

АНАЛІЗ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

Стаття присвячена визначенню малодіяльних ділянок Південно-Західної залізниці в розрізі окремих видів дирекцій та видів сполучення.

Ключові слова: малодіяльна ділянка, сполучення, протяжність, відстань, експлуатація.

Статья посвящена определению малодейственных участков Юго-Западной железной дороги в разрезе отдельных видов дирекций и видов сообщения.

Ключевые слова: малодейственный участок, сообщение, протяженность, расстояние, эксплуатация.

The article is devoted to determination of littleactive areas of South West Railroad in the cut of separate types of managements and types of connection.

Keywords: littleactive area, connection, slowness, distance, exploitation.

Постановка проблеми. Проведення державної політики в сфері реформування галузі залізничного транспорту, в першу чергу, спрямовується на підвищення ефективності його діяльності шляхом пошуку джерел зниження збитковості пасажирських перевезень та збільшення резервів фінансування оновлення рухомого складу. Тому подальше функціонування малодіяльних ділянок залізниць в світлі їх реформування потребує детального дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами експлуатації малодіяльних ділянок залізниць (МДЗ) та їх перспективами функціонування займається нешироке коло вітчизняних, а в більшій мірі зарубіжних науковців, серед яких О. Васильєв, Л. Терєбньов, А. Задоя, В. Макаєв, Г. Гільмутдінова, О. Прошкіна, Т. Якель та інші.

Невирішена частина загальної проблеми. Сучасний стан та перспективи експлуатації малодіяльних ділянок на всій мережі залізниць України.

Мета статті. Провести ідентифікацію та аналіз малодіяльних ділянок Південно-Західної залізниці в розрізі окремих дирекцій.

Виклад основного матеріалу. 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» визначається єдиним критерієм згідно Правил технічної експлуатації – розміром руху пасажирських та вантажних поїздів (у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу. Аналіз закордонних джерел, свідчить про те, що в європейських країнах ця категорія залізничних ліній визначається в більшій мірі економічними критеріями, зокрема рентабельністю діяльності ділянки.

На основі критерію визначеного у [1] був проведений аналіз малодіяльних ділянок на Південно-Західній залізниці станом на 01.01.2012 року. Результати аналізу графіку руху пар поїздів у розрізі окремих дирекцій залізничних перевезень та видів сполучення наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Малодіяльні ділянки Південно-Західної залізниці за різними видами руху

Показники			Кількість пар поїздів на добу			
№ п/п	Назва ділянки	Протяж ність ділянки, км	Приміські	Пасажи рські	Вантажні	Всього
1	2	3	4	5	6	7
1	Гречани-Ярмолинці	39	4	0	3	7
2	Ярмолинці- Камянець- Подільський	67	2	2	3	7
3	Камянець- Подільський-Ларга	54	2	2	2	6
4	Ларга-Сокиряни	69	2	0	0	2
5	Ярмолинці-Гусятин	63	2	0	0	2
6	Староконстянтинів- Калинівка	114	2	0	0	2
7	Староконстянтинів- Шепетівка- Подільська	65	2	0	1	3
8	Староконстянтинів- Гречани	52	2	0	1	3
9	Шепетівка- Шепетівка- Подільська	5	0	2	2	4
10	Новоград- Волинський- Житомир	91	1	0	0	1
11	Житомир-Фастів	101	1	1	0	2
12	Білокоровичі-Овруч	62	1	0	0	1
13	Овруч-Чернігів	157	6	0	0	6
14	Жидиничі-Жукоткі	20	0	0	0	0
15	Ворожба-Волфине	19	0	0	0	0
16	Хутір- Михайлівський- Ворожба	114	1	0	0	1
17	Воронізька- Карповичі	89	3	0	0	3

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5	6	7
18	Х. Михайлівський-Чигинок	34	1	0	0	1
19	Короп-Алтинівка	27	1	0	0	1
20	Макове-Баничі	51	0	0	0	0
21	Козятин-Жашиків	138	4	0	1	5
22	Погребище-Андрусове	16	2	0	0	2
23	Андрусове-Калинівка	53	0	0	0	0
24	Вінниця-Гайсин	131	1	0	1	2
25	Тараща-Рокитне	21	0	0	0	0
26	Богуслав-Миронівка	17	0	0	0	0
27	Скоморошки-Погребище	13	0	0	0	0
28	Сквира-Попільня	30	0	0	0	0
29	Андрушівка-Бровка	22	2	0	0	2
30	Кашиперівка-Тетіїв	6	0	0	0	0
31	Турбів-Калинівка	20	0	0	0	0
32	Коростишів-Житомир	27	0	0	0	0
33	Буян-Спартак	17	0	0	0	0
34	Васильків I-Васильків II	27	0	0	0	0
35	Низківка-Корюківка	16	0	0	0	0
	Всього	1847	-	-	-	-

Таким чином, понад 1,8 тис. км ділянок Південно-Західної залізниці можна вважати малодіяльними ділянками. Питома вага МДЗ на ПЗЗ складає 39,5 %. В таблиці 2 приведена інформація про розподіл МДЗ за окремими дирекціями залізничних перевезень.

Таблиця 2

Малодіяльні ділянки за окремими дирекціями Південно-Західної залізниці

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.

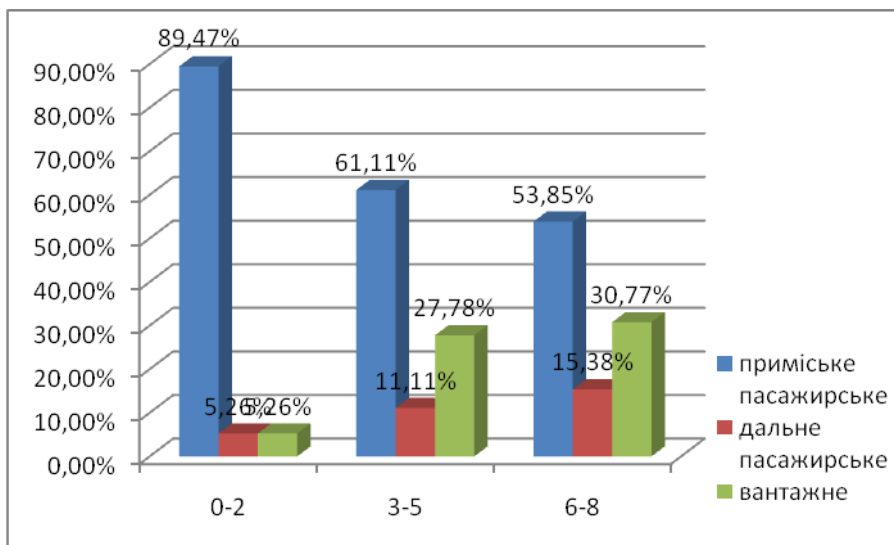


Рис. 1 Розподіл МДЗ за розмірами руху та видами сполучення

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.

Висновки та напрямки подальших досліджень. 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.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Украины (с изменениями и дополнениями согласно приказа № 179 от 19.03.2002 г.). – К.: 2003, 94 с.
2. Звітні дані про розміри залізничного пасажирського та вантажного руху в 2010 р.