

УДК 656.07

С. В. КИСІЛЬ, здобувач

Українська державна академія залізничного транспорту (УкрДАЗТ), м. Харків,
e-mail: svetlana-tregubenko@yandex.ru

АНАЛІЗ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ ПО РАЦІОНАЛЬНОМУ ВИКОРИСТАННЮ РЕСУРСІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ

В статье рассмотрены мировые принципы рационального управления ресурсами вокзальных комплексов, выделены основные тенденции развития мировых железнодорожных вокзалов, а также изучены мировые показатели оценки эффективности их работы

У статті розглянуті світові принципи раціонального управління ресурсами вокзальних комплексів, виділені основні тенденції розвитку світових залізничних вокзалів, а також вивчені світові показники оцінки ефективності їх роботи.

Постановка проблеми

Залізничний вокзал – елемент залізничної інфраструктури, частина вокзального комплексу та залізничної станції, будівлі та споруди, що призначені для обслуговування споживачів та користувачів, розміщення службового персоналу та управління рухом поїздів. Споживачами (клієнтами) виступають не тільки пасажир залізничного транспорту, а і відвідувачі залізничного вокзалу, наприклад, ті хто проводить або зустрічає пасажирів. Користувачами є юридичні особи та індивідуальні підприємці, що використовують площі залізничних вокзалів для здійснення підприємницької діяльності, а також перевізники, в т.ч. незалежні транспортні організації, що здійснюють підприємницьку діяльність в галузі пасажирських залізничних перевезень.

Результатом ефективною та раціональною діяльністю по керуванню вокзалом є досягнення позитивного соціально-економічного ефекту. Послуги залізничних вокзалів представляють собою діяльність, яка спрямована на задоволення потреб споживачів та користувачів [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанню функціонування вокзальних комплексів України присвячені праці таких науковців як: Яновський П. О., Петров Ю. Д. [1, 2] Світові тенденції розвитку вокзалів розглянуті в працях Кизим О. В. [3] Але питанню раціонального використання ресурсів залізничних вокзальних комплексів на прикладі світового досвіду приділено недостатньо уваги, що і зумовило вибір напряму даного дослідження.

Постановка завдання

Культура і якість обслуговування пасажирів на вокзальних комплексах залежить від раціонального використання ресурсів, які знаходяться в їх розпорядженні.

Насамперед для якісного обслуговування пасажирів необхідно розумно організувати розміщення, функціонування та належне обладнання приміщень, які призначені задовольняти потреби пасажирів. [1]

Метою статті є дослідження світового досвіду принципів організації вокзалів в країнах світу з позиції зручності споживачів та користувачів.

Виклад основного матеріалу

Лідерами по ефективному керуванню та використанню ресурсів вокзальних комплексів виступають країни, які наведені у табл. 1.

Основними світовими тенденціями раціонального використання ресурсів залізничних вокзалів є наступні:

1. Перетворення традиційних залізничних вокзалів в термінали, що координують системи транспортних коридорів та забезпечують взаємодію різних видів транспорту

на всіх територіальних рівнях. Широко розвинена інтеграція залізничного транспорту з системою міського метрополітену шляхом розміщення платформ метро всередині вокзалу.

Таблиця 1

Принципи раціонального використання ресурсів вокзальних комплексів в країнах світу

Канада	У Монреалі створена підземна система транспортних комунікацій: 2 залізничні колії, з'єднані з трьома лініями метро, готелем, магазинами, кінотеатрами, автостоянкою та ресторанами.
Сінгапур	Найглибший вокзал (Dhoby Chaut) має 5 рівнів та глибину 28 м.
Німеччина	Вокзал в Берліні має декілька рівнів, на який розміщені декілька ліній швидкісних потягів, декілька приміських залізничних ліній та метро. Платформи поєднуються системою ліфтів, ескалаторів та пандусів. Також розміщуються готель, магазини та офісні приміщення, що здаються в оренду.
Південна Корея	Має цілий транспортний термінал, що поєднує аеропорт, 2 швидкісні та 2 звичайні залізничні лінії, автовокзал, паркінг та таксі.
Китай	Транспортний термінал в Пекіні має аеропорт, 2 автостради, паркінг, станцію швидкісної залізниці, яка поєднує його з центром міста. Термінали діляться на міські, міжміські та міжнародні. Тільки з 2005 року з'явилась можливість приватного інвестування та були створені перші приватні компанії-перевізники.
Польща	На вокзалах побудовані окремі платформи та тунелі для транзитних потягів та міських, окремі платформи існують для приміських потягів.
Великобританія	Залізниці складаються з національної залізничної мережі, що належить державі, та компаній-перевізників, потяги яких пересуваються по залізницям. Станції та вокзали належать державі, але здаються в оренду приватним компаніям на правах ліцензій, в який докладно записані вимоги.
Італія	Залізниці знаходяться в державній власності. Але в Празі реконструкцію головного вокзалу проводить приватний оператор залізниці, після реконструкції він буде керувати вокзалом на протязі 30 років.

2. Будівництво пасажирських терміналів – уніфікованих, компактних, які враховують всі сучасні тенденції транспортних об'єктів.

В наш час вокзали виконують, головним чином, презентаційну, іміджеву функцію для міста, а їх основними функціями стають:

- 1) удосконалення інфраструктури міста;
- 2) покращення транспортної досяжності;
- 3) ліквідація конфлікту між транспортом та міським середовищем;
- 4) підвищення якості життя міського населення.

3. Залізничні вокзали беруть участь в проектах комплексного розвитку територій в зоні їх впливу, що обумовлено значним розміром території, що займають вокзали, та їх знаходженням в центральній частині міста, де, як правило, існує дефіцит вільних площ.

4. Всесвітньою тенденцією керування вокзалами є збільшення частки індивідуальних операторів залізничних вокзалів.

5. Закордоном головним фактором керування вокзалами, що впливає на оптимальну організацію комерційної діяльності на залізничних вокзалах, є правильна організація простору. Площі закордонних вокзалів розподілені за призначенням послуг відповідно до наступних принципів:

1) Касові зони (разом з довідковим бюро, інформаційними службами) розташовуються на найбільш привабливих місцях з точки зору близькості до основних пасажиропотоків – біля входу до вокзалу.

2) Великоформатні центри громадського харчування – розміщуються впродовж основних пасажиропотоків (в тому числі біля основного входу до вокзалу, біля виходу на платформи). Частіше за все об'єкти громадського харчування можна побачити зі сторони головного пасажиропотоку. У випадку, коли вокзал має декілька поверхів, об'єкти громадського харчування можуть бути розміщені на цих поверхах.

3) Малоформатні торгові площі розміщуються:

– на шляху основних пасажиропотоків.

–впродовж основних пасажиропотоків (наприклад, кіоски біля стін) [3, 4, 5].

Для оцінки ефективності функціонування вокзалів у світі використовують показники, наведені в табл. 2.

Таблиця 2

Світові показники оцінки ефективності роботи вокзалів

1. Показники надійності:
– сервісів;
– роботи ескалаторів;
– дверей.
2. Показники безпеки:
– кількість скоєних злочинів на території вокзалу;
– кількість пожеж та спалахів;
– кількість нещасних випадків серед пасажирів та персоналу;
– кількість незвичайних випадків техногенного характеру.
3. Показники персоналу:
– кількість персоналу;
– кількість днів відсутності по лікарняному на одного робітника;
– відсоток робітників жіночої статі;
– відсоток робітників з обмеженими можливостями;
– продуктивність праці.
4. Показники задоволеності пасажирів:
– завантаженість території людьми, скупчення людей у «вузьких місцях»;
– виведення даних на електронне табло (точність та правильність інформації);
– чистота території;
– час очікування біля каси;
– старанність персоналу.
5. Фінансові показники:
– доходи від продажу квитків;
– доходи від інших видів діяльності;
– операційні та капітальні витрати;
– дохід на одного пасажирів;
– частка окремої послуги в загальному обсязі прибутку;
– рентабельність послуг.
6. Показники загального стану діяльності вокзалу:
– швидкість руху черги перед касами (до 3 хв., 3-5 хв., більше 5 хв.);
– наявність графіті та актів вандалізму ззовні та всередині будівлі вокзалу;
– наявність робочого безкоштовного телефону;
– наявність камер спостереження, їх справність.

Ці показники розраховуються у відсотках (100 – ідеальний варіант, але майже недосяжний) за період, далі складається план, а потім він співвідноситься з фактом. Для підвищення ефективності діяльності вокзалів у світі проводять статистичні дослідження на території вокзалу [4, 5].

Висновки

Успішний досвід розвитку вокзалів в таких країнах, як Великобританія, Німеччина,

США, Франція, Японія та ін. свідчать про глобальне розуміння актуальності проблем переходу до комерціалізації залізничних пасажирських вокзалів, підпорядковуючи цьому цілеспрямований процес по збільшенню комерційних площ вокзалів та удосконаленню набору додаткових послуг вокзалів, що не пов'язані з перевізним процесом.

Всесвітня проблема обмеженості ресурсів та площ, що відводяться під вокзали, призвела до того, що питання раціонального використання ресурсів вокзальних комплексів набувають все більш великого значення. Держави-гіганти намагаються на мінімальних земельних площах організувати багатоповерхові (як вверху, так і вниз) вокзальні комплекси, на яких розповсюджується широка інфраструктура, створюються «міста в містах». Це має безперечно свої плюси: 1. Економія коштів на придбанні додаткових площ, або платні державі за оренду державного майна. 2. Для користувачів в одному місці зосереджуються різні види транспорту, ресторани, готелі та т.п., що спрощує пересадки з одного транспорту на інший. 3. Для держави це вирішення проблеми обмеженості земельних ресурсів, а також додаткові надходження до бюджету шляхом податків та зборів.

Таким чином, світовий досвід довів доцільність створення багатофункціональних транспортних комплексів, які розв'яжуть головну проблему вокзалів України, це раціональне використання ресурсів.

Список літератури

1. Яновський П. О. Пасажирські перевезення: навч. посіб. / П. О. Яновський. – К.: НАУ, 2008. – 469 с.

2. Петров Ю. Д. Планирование в структурных подразделениях железнодорожного транспорта: Учебник/ Ю. Д. Петров, А. И. Купоров, Л. В. Шкурина. – Москва, 2008. – 308 с.

3. Кизим О. В. Аналіз сучасних світових тенденцій розвитку залізничних вокзальних комплексів / О. В. Кизим, О. В. Кібкало // Збірник наукових праць / Донецький ін-т залізнич. трансп. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Донецьк, 2011. – Вип. 25. – С. 27–32.

4. Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" до 2015 года (утв. ОАО "РЖД" 17 сентября 2008г. N15098) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://baza-zakonov.ru/doc/?ID=832240>

5. Официальный сайт журнала "Железные дороги мира" [Электронный ресурс]: <http://www.zdmira.com>.

ANALYSIS OF GLOBAL TRENDS IN RATIONAL USE OF RESOURCES OF RAILWAY STATION COMPLEXES

S.V. KYSIL, external doctorate student

The paper deals with the world principles of rational resources management of railway complexes, emphasizes main trends for development of railway stations in the world as well as investigates world indices for evaluation of the efficiency of their operation.

1. Yanovskiy P. O. Pasazhirski perevezennya: nabch. posib. / P. O. Yanovskiy. – K.: NAU, 2008. – 469 s.

2. Petrov Yu. D. Planirovanie v strukturnykh podrazdeleniyakh zheleznodorozhnogo transporta: Uchebник/ Yu. D. Petrov, A. I. Kuporov, L. V. Shkurina. – Moskva, 2008. – 308 s.

3. Kizim O. V. Analiz suchasnykh svitovykh tendentsiy rozvitku zaliznychnykh vokzalnykh kompleksiv / O. V. Kizim, O. V. Kibkalo // Zbirnyk naukovykh praz/ Donetzkyi in-t Донецький залізнич. трансп. Uкр. derzh. akad. zalizn. трансп. – Donetsk, 2011. – Vyp. 25. – S. 27–32.

4. Kontseptziya effektivnogo ispolzovaniya I razvitiya zheleznodorozhnykh vokzalov Direktsii zheleznodorozhnykh vokzalov – filiala OAO "RZHD" do 2015 goda (utv. OAO "RZHD" 17 sentyabrya 2008 g. N15098) [Elektronnyi resurs]. Rezhim dostupa: <http://bazazonov.ru/doc/?ID=832240>.

5. Ofitsialnyi sait zhurnala "Zheleznye dorogi mira" [Elektronnyi resurs]: <http://www.zdmira.com>.

Поступила в редакцию 10.09 2013 г.