витрат;
- створення туристичних маршрутів.

Закриття лінії є найбільш кардинальним заходом. Більшість малодіяльних ліній мають є соціально значущими, пов'язуючи віддалені міста і селища з

великими містами і центрами, тим самим вирішуючи проблеми транспортної доступності територій. Крім цього, малодіяльні лінії стимулюють розвиток виробництва і зростання зайнятості населення, вирішують численні соціальні проблеми розвитку територій. Крім того, закриття малодіяльних дільниць і станцій призведе до втрати вантажовласників і пасажирів, а звідси і до зменшення конкурентоспроможності залізниць порівняно з іншими видами транспорту.

У деяких випадках замість закриття малодіяльної дільниці або станції застосовують її консервацію. В цьому випадку на станціях не міститься штат працівників, не потрібне технічне обслуговування пристроїв інфраструктури. Враховуючи перспективу зростання обсягів і активізацію промпідприємств, ці станції в будь-який момент Таким чином за рахунок консервації ми можемо заощадити на експлуатаційних витратах [3].

Але якщо закриття або консервація на певній малодіяльній дільниці є заходами неможливими, то для скорочення витрат утримання дільниці проводиться оптимізація технології її обслуговування. Можливі такі варіанти поточних експлуатаційних витрат: модернізація технічного оснащення і реконструкція; зменшення витрат за певними статтями витрат. Зменшення витрат досягається через приведення у відповідність з обсягами перевезень технічних засобів і контингенту працюючих. З цією метою малодіяльні станції переводяться на роботу в денний час, оптимізується технологія роботи.

Кожне з наведених напрямків роботи має свої переваги і недоліки, і кожне певною мірою дозволить компенсувати витрати, понесені Укрзалізницею. Але всі вони не є універсальними і будь-яка малодіяльна дільниця вимагає індивідуального підходу і прийняття раціонального тільки для неї рішення, яке буде залежати від багатьох факторів: наявність альтернативних видів транспорту; показників роботи; кількості користувачів і соціальна значимість дільниці та інших. Одним з варіантів може бути концентрація роботи на меншій кількості опорних станцій та можливість побудови автомобільного терміналу. Як доповненням може виступати створення туристичних маршрутів, введення в експлуатацію спеціального рухомого складу (відреставрованих люксових вагонів 20-го століття), проведення масової рекламної компанії, створення інфраструктури націленої на туристів.

[1] Майже половина залізничних колій в Україні – малодіяльні та завдають збитків Укрзалізниці на понад 7 млрд грн щороку – результати дослідження. URL: [https://uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/495271/](https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/495271/) (дата звернення: 11.04.2021).

[2] Правила технічної експлуатації залізниць України : наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. №411. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97#Text> (дата звернення: 11.04.2021).

[3] Кириленко О.М., Разумова К.М., Новак В.О. Малодіяльні дільниці залізничного транспорту України: зарубіжний і вітчизняний досвід: монографія. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2020. 124 с.