**д.е.н., професор Сич Є.М.,**

**к.е.н., доцент Кириленко О.М.**

**Національний авіаційний університет**

**АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ НА МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНКАХ ЗАЛІЗНИЦЬ**

В Україні пасажирські залізничні перевезення на ділянках з малими розмірами руху збиткові, як і у багатьох країнах світу. Проблему організації приміського залізничного сполучення на ділянках з невеликим обсягом пасажиропотоку слід вирішувати з урахування інтересів не тільки залізниць (комерційний аспект), але і суспільства (соціальний аспект), маючи на увазі переважне використання залізничних виробничих потужностей для пасажирських перевезень.

Одним з найважливіших напрямків державної транспортної політики повинна бути модернізація та розвиток інфраструктури автомобільного і залізничного транспорту. В даний час учені надають одне з першорядних значень проблемі розвитку пасажирського транспорту. Ця проблема стоїть на четвертому місці слідом за питаннями забезпечення людства продуктами харчування, збереження миру, пошуку нових систем освіти. Одним з аспектів цієї проблеми є подальший розвиток пасажирського залізничного сполучення на малодіяльних ділянках.

До малодіяльних ділянок варто підходити індивідуально і дивитися, що вигідніше - побудувати автомобільну трасу або зберегти залізницю, але пустити інший рухомий склад малої місткості. Більшість малодіяльних ліній треба зберігати, але питання впирається в економічну доцільність. Залізниці пропонують зберігати пасажирське сполучення, якщо буде встановлено відповідальні орагни, що будуть платити за експлуатацію рухомого складу, який возить один вагон і пятьох осіб в ньому. Конкретних та компромісних пропозицій, спрямованих на модернізацію рухомого складу, розробку більш привабливих маршрутів для пасажирів, залізниці та органи місцевого самоврядування поки що не знайшли.

З іншого боку, низька економічна ефективність малодіяльних дільниць гостро ставить питання скорочення експлуатаційних витрат на них, що можливо, в тому числі і за рахунок автоматизації управління. При цьому з'являються і додаткові витрати на впровадження та обслуговування систем автоматики, тобто виникає задача оптимізації оснащеності системами автоматики таких ділянок та пошуку економічно ефективних варіантів автоматизації управління.

Враховуючи результати раніше проведених досліджень ефективності експлуатації малодіяльних ділянок на одноколійних лініях і зміни умов (технічних й економічних), дійшли висновку, що результати дослідження будуть актуальними і на ділянки з невеликими розмірами руху (до 10-15 пар поїздів на добу).

Сьогодні Укрзалізниця не пропонує закривати малодіяльні лінії, адже вони життєво необхідні регіонам. Пропонується повне сприяння областям та районам, які захочуть та зможуть взяти збиткові лінії у свою власність. Але для передачі такої власності потрібне рішення уряду. І взагалі це довга і складна процедура. Крім того, у регіонів має бути чітке розуміння, за що вони будуть утримувати інфраструктуру ліній, де візьмуть персонал для її обслуговування та ремонту. Схоже, поки в ініціаторів передачі такого розуміння немає.

На підставі комплексного обстеження малодіяльних ділянок залізничного комплексу України вважаємо, що потрібно розробити Методику вибору оптимального варіанту організації пасажирських перевезень на малодіяльних ділянках залізниць. Дана методика дозволить організовувати пасажирське сполучення найбільш оптимальним способом – з найменшими витратами і повним задоволенням потреб пасажирів в перевезенні.

Методика оптимального варіанту організації пасажирського сполучення повинна бути розроблена на основі комплексного аналізу всієї мережі залізниць. Також потрібно дослідити транспортний ринок, проаналізувати сильні і слабкі сторони конкурентів, оцінити пасажиропотік, сегментувати пункти зупинки, чітко окреслити потреби і скласти соціальні портрети пасажирів.