

розроблено модель вибору контейнерних накопичувально-розподільчих терміналів із загальної кількості терміналів центру транспортного сервісу, що забезпечує мінімізацію фінансових ризиків компанії при створенні КНЦР.

[1] О.В. Лаврухін, Б.М. Немировський Удосконалення технології роботи контейнерних терміналів на основі впровадження інтелектуальних передових технологій «ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ». Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Вип. 13. 2017р. с. 46-51

[2] Технологічний процес роботи контейнерного пункту станції Харків – Ліски. Типовий технологічний процес роботи контейнерного пункту. – Київ, 2007. – 28 с.

УДК 656.223

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК

ORGANIZATION OF THE WORK OF RAILWAY STATIONS IN MALODIUM SECTIONS

асп. Н.А. Носко, д.т.н., проф. Д.В. Ломотько

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*postgraduate N. A. Nosko, Doct. Of Science (tech.) professor D. V. Lomotko,
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Малодіяльні ділянки — залізничні колії загального користування з невисокою грузонапряжністю і низькою ефективністю роботи. Що ж мається на увазі під «невисокою грузонапряжністю» і «низькою економічною ефективністю»?

Низька ефективність виражається в економічному ефекті — витрати на утримання малодіяльних ділянок, штату співробітників, здійснення перевезень по цих ділянках і управління ними більше ніж доходи, одержувані від перевезень вантажів і пасажирів, тобто фінансово-економічний результат не забезпечує рентабельності від власної діяльності — тільки третина витрат покривається тарифними надходженнями [1].

Таким чином, ґрунтуючись на визначенні малодіяльних залізничних ділянок виникає питання — які заходи необхідно вжити для того, щоб компенсувати ПАТ «Укрзалізниця» понесені збитки?

Існує кілька напрямків роботи в рамках даної проблеми, основні з них:

- пошук вантажної бази для зростання завантаження ліній;
- оптимізація технології обслуговування ліній, скорочення витрат;
- закриття або передача на баланс зацікавленим сторонам не що має потенціалу розвитку ліній.

Почнемо з найбільш кардинальних заходів — закриття лінії. До даного рішення варто підходити виважено, тому що більшість малодіяльних ліній мають оборонне значення для держави, забезпечуючи спеціальні замовлення і

військові перевезення. Інші ж є соціально значущими, пов'язуючи віддалені міста і селища з великими містами й 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. Все це змушує місцеві органи влади негативно ставитися до закриття малодіяльних ділянок [2].

У деяких випадках замість закриття малодіяльних ліній застосовують її консервацію, тобто управління рухом перемикається на диспетчерську централізацію і в дорожній центр управління перевезеннями.

Але якщо закриття або консервація на певній малодіяльних лінії є заходами неможливими, то для скорочення витрат на утримання лінії проводиться оптимізація технології її обслуговування:

- Модернізація ділянки шляхом технічного переозброєння і реконструкції.
- Модернізація ділянки шляхом технічного переозброєння й реконструкції.

Є ще один варіант — малодіяльні залізничні ділянки передаються суб'єктам Укрзалізниці, продаються зацікавленим організаціям або здаються на умовах оренди, спільного підприємства або аутсорсингу. Подібні заходи застосовуються для залучення приватних коштів для поліпшення стану залізничних колій, залучення нових користувачів послуг і збільшення їх обсягу, підвищення доходів за допомогою отримання викупної ціни та орендної плати, а також зниження витрат на утримання залізничних колій.

Кожне з наведених напрямків роботи має свої переваги та недоліки, і кожне в певній мірі дозволить компенсувати витрати, понесені АТ «Укрзалізницею». Але всі вони не є універсальними й будь-яка з малодіяльних ділянок вимагає індивідуального підходу і прийняття правильного тільки для неї рішення, яке буде залежати від безлічі факторів.

1. Наявність альтернативних видів транспорту;
2. Об'ємні, якісні, фінансово — економічні показники роботи ділянки;
3. Перелік користувачів і соціальна значущість лінії.

Розглянуті питання ефективності змісту малодіяльних ділянок, запропоновані варіанти підвищення їх ефективності, заходи для компенсації вже понесених збитків від нерентабельності їх діяльності. Кожне із запропонованих заходів вимагає прийняття рішень, властивих конкретному малодіяльних ділянці.

[1] Носко Н.А. Визначення поняття малодіяльна станція. 14-та Міжнародна науково-практична конференція «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика»(7-9.06.2018р. Харків).С.43-44.

[2] Васильєв А.А. Формування і розвиток малодіяльних залізничних ліній та розв'язання проблеми їх функціонування / А.А. Васильєв // Транспортна наука, техніка, управління - 2012, - № 10 - С. 17-19.

[3] Наказ від 12.11.2012р. №667 "Про затвердження Порядку визначення майна залізничного транспорту, що передається публічному акціонерному товариству "Українська залізниця" на праві господарського відання".

[4] Наказ 05.12.2000 N 555-Ц «Про затвердження та введення в дію загального Положення про залізничну станцію».