

УДК 657. 47

*Оксана Кириленко, к.е.н., доц.  
(доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної  
діяльності підприємств Національного авіаційного університету)*

### **ЕКОНОМІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Для утримання ніші на ринку транспортних послуг необхідно проводити моніторинг фінансово-економічних показників і стану організаційно-технічного оснащення, впровадження нової техніки та сучасної технології, що сприятиме оперативному реагуванню на попит та пропозиції виробничих та інших галузей господарства.*

*Для більш обґрунтованого врахування попиту і пропозицій на вантажні перевезення на малодіяльних ділянках у ринкових умовах проаналізовано розвиток та характеристики основних малодіяльних ділянок за залізницями України. Вирішення питань підвищення ефективності роботи залізниць України проведено з використанням результатів аналізу сучасного стану залізничної мережі, технічних засобів транспорту, умов експлуатації малодіяльних ділянок, рівня транспортного обслуговування та рентабельності досліджуваних об'єктів. З урахуванням виконаного аналізу соціально-економічних аспектів формування мережі залізниць, характеристики існуючих малодіяльних ділянок за залізницями, а також прогнозу вантажообігу залізничного транспорту та з метою розробки заходів з покращення ефективності функціонування малодіяльних ділянок, в майбутньому доцільно було б виконати прогноз транспортної роботи малодіяльних ділянок до 2020 року.*

*Ключові слова: залізничний транспорт; малодіяльні ділянки, тарифна політика.*

*Кириленко Оксана, к.э.н.  
(доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предпри-  
ятий, Национальный авиационный университет)*

### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЛИНИЙ ЖЕЛЕЗНОЖОРОЖНОГО ТРАСПОРТА**

*Для удержания ниши на рынке транспортных услуг необходимо проводить мониторинг финансово-экономических показателей и состояния организационно-технического оснащения, внедрение новой техники и современной техно-*

© Кириленко О.М., 2016

*Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35*

---

логии, что будет способствовать оперативному реагированию на спрос и предложения производственных и других отраслей хозяйства.

Для более обоснованного учета спроса и предложений на грузовые перевозки на малодеятельных участках в рыночных условиях проанализировано развитие и характеристики основных малодеятельных участков за железными дорогами Украины. Решение вопросов повышения эффективности работы железных дорог Украины проведено с использованием результатов анализа современного состояния железнодорожной сети, технических средств транспорта, условий эксплуатации малодеятельных участков, уровня транспортного обслуживания и рентабельности исследуемых объектов. С учетом выполненного анализа социально-экономических аспектов формирования сети железных дорог, характеристики существующих малодеятельных участков за железными дорогами, а также прогноза грузооборота железнодорожного транспорта и с целью разработки мероприятий по улучшению эффективности функционирования малодеятельных участков, в будущем целесообразно было бы выполнить прогноз транспортной работы малодеятельных участков до 2020 года.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, малодеятельные участки, тарифная политика.

*Oksana Kirilenko, c. e. s.*

*(Associate Professor, Department of management*

*of foreign economic activity of enterprises, National aviation University)*

#### ECONOMIC CHARACTERISTICS OF LOW-TRAFFIC SEGMENTS OF RAILWAY TRANSPORT

*To retain niches in the transport market need to be monitored financial and economic indicators and status of organizational and technical equipment, introduction of new equipment and modern technology that would facilitate rapid response to demand and supply, production and other sectors of the economy.*

*For more informed consideration of demand and supply for cargo transport on the light stations in a market environment analysis of the development and characteristics of the basic low-traffic segments for Railways of Ukraine. The decision of questions of increase of efficiency of work of Railways of Ukraine carried out using the results of the analysis of the current state of the railway network, technical means of transport, usage conditions, low-traffic segments, level of transport service and profitability of the studied objects. Taking into account the executed analysis of the socio-economic aspects of the formation of the railway network, the characteristics of existing low-traffic segments for Railways, as well as the forecast of the rail freight transport and to develop measures on improvement of efficiency of functioning of low-traffic segments, in the future it would be appropriate to perform the forecast of transport work low-traffic segments until 2020.*

*Keywords:* railway transport, melodiands plot, tariff policy

**Постановка проблеми.** Про велику розбіжність показників, що характеризують малодіяльні ділянки свідчить аналіз використання рухомого складу за формою статистичної звітності ЦО-4 Укрзалізниці.

Проведення комплексного аналізу різних наукових підходів до формування та ефективної експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України та інших країн ближнього та далекого зарубіжжя, пов'язано з тим, що вони працюють у логістичному ланцюгу, який з'єднує країни Заходу і Сходу і якому притаманні неординарні процеси, що пов'язані з необхідністю перевантаження вагонів різних типів, власності у морських та річкових портах, на прикордонних станціях при переході з однієї ширини колії на іншу, їх адаптації до умов експлуатації вагонного парку різних країн СНД, що безпосередньо впливає на рівень фінансово-економічного стану та формування транспортної тарифної політики.

Для більш обґрунтованого врахування попиту і пропозицій на вантажні перевезення на малодіяльних дільницях у ринкових умовах проаналізовано розвиток та характеристики основних малодіяльних дільниць за залізницями України.

**Аналіз останніх публікацій і досліджень.** Проблемами експлуатації малодіяльних ділянок залізниць і їх перспективами функціонування займається А.Задоя, В.Макаєв, Г.Гільмутдінова, О.Прошкіна, Т.Якель та інші.

Але цілями діяльності вказаних науковців були розробка концептуальних засад модернізації малодіяльних залізничних ліній транспортної корпорації ВАТ «РЖД», з переважним використанням виробничих потужностей малодіяльних ліній для пасажирських перевезень.

Проблема функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту України з економічної точки зору, за напрямками вантажного та пасажирського руху, розробка заходів зі зменшення збитковості таких дільниць сучасними науковцями майже не досліджується.

**Мета даної статі** полягає у дослідженні економічних показників функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З метою розробки заходів з покращення ефективності діяльності малодіяльних дільниць та у результаті комплексного аналізу різних наукових підходів щодо формування тарифної політики на різних етапах розвитку економіки нашої країни й інших закордонних держав обґрунтовані найбільш сприятливі та придатні умови і особливості експлуатаційної діяльності залізниць України, які після відповідної математичної обробки використані у вирішенні поставлених у даній статті завдань.

Забезпечення конкурентоспроможності залізниць України на ринку транспортних послуг залежить від рівня обґрунтованості та врахування дії різних факторів на функціонування малодіяльних дільниць. Одним з найбільш дієвих факторів ефективного функціонування малодіяльних дільниць в конкурентному ринковому середовищі, як свідчить зарубіжна практика, є розробка та застосування гнучких тарифів залежно від попиту та пропозицій на перевезення та конкретних умов експлуатації дільниці.

Основна частина перевезень вантажів здійснюється на тепловозних напрямках. При розбудові, а потім у процесі експлуатації електрифікація малодіяльних напрямків вважалась не ефективною.

В той же час, порівнюючи співвідношення тарифних плат за перевезення різних вантажів в інших країнах можна побачити, що рівень тарифів на транспортування вантажів на українських залізницях – найнижчий.

Одна з причин збитковості малодіяльних дільниць – тарифи. Залізниця піднімає тариф, прагнучи хоч як-небудь перекрити витрати, пов'язані з експлуатацією дільниці. Та рівень тарифу доходить до межі, за якою споживач транспортної продукції не спроможний замовити послуги залізничного транспорту. Він або взагалі відмовляється від перевезень (стратегія скорочення, ліквідації), або обирає більш лояльний вид транспорту.

Зі сказаного виходить, що удосконалення тарифної політики українських залізниць необхідно проводити з врахуванням характеристики експлуатаційних дільниць, рівня гармонізації національного транспортного законодавства з Європейським, що в ринкових умовах має забезпечити рівноправний доступ до ніші ринку транспортних послуг – малодіяльні дільниці. Звідси також виходить, що діюча тарифна система, що заснована на середньомережевій собівартості, не дозволяє диференційовано оцінювати ефективність вантажних перевезень на малодіяльних дільницях, що не сприяє повному та своєчасному використанню економічних важелів для регулювання тарифів з метою забезпечення додаткових обсягів вантажних перевезень та надходження грошових коштів від них на ділянках з потенційно низькою вантажонапруженістю.

При вирішенні завдань щодо раціонального скорочення тарифних плат на малодіяльних дільницях набагато більше резерву мають сусідні країни порівняно з Україною, де рівень розвитку технічних засобів, можливостей для переходу на спрощені методи експлуатації набагато більший. Тому необхідно провести додаткові дослідження з порівнянням показників, що характеризують малодіяльні дільниці різних країн та визначити обґрунтовані співвідношення між тарифами.

Для утримання ніші на ринку транспортних послуг необхідно проводити моніторинг фінансово-економічних показників і стану організаційно-технічного оснащення, впровадження нової техніки та сучасної технології, що сприятиме оперативному реагуванню на попит і пропозиції виробничих та інших галузей господарства.

Питання удосконалення тарифної системи тісно пов'язані у фінансовому відношенні з функціонуванням малодіяльних ділянок залізниць і нерентабельністю пасажирських перевезень, вирішення яких без врахування входження процесу реформування залізниць в активну фазу дуже проблематичне.

Аналіз існуючого фінансового стану залізниць України та розрахунків рівнів собівартості з врахуванням транспортної складової в ціні продукції на окремих ділянках на напрямках дозволяє виявити недоліки в організації перевезень, зробити обґрунтовані висновки та запропонувати заходи щодо підвищення ефективності функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту, що виходить з докладної характеристики малодіяльних дільниць (табл. 1 – 5) [1-3].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

*Таблиця 1. Характеристика малодіяльних ділянок Придніпровської залізниці*

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. дільн., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км		% про-бігу порож. ваг. до загальн.	сер. вага поїзда бруutto, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швид-кість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				дільн., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>1-а Дирекція</b>												
1	Красноград – Ново-московск Дн.	в	98	0,1	12776	20959	25	965	15,7	31,8	33,9	33,4
		п	98	0,1	9082	15684	35	1172	18,1	33,1	33,1	32,4
<b>2-а Дирекція</b>												
2	Сурское – Апосто-лово	в	139	4,6	5527230	7577950	3,6	4550	54,8	32,7	38,2	22,5
		п	139	4,5	5032108	7040404	18,4	4282	55,6	35,1	39,5	22
<b>3-я Дирекція</b>												
3	Камыш Заря – Федо-ровка	в	129	0,2	157481	235775	21,3	2794	38,8	38,6	41,1	24,2
		п	129	0,4	83791	269566	83,7	1806	55,2	38,2	42,2	23,2
4	Мечетная – Пологи - Бердянск	в	183	3	3592430	4977534	6,4	4224	50	36	40	23,5
		п	183	2,9	1120427	2790668	59,4	2957	62,5	41	42,2	23,6

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

*Таблиця 2. Характеристика малодіяльних дільниць Південної залізниці*

№ з/п	Найменування дільниці	Довж. дільн., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% пробігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				дільн., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>Харківська Дирекція</b>												
1	Основа – Харків Левада	в	6	0,1	8500	24167	100	1959	41,1	24,3	24,3	24,2
		п	6	0,1	333	1167	0,0	833	22,3	21,3	24,2	23,2
2	Індустріальна – Хар. Бал.	в	10	0,1	6100	27300	83,3	1161	26,1	23	23	23,5
		п	10	0,3	153600	216000	4	1971	23,1	16,9	23,5	23,6
<b>Сумська Дирекція</b>												
3	Ілек-Пеньков – Баси	в	49	0,1	1082	4755	83	650	18,8	16	20	24,2
		п	49	0,1	14429	22224	0,0	1269	16,5	18,9	19,3	23,2
<b>Полтавська Дирекція</b>												
4	Лохвиця – Гадяч	в	43	0,1	6140	23395	74,1	734	20,7	16,5	21,3	23,6
		п	43	0,1	10140	22233	50	1321	20,4	19,9	22,7	24,2

*Таблиця 3. Характеристика малодіяльних дільниць Південно-Західної залізниці*

№ з/п	Найменування дільниці	Довж. дільн., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% пробігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				дільн., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

ДН Київ												
1	Борщагов – Київ Окт	в	4	0,3	38000	130250	91,7	1298	32,3	31	41,3	30,8
		п	4	0,4	222750	329000	18,2	2352	20,8	18,2	18,2	38,6
2	Буян – Спартак	в	17	0,1	20471	32412	15,4	412	21,3	34	34	15,6
		п	17	0,1	6353	16294	87,5	618	42,5	17	17	21,1
3	Жидиничи – Жукотки	в	20	0,1	6450	10300	65,8	230	15,2	25	25	38,5
		п	20	0,1	1200	4850	100	70	2,3	50	50	36,5
ДН Казатин												
4	Трилеси – П. 8 км	в	8	0,2	89750	183000	43,6	2720	72,8	22,3	48,7	19,1
		п	8	0,1	171375	236875	6,7	4387	69,4	14,9	108	17,5
5	Погреб.1 – Погреб.2	в	20	0,1	100	2950	100	65	1,8	21,8	23,2	28,5
		п	20	0,1	600	3950	100	800	50	20	20	16,8
6	Лановці – Шепет. Пд	в	89	0,1	12427	23270	53,8	569	8,6	31,7	33,6	37,1
		п	89	0,1	23169	40180	35,3	640	12,8	34,7	37,6	21,9
7	Славута 2 – Бараньє	в	8	0,2	101875	159125	27,3	1040	17,6	13,3	13,3	20,8
		п	8	0,3	40625	111125	71,4	794	25,2	15,9	15,9	20,1
8	Андрушев – Бровки	в	22	0,1	5636	9000	68,2	185	13,1	19,2	21,8	24,7
		п	22	0,1	1591	4364	100	65	1,9	21,1	23,1	20,3
9	Кашперов. – Пост СЛБ	в	6	0,1	2667	10500	45,6	348	16,4	11	13,2	47
		п	6	0,1	6833	11833	67,5	286	15,1	21	21	23,5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
10	Попельня – Сквиря	в	30	0,1	9367	19800	68,8	372	27,8	18	18	19,6
		п	30	0,2	18233	28367	23,1	344	23,5	15	15	23,4
11	Тараща – Ракитно	в	21	0,1	810	1345	58,5	68	1,8	18,9	23,5	22,3
		п	21	2714	3952	6854	69,1	82	1,9	19,1	24,2	24,1
ДН Жмеринка												
12	Калинів 2 – Варшица	в	6	0,3	153667	213000	14,3	1746	31,6	38	38	17

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

		п	6	0,2	35333	96333	86,7	610	24,3	24,3	24,3	24,4
13	Воронков – Старок.2	в	12	0,1	3750	15417	100	656	26	19,2	32	28
		п	12	0,1	59000	79250	89,1	2025	24,5	16,3	24,8	22,1
14	Калинів.1 – Турбов	в	20	0,1	8300	15200	100	213	22,1	19,2	23,2	24,1
		п	20	0,1	8100	14800	33,3	211	24,3	18,3	22,8	44,7
<b>ДН Коростень</b>												
15	Житомир – Фастов.1	в	101	0,1	1743	2663	87,1	2366	19,8	17,5	21,3	46,5
		п	101	0,1	40	970	50	911	59,4	10,1	10,5	15,7
16	Нов.Вол. – Житомир	в	91	0,1	4538	9176	50	1790	34,6	33	33	26,4
		п	91	0,1	4692	9648	66,7	1512	32,9	23,1	23,1	23,7
<b>ДН Конотоп</b>												
17	Ворожба – 209 км/гр	в	13	0,2	9000	13308	78,1	2205	25,6	23,5	26,1	56
		п	13	0,1	2923	7231	100	1077	76,9	21,9	24,1	56
18	Глухово – Маково	в	32	0,1	5375	10688	45,5	675	21,9	18,8	18,8	15,5
		п	32	0,1	9000	17469	57,1	762	19,7	19	19	19,4
19	Баничи – Глухово	в	19	0,1	1632	3579	58,9	526	8,9	12,7	12,7	21,8
		п	19	0,1	6211	9895	56,4	1075	22,6	10,2	12,1	14
20	Хутор Мх – Знобь гр (Чигинок)	в	49	0,1	389	755	89,1	587	12,1	15,6	17,8	18,5
		п	49	0,1	1408	2041	57,9	95	15,1	21	21	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
21	Ворожба – Волф.гр	в	21	0,1	3524	6286	87,5	1095	47,6	25,3	27,8	25,1
		п	21	0,1	3190	5286	56,3	895,6	38,1	17,8	21,1	22,3
22	Низовка – Корюковк	в	16	0,1	438	813	65,8	688	12,5	16	16	24,6
		п	16	0,1	2500	4125	87,6	1016	15,6	12,8	12,8	26,1
23	ОП 43 км гр – Новг.Св	в	75	0,1	73	120	58,9	180	1	19,3	25,1	22,2
		п	75	0,1	80	133	96,3	230	1,1	23,5	26,3	19,9



ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

24	Алтынов – Короп	в	23	0,1	2609	3826	50	804	21,7	30,7	30,7	14
		п	23	0,1	174	609	67,3	348	1	23	23	24,1
25	Есмань – Хутор Михайловский (вантажопас. поїзд)	в	29	0,1	34	72	59,6	75	1	23,1	26,3	22,6
		п	29	0,1	28	41	87,6	68	1	25,1	27,4	24,4

Таблиця 4. Характеристика малодіяльних ділянок Одеської залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км	Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1 км.		% пробігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т	
				нетто	брутто				ділян., км/год.	техн., км/год.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>1-а Дирекція</b>												
1	Арциз – Березіно	в	57	0,1	5000	18281	100	268	3,7	18,6	18,6	42,1
		п	57	0,1	12895	27772	42,1	423	4,4	18,4	18,4	44,6
2	Ротово – Мигаєво	в	44	0,1	103068	181023	50,3	1455	33,9	25,7	30,2	23,7
		п	44	0,1	227932	326273	7,1	2243	34,8	23,5	36,8	25,8
<b>2-а Дирекція</b>												
3	Богачево – Дашуковка	в	46	0,1	8826	36370	53,3	452	28,6	21,5	25,1	84,5
		п	46	0,1	19522	76109	12,5	987	49,2	26,4	28,2	162,7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
4	Христинівка – Андрусово	в	95	0,1	16136	27705	50	398	25,3	19,8	22,5	23,4
		п	95	0,1	27705	41811	27,6	1653	42,1	13,6	19	23,1
5	Золотоноша – Ляп-лава	в	47	0,1	11298	17979	30,8	256	8,1	26,4	29,1	24,2
		п	47	0,1	14532	20617	0	292	12,1	21,3	24,2	23,8
6	Умань – Христинівка	в	21	0,1	53762	86381	20	1600	15,9	18,5	19,7	32,6

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 4

	вка	п	21	0,1	73238	111714	26,9	1992	18,7	17,3	21	29,9
7	Монастирище – Ивахны	в	14	0,1	11214	15286	58,6	223	11,2	16,3	18,1	57
		п	14	0,1	3143	6929	98	256	5,3	15,3	17,8	23,3
8	Демковка – Тростя- нец	в	14	0,1	22143	31429	20	402	16,5	21,8	24,1	26
		п	14	0,1	20571	31000	25	398	14,9	26,3	28,2	36,5
9	Оратово – Сорока	в	16	0,1	18875	30188	66,7	401	15,2	22,3	25,1	30,2
		п	16	0,1	27875	41125	16,7	452	18,2	21,8	24,9	35,3
10	Зятковцы – Гайво- рон	в	62	0,1	33242	70952	21,3	95,9	23,9	22	23,1	30,8
		п	62	0,1	94048	163468	67,8	1144	30,9	19,4	19,4	39,9
11	Гайворон – Таужня	в	26	0,1	5423	10077	56,9	198	5,3	15,6	28,9	12,1
		п	26	0,1	2731	7534	28,6	175	4,8	17,2	27,9	19,8
12	Голованевськ – Осиповка	в	30	0,1	65767	97800	5	440	5,5	45,5	45,5	27,5
		п	30	0,1	46233	65633	9,1	456	29,1	43,2	45,6	29,1
13	Осиповка – Боле- славчик	в	19	0,1	88474	123737	63	453	7,8	64	64	30,5
		п	19	0,1	96642	135895	75,6	861	34,5	18	18	28,5
<b>4-а Дирекція</b>												
14	Нововеселая – Ка- ховка	в	115	0,1	23922	39165	29,4	1656	20,8	26,3	35,8	19,8
		п	115	0,1	13554	24827	65,7	701	17,8	42,7	46,4	22,6
15	Кульбакино – Пост 230 км	в	3	0,1	51333	79333	78,2	2701	12,1	24,5	26,3	22,4
		п	3	0,1	33667	2137529	56,3	2173	35,4	21,5	26,2	29

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 5. Характеристика малодіяльних ділянок Львівської залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км	Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% про-бігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т	
				нетто	брутто				ділян., км/год.	техн., км/год.		
1	2	3	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
<b>Тернопільський напрямок</b>												
1	Бучач – Біла-Чертковська	в	29	0,3	52103	78759	18,8	496	6,5	28,5	30,6	24,2
		п	29	0,3	31379	56414	54,8	341	6,8	25,1	29,9	23,4
2	Вигнанка – Іване-Пусте	в	59	0,2	29458	49254	37,3	549	8,8	22,9	26,9	22,9
		п	59	0,1	27254	46186	46,9	427	9,1	24,5	25,9	22,8
3	Скала-Подольська – Тересин	в	14	0,1	16214	21143	48,9	231	2,7	24,3	24,3	23
		п	14	0,1	1500	7071	100	103	1,5	25,2	25,2	26
4	Ходоров – Березовица-Остров	в	115	0,2	15565	27035	39,3	406	7,4	27,3	30,1	23,6
		п	115	0,2	15226	25991	48,1	368	6,7	26,2	30,5	22,9
5	Потугори – Бережани	в	9	0,2	11556	19000	56,4	212	4,6	23,5	25,8	22,4
		п	9	0,2	10000	17111	58,8	196	1,3	24,7	24,7	64
6	Борки-Великі – Гримайлов	в	33	0,3	14242	47606	81,3	431	13,9	25,3	28,9	22,5
		п	33	0,3	82212	118364	17,3	951	12,4	28,7	28,7	22,9
<b>Львівський напрямок</b>												
7	Яворов – Затока	в	34	0,2	8265	13588	57,1	791	12,3	21,9	22,8	25,9
		п	34	0,1	6353	11912	62,5	728	14,6	21	22,8	23,6
<b>Рівненський напрямок</b>												
8	Камень-Каширський	в	51	0,1	1023	1629	87,2	678	15,1	26,3	49	28,1

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 5

	– Вербка											
		п	51	0,1	745	1333	64,8	902	19,6	25,5	51	30
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		п	3	0,5	69000	271333	90,9	1403	39,2	18,1	24,4	27,6
10	Голоби – Радошин	в	12	0,9	3833	167083	100	483	19,7	17,5	17,5	23,9
		п	12	1,1	367167	512750	2,8	1315	15,4	17,1	17,1	24,3
11	Мизоч – Озерни	в	9	0,1	357	556	87,5	278	4,6	18	18	22,3
		п	9	1,1	4889	6556	56,3	1311	22,2	22,5	22,5	15
12	Кременец – Камени- ца-Волинська	в	33	0,1	9576	21121	57,1	883	17,7	25,5	28,2	27,2
		п	33	0,1	15606	30879	50	949	20,5	24,4	25	22,9
<b>Івано-Франківський напрямок</b>												
13	Берегомет – Глибока Буковина	в	53	0,1	18472	28113	9,1	986	14,6	25,1	34,2	23,2
		п	53	0,1	2415	12321	95,5	435	15	18,4	31,1	23,9
14	Межиріччя – Карап- чив	в	19	0,1	13737	22053	71,4	817	13,6	27	27	22,6
		п	19	0,1	1947	13211	90	339	13,5	20	29,6	21,4
15	Вижниця – Завальє	в	39	0,1	26	77	89,1	37	1,1	24,8	26,1	21,9
		п	39	0,1	179	667	100	406	15,6	32	32	19
16	Лужани – Стефана- шти	в	34	0,1	47441	73735	11,4	1386	19,3	27,2	32,3	25,5
		п	34	0,1	8647	23971	76,2	709	17,8	28	35,5	24,8
17	Заставна – Веренча- нка	в	23	0,1	43	76	76,5	75	1,1	14,1	15,2	19,2
		п	23	0,1	43	83	68,9	83	1,2	12	12	21,3
18	Вигода – Долина	в	9	0,1	189	222	96,1	222	1,2	14,9	16,5	23,2
		п	9	0,1	109	165	87,2	128	1,1	15,2	17,6	22,9

Розробка комплексу заходів щодо покращення ефективності функціонування малодіяльних дільниць на сучасному етапі розвитку економічних відносин дозволить поліпшити фінансовий стан українських залізниць і буде значним внеском в розвиток національної економіки.

Вирішення питань підвищення ефективності роботи залізниць України проведено з використанням результатів аналізу сучасного стану залізничної мережі, технічних засобів транспорту, умов експлуатації малодіяльних ділянок, рівня транспортного обслуговування та рентабельності досліджуваних об'єктів.

З урахуванням виконаного аналізу соціально-економічних аспектів формування мережі залізниць, характеристики існуючих малодіяльних дільниць за залізницями, а також прогнозу вантажообігу залізничного транспорту та з метою розробки заходів з покращення ефективності функціонування малодіяльних дільниць, в майбутньому доцільно було б виконати прогноз транспортної роботи малодіяльних дільниць до 2020 року.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, з представленої характеристики малодіяльних дільниць видно, що на сьогодні є значний резерв провізної та пропускнуї спроможності. Має місце значне недовикористання виробничих потужностей. Основна причина полягає в тому, що на малодіяльних дільницях є потреба в розробці особливих, спрощених методів експлуатації, які дозволять значно знизити собівартість перевезень, рівень тарифу, що дозволить залучити більшу кількість споживачів залізничної транспортної продукції та наблизитися до рішення проблеми потенційної збитковості малодіяльних дільниць.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Статистичний щорічник України за 2004 р.* – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2005. – 566 с.
2. *Статистичний щорічник України за 2014 р.* – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2015. – 240 с.
3. *Україна у цифрах у 2014 році : стат. зб. / Державна служба статистики України.* – К. – 2015. – 239 с.

### REFERENCES

1. *Statistical annual of Ukraine for 2004 p.* – K.: State enterprise «Information and analytical Agency», 2005. – 566 p.
2. *Statistical annual of Ukraine for 2014 p.* – K.: State enterprise «Information and analytical Agency», 2015. – 240 c.
3. *Ukraine in numbers in 2014 : stat. CG. / State statistics service of Ukraine.* – K – 2015. 239c.–3.