

К ВОПРОСУ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕРМИНАЛОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. А. ПРОКОФЬЕВ

Белорусская железная дорога, г. Гомель

Активное развитие пассажирских перевозок в XXI в. потребовало разработки новых подходов и направлений в решении этой важной социально-ориентированной проблемы в государствах с развитой экономикой. Основу современной организации пассажирских перевозок составляет современная пассажирская логистика. В настоящее время является недостаточным простая доставка пассажира из пункта отправления в пункт назначения. Потребности рынка транспортных услуг в области пассажирских перевозок включают не только обычную перевозку, но и оптимальность сроков доставки, качество перевозки и начально-конечных операций с пассажирами, которые вышли за рамки простой продажи проездных документов, посадки и высадки пассажиров.

В секторе пассажирских перевозок рынка транспортных услуг логистика определяется как система действий, направленная на доставку пассажиров в соответствии с их потребностями (перевозка на работу и к месту постоянного проживания, транспортное обслуживание туризма, другие потребности населения в транспортных услугах). Историческое развитие логистики пассажирских перевозок в Республике Беларусь имеет свои особенности и может быть разделено на несколько этапов. В соответствии с приведенными особенностями развития пассажирских перевозок определяются основные направления развития пассажирской транспортной системы.

Развитие транспортной логистики в Республике Беларусь имеет следующие особенности, присущие каждому этапу:

– интеграция транспортного комплекса республики в международную транспортную систему после выделения из транспортной структуры СССР (в которой она являлась западным регионом по контакту с Польшей): обеспечивается пассажирское сообщение во втором и девятом международных транспортных коридорах; максимально используется географическое положение и транзитные возможности республики, создание совместно с другими государствами – участниками Таможенного союза общего транспортного пространства и рынка транспортных услуг. Это позволило предоставить качественную инфраструктуру для пропуска элитных пассажирских поездов из Москвы в страны ЕС и из Киева в Ригу;

– наращивание объемов перевозок пассажиров и сопутствующих им сервисных услуг: расширение базовых условий для наращивания объемов перевозок пассажиров в международном сообщении с выполнением полного комплекса логистических услуг национальными транспортными компаниями;

– развитие мобильных услуг: обновление парка транспортных средств для пассажирских перевозок, укрепление ремонтной базы транспортных организаций, повышение качества услуг по ремонту и техническому обслуживанию механических транспортных средств (локомотивов, автобусов и др.), выполнение технического регламента ЕАЭС с ними, расширение смешанных перевозок, повышение доступности и качества транспортных услуг для населения по параметрам географической и тарифной доступности;

– информационное: совершенствование системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг, развитие современного информационного пространства, его использование для выполнения логистических операций в пассажирском секторе перевозок, переход на цифровую экономику с использованием IT-технологий (расширение пакета IT-услуг для пассажиров: продажа билетов, заказ номеров в отелях и др.);

– коммуникационное направление: создание пассажирских транспортно-логистических центров и устойчивое развитие транспортно-логистических услуг, повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы страны и регионов, оптимизация маршрутной и транспортной сетей, создание и развитие сервиса начала и окончания перевозки пассажиров.

С учетом того, что пассажирская транспортная система Республики Беларусь создавалась как часть крупной сложной транспортной системы СССР, то имеются присущие ей особенности:

– каждый вид транспорта имеет собственное вокзальное хозяйство и за редким исключением в отдельных городах в непосредственной близости расположены вокзалы различных видов транспорта (Гомель, Минск, Витебск, Брест и др.). В ряде городов они размещены на значительном расстоянии друг от друга, как это имеет место в г. Могилеве;

– сохранились запреты на поселение горожан в отели населенных пунктов их регистрации, что создает затруднения при выезде граждан в ночное время, особенно в населенных пунктах со слабо развитой городской транспортной инфраструктурой. Часто делаются ссылки на ночное такси, но забывают о многократном увеличении его стоимости и различных нарушениях в работе такси в ночное время;

– отсутствие контакта расписаний движения поездов и автобусов на системном уровне: пассажирский поезд прибывает, а автобусный транспорт уже не работает, что создает предпосылки для пассажира ночевать на вокзале. Аналогичная ситуация складывается и при раннем отправлении пассажирских поездов: городской и пригородный автотранспорт еще не работает, а по железнодорожному расписанию поезд отправляется именно в этот период и т.д.

Решение этой проблемы в новых жизненных условиях в большинстве стран видят в создании и расширении сети пассажирских транспортно-логистических терминалов с разветвленной функционально-технологической структурой обслуживания пассажиров по прибытию и отправлению. Современный пассажирский терминал выполняет функции начально-конечных (вокзальных) операций и пересадочного узла между различными видами городского, пригородного, междугородного и международного транспорта. Он представляет собой единый архитектурный комплекс, где под одной крышей в нескольких уровнях пересекаются платформы различных видов транспорта, пассажиры которых используют общие сооружения, помещения и устройства. Самым крупным является транспортно-логистический пассажирский терминал в Сеуле, который интегрирует аэропорт, две скоростные и две обычные железнодорожные линии, автовокзал, стоянку такси и паркинг на 5000 мест.

Для Республики Беларусь могут быть реализованы пассажирские терминалы трёх типов:

– по взаимодействию различных видов транспорта, осуществляющие пересадки пассажиров с одного вида пассажирского транспорта на другой. Как правило, они располагаются в основных транспортных узлах городов с вертикальным размещением функциональных зон. Для условий г. Гомеля необходимо оптимальное взаимодействие железнодорожного и автомобильного пассажирского транспорта;

– градостроительному размещению – осуществляющие посадку, высадку и пересадку пассажиров с городских на междугородные и международные направления. Они размещаются в центре городов на базе реконструируемых вокзалов и имеют взаимосвязанное расположение функциональных зон. Для г. Гомеля имеется реальная возможность объединения функций железнодорожных и автомобильных перевозок в едином транспортно-логистическом пассажирском терминале, созданном на базе железнодорожного вокзального комплекса для пригородных и дальних перевозок пассажиров;

– расположению функциональных зон – располагаются в центре города и имеют преимущественно горизонтальное расположение функциональных зон всех видов транспорта, обслуживающих населенный пункт. Например, пассажирский транспортно-логистический комплекс Берлин-Центральный: расположен в центре Берлина, к нему подведены коммуникации метро, городской, скоростной и обычной железной дороги и речного транспорта.

По уровню взаимодействия различных видов транспорта пассажирские терминалы функционально размещаются на видах транспорта, которые имеют стабильное функционирование, технические, технологические и финансовые возможности. В большинстве стран они принадлежат городской администрации, но в оперативном управлении находятся у пассажирского оператора, увязывающего функции всех причастных видов пассажирского транспорта (в т. ч. и легкового такси). Они интегрируют комплекс устройств, предназначенных для обслуживания пассажиров и транспортных средств в узлах. В пассажирской логистике они являются пунктом формирования пассажиропотоков и необходимых транспортных услуг с учетом возможностей всех видов транспорта на базе железнодорожных вокзалов. Это привело к тому, что в большинстве стран созданы объединенные вокзальные комплексы, эффективность которых доказана временем.

Наибольшая результативность от внедрения транспортной логистики в области пассажирских перевозок, и особенно транспортно-логистических терминалов в небольших городах, создания в республике современной транспортно-логистической пассажирской системы достигается от использования потенциальных их возможностей международных транспортных коридоров для пассажирских перевозок, требующих значительного роста пересадочных операций в транспортных узлах. Это позволит сделать привлекательными сами транспортно-логистические терминалы и расширить возможности транспортных организаций по освоению транспортного потока в смешанном сообщении, что обязательно скажется на финансовых результатах по пассажирским перевозкам – сделать их рентабельными в новых условиях хозяйствования.