

Таким образом, портфолио-анализ наглядно показывает преимущества и недостатки различных видов транспорта по обеспечению безопасности пассажирских перевозок на основе признаков, их характеризующих. Проведение портфолио-анализа позволяет решить следующие задачи:

- оценить конкурентоспособность и относительные доли рынка, занимаемые различными видами транспорта;
- оценить привлекательность каждого вида транспорта;
- построить матричные модели, на основании которых необходимо получить рекомендации по дальнейшему совершенствованию видов транспорта. Устранение выявленных недостатков позволит снизить риск наступления проблемной ситуации, а также разработать мероприятия по ее недопущению. Портфолио-анализ является современным инструментом сопровождения совершенствования и оценки различных видов транспорта, который ориентирован на обновление и совершенствование качества перевозки пассажиров.

Список литературы

- 1 Глухов, Н. И. Актуальные проблемы оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры / Н. И. Глухов, В. А. Протопопов. – Иркутск, 2012.
- 2 Терроризм и безопасность на транспорте : сб. материалов X Междунар. науч.-практ. конф., 16–17 февр. 2011 г. / под ред. Н. В. Николаевой. – М. : Юристпруденция, 2012. – 299 с.
- 3 Протопопов, В. А. Две трактовки многокритериальной оценки уровня уязвимости объектов транспортной инфраструктуры / В. А. Протопопов // Моделирование. – 2012. – № 3. – С. 55–59.

УДК 656.013+656.08

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ В ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПассажиРОВ

Т. С. МЕЛЬНИК, О. В. ХРИСТОФОР, А. М. КРАШНОШТАН
Акционерное общество «Украинская железная дорога», г. Киев

Проблемы транспортной инфраструктуры Украины в последние годы критически обострились, причиной чему послужили интенсивный рост урбанизационных процессов, сезонные всплески спроса на пассажирские перевозки, растущий уровень автомобилизации населения, ускоренный сложной эпидемиологической ситуацией, что особенно ощущается в мегаполисах, крупных городах и их пригородах.

Указанные проблемы годами не находят своего решения и вследствие того, что темпы обновления подвижного состава городского и междугородного пассажирского транспорта не соответствуют желаемым, что объясняется хронически низким финансированием. Отдельно проводимые мероприятия, направленные на улучшение транспортной инфраструктуры, носят очаговый, выборочный характер, однако отсутствие комплексного подхода не позволяет достичь ожидаемых результатов и улучшить транспортную ситуацию. Неизбежными последствиями этого становятся снижение безопасности на транспорте, ухудшение экологии, спад эффективности функционирования регионов страны, рост транспортной усталости населения, особенно жителей больших городов, что негативно влияет на качество жизни людей.

Таким образом, транспортная система страны нуждается в коренных изменениях, в частности, в комплексной модернизации, новой структуризации транспортных сетей и инфраструктуры. Рациональным и соответствующим требованиям времени способом решения этой сложной задачи может стать создание пунктов пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой.

Создание транспортно-пересадочных комплексов (далее – ТПК), даже на базе существующих вокзалов и станций, – задача сложная прежде всего в техническом плане, требует значительных затрат времени и средств. Принятие решения относительно выбора параметров ТПК, в том числе сформированных с участием железнодорожного транспорта, – это следующая задача, направленная на повышение эффективности управления пассажирскими и транспортными потоками.

Сегодня существует немало работ, посвященных различным аспектам создания, функционирования и развития объектов транспортной инфраструктуры, в которых пассажиры могут осуществить пересадку с одного вида транспорта на другой.

Для определения объекта транспортной инфраструктуры с возможностью перемещения пассажиров между видами транспорта чаще всего употребляется термин «транспортно-пересадочный узел», хотя в отдельных работах встречаются другие названия объектов транспортной инфраструктуры, где осуществляется пересадка пассажиров, в частности: «общественно-транспортный центр» (Азаренкова З. В. и Степанова Л. Н.) «общественно-транспортный комплекс» (Унашева С. и Коршунова Н. М.) «транспортно-коммуникационный узел» (Хайруллина Ю. С.). Приведенные дефиниции были введены авторами, исходя из состава объектов зоны пунктов (узлов) пересадки пассажиров на другие виды транспорта.

Большинство первоисточников сходятся в том, что транспортно-пересадочный узел (ТПУ) – это узловый элемент планировочной структуры города транспортно-общественного назначения, в котором осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского и внешнего транспорта или между различными линиями одного вида транспорта, а также попутное обслуживание объектами социальной инфраструктуры. Соглашаясь с таким определением в целом, одновременно отметим, что приведенные характеристики относятся не ко всем типам и уровням транспортно-пересадочных узлов. В частности, ТПУ низших организационных уровней могут создаваться за пределами городов и не входить в их планировочные структуры. Кроме того, пункты пересадки, где осуществляется переход пассажиров между различными линиями, но одного вида транспорта, с нашей точки зрения, не следует рассматривать в качестве ТПУ ни одного из уровней, ведь ключевая идея создания таких узлов и заключалась в сочетании, как минимум, двух видов транспорта. Наконец, предлагая создание ТПК различных организационных уровней и поддерживая идею развития объектов обслуживания в их общественной зоне, считаем, что для ТПК низших организационных уровней не обязательно иметь такие объекты, но именно их наличие будет выступать одной из главных отличий ТПК от ТПУ.

Таким образом, с учетом главного назначения, функций и задач объектов транспортной инфраструктуры, в которых осуществляется пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой и предоставляются дополнительные услуги по транспортному и нетранспортному обслуживанию населения, предлагаем для их определения использовать именно категорию «транспортно-пересадочные комплексы».

Независимо от варианта организации ТПК их планирование должно отвечать следующим обязательным требованиям: безопасность пассажиров и их личных вещей; минимизация времени на осуществление пересадки; удобные условия для пребывания в зоне ТПК и осуществления пересадки; полное информационное обеспечение и сопровождение клиентов комплекса.

В любом ТПУ, а тем более в ТПК, должны быть выделены транспортная и общественная зоны. В свою очередь общественная зона может включать сервисную, торговую и развлекательную. Таким образом, состав объектов зон ТПУ/ТПК является многофункциональным и определяется его организационным уровнем.

В отечественной практике планирования градостроительства не было необходимости в выделении мест для парковки личного автотранспорта вследствие его незначительного количества. Однако в постсоветские времена ситуация кардинально изменилась, и сейчас существует проблема критической нехватки парковочных мест, особенно в центральных районах городов, даже средних и небольших. Эта проблема уже длительный период не решается, а лишь обостряется. Поэтому очень важным элементом ТПК должны стать перехватывающие парковки, на которых владельцы автомобилей смогут оставлять свой личный транспорт и осуществлять пересадки на общественный для продолжения поездки. Создание привлекательных условий для пересадки владельцев автотранспорта на общественный транспорт будет способствовать повышению эффективности эксплуатации последнего, снижению загрязнения воздуха вредными выбросами автотранспорта, уменьшению заторов на автомобильных дорогах, упорядочению зон стоянок личного автотранспорта, повышению безопасности и снижению аварийности.

Создание оптимально спланированных многофункциональных ТПК будет стимулировать воспользоваться их услугами не только владельцев автотранспорта, но и тех потребителей, для которых такие комплексы предназначались в первую очередь, поскольку их условия позволяют пассажирам максимально удобно, комфортно, безопасно и быстро совершать пересадки между видами транспорта и попутно, при необходимости, с такими же выгодами пользоваться торговыми и/или развлекательными услугами.

Выводы. Вследствие того, что в ТПК пассажиры защищены от неблагоприятных погодных условий, передвигаясь или транспортными средствами, или сооружениями пересадочного пункта, такой способ пересадки получил название «сухие ноги», обеспечивая невоспроизводимое преимущество ТПК. Другим преимуществом таких комплексов является создание комфортной и пока уникальной для нашей страны сопутствующей инфраструктуры для жителей определенного района города или пригородной зоны. Однако наиболее весомым, стратегическим преимуществом ТПК должна стать реализация функции оптимального перераспределения пассажиропотоков между всеми видами транспорта общего пользования. Это позволит разгрузить автомобильные потоки, упорядочить пешеходные потоки, создать организованные перехватывающие паркинги, значительно повысить эффективность использования подвижного состава пассажирского транспорта и, что особенно важно, обеспечить максимальную безопасность пассажиров.

УДК 656.224"20"

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В XXI ВЕКЕ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожные пассажирские перевозки зарождались в России в XIX в. как развлекательное мероприятие жителей Санкт-Петербурга для выезда в Павловск, поскольку в самой столице были ограничения на алкогольно-развлекательные действия. Функциональные особенности формирования системы железнодорожных пассажирских перевозок с XIX по XXI век имели изменения, связанные с их назначением, что было связано с обеспечением передвижения зажиточной части населения на значительные территории империи. Перевозки пассажиров по железным дорогам стали конкурирующими, по сравнению с водным транспортом. Данная задача решалась эффективно не только в России XIX в., но и в Беларуси, как части империи. С учетом того, что территория Беларуси покрыта густой сетью судоходных рек, то они эффективно использовались для пассажирских перевозок. Сеть водных путей позволяла делать устойчивое сообщение с городами стран Балтии, Украины и Польши, которые входили в состав империи. Положительный опыт интеграции рассматриваемой пассажирской сети заключался в том, что, находясь на окраине крупной империи, сеть развивалась с использованием её огромных ресурсов. Этот опыт утрачен в XXI в. Строительство железных дорог в Беларуси позволило её населению получить устойчивое пассажирское сообщение с крупными промышленными и культурными центрами империи.

Для советского периода характерным стало новое функциональное назначение железнодорожных пассажирских перевозок – обеспечение массовых передвижений населения и стратегическое обеспечение мобилизационных перевозок для военных целей. С распадом СССР и разделением единой сети эти функции утратили свое значение. Пассажирские перевозки получили коммерческую направленность. Её результатом стало сокращение объёма выполнения пассажирских перевозок по видам сообщений: в международном – в 5–7,5, межрегиональном – 2, внутрирегиональном (пригородном) – 2,4 раза.

С использованием методов системного анализа выделены проблемы, которые возникали в различные периоды формирования системы железнодорожных пассажирских перевозок и являются актуальными для железных дорог Беларуси в наше время.

1 В период строительства железных дорог и расширения их сети главный упор делался на выполнение прямого сообщения из городов территориального формирования в столичные города им-