**Кириленко О.М., к.е.н., доцент**

**Висоцька М.П., к.е.н., доцент**

**Національний авіаційний університет**

**ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТА АНАЛІЗ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ**

Проблема експлуатації МДЗ виникла вже давно та гостро стоїть не тільки перед українськими залізницями, але має місце в Європейських країнах, де такі ділянки називаються «другорядними», та Російській Федерації. В Україні поняття «малодіяльна ділянка» (МДЗ) визначається єдиним критерієм згідно Правил технічної експлуатації – розміром руху пасажирських та вантажних поїздів (у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу.

На основі визначеного критерію був проведений аналіз малодіяльних ділянок на Південно-Західній залізниці станом на 01.01.2012 року. Понад 1,8 тис. км ПЗЗ можна вважати малодіяльними ділянками. Питома вага МДЗ на ПЗЗ складає 39,5 %.

В таблиці 1 приведена інформація про розподіл МДЗ за окремими дирекціями залізничних перевезень.

*Таблиця 1*

**Малодіяльні ділянки за окремими дирекціями ПЗЗ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Назва дирекції | Кількість ділянок | Питома вага, % | Протяжність, км | Питома вага, % |
| Київська | 4 | 11,4 | 158 | 8,5 |
| Конотопська | 7 | 20,0 | 350 | 18,9 |
| Коростенська | 4 | 11,4 | 344 | 18,7 |
| Козятинська | 9 | 25,7 | 245 | 13,3 |
| Жмеринська  | 11 | 31,5 | 750 | 40,6 |
| Всього | 35 | 100 | 1847 | 100 |

Середня протяжність малодіяльної ділянки на ПЗЗ складає 52 км. Очевидним є факт, що найбільшу питому вагу серед дирекцій, що мають МДЗ, є Жмеринська. Ця дирекція є географічно найвіддаленішою від столиці та відповідно має значну кількість незадіяних пропускних спроможностей. Конотопська, Коростенська та Козятинські дирекції залізничних перевезень розташовані практично рівновіддалено від столиці, тому приблизно мають однакову питому вагу МДЗ. Найменша кількість МДЗ знаходиться в Київській дирекції. Отже, очевидний висновок: чим далі від великого адміністративного чи промислового центру, тим більша кількість МДЗ.

На рис. 1 зображено розподіл МДЗ за видами сполучення та розмірами руху. Даний рисунок дає можливість зрозуміти, незатребуваність якого виду сполучення призводить до падіння розмірів руху та перетворення залізничної ділянки на малодіяльну.

**Рис. 1 Розподіл МДЗ за розмірами руху та видами сполучення**

Отже, аналіз графіків руху свідчить про те, що 74 % малодіяльних ліній ПЗЗ мають дуже низькі добові розміри руху всього від 0-2 пар поїздів, 15 % - 3-5 пар поїздів, 10 % - 6-8 пар. При дуже малих розмірах руху поїздів від 0-2 пар на 89,5 % рух здійснюється у приміському сполученні, і тільки по 5 % на таких ділянках забезпечують вантажні та дальні пасажирські поїзди.

Така ситуація, потребує більш детального аналізу окремо взятих малодіяльних ділянок з розмірами руху 0-2 пари на добу. Так як в більшій мірі дані ділянки не відіграють значної ролі в забезпеченні руху в дальньому та вантажному сполученнях. Однак, такі ділянки потребують значних експлуатаційних витрат на їх утримання та функціонування. Окрім того, забезпечення руху приміських поїздів на цих ділянках не тільки не є економічно ефективним, але є дуже збитковим явищем. Тому в ході подальших досліджень варто детально розглянути кожну таку залізничну ділянку і розглянути питання про доцільність їх експлуатації взагалі в майбутньому, прорахувати розміри економії витрат від закриття вище зазначених ділянок. Умови експлуатації Залізничних ділянок з розмірами руху від 3-8 пар на добу потребуватимуть іншого підходу, який залежатиме від значимості кожної такої ділянки та її географічно розташування.