

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Штомпель А. Е.

Харківський національний університет міського господарства

імені О. М. Бекетова

Україна 61002 м. Харків, вул. Революції, 12

Аналіз показує, що в найбільших мегаполісах тільки залізні дороги здатні взяти на себе основне навантаження з освоєння концентрованих пасажиропотоків в зоні «місто - передмістя». В останні роки найзначніших містах світу на залізничний транспорт зроблена ставка у зв'язках центру міста з його передмістями [1-3]. Метою даного дослідження є аналіз організації пасажирських перевезень для розвитку туристичної інфраструктури на маршрутах «місто - передмістя», що дозволить спростити пересування мешканців мегаполісів у зоні передмістя, збільшити мобільність населення значних міст, забезпечити здатність відвідування ними туристичних об'єктів та маршрутів в регіонах та передмістях.

Основні завдання дослідження:

- аналіз сучасного стану та перспектив розвитку мультимодальних пасажирських перевезень;
- аналіз теоретичних розробок і практичного досвіду організації транспортних зв'язків «місто-передмістя» та «передмістя-місто» з використанням мультимодальних пасажирських перевезень;
- оцінка перспектив розвитку мультимодальних пасажирських перевезень в зазначеному вигляді.

Мультимодальні перевезення: інтермодальні перевезення або змішані пасажирські перевезення. Змішане перевезення - це поїздка пасажирів щонайменше двома різними видами транспорту. Мультимодальна перевезення -

це змішана перевезення, яке здійснюється на підставі договору змішаного перевезення, з терміналу в одній країні до пункту призначення в іншій, при цьому оператор - організатор змішаного перевезення, бере на себе відповідальність. В якості відповідальної організації виступає оператор змішаного (мультимодального) перевезення.

Основною умовою функціонування мультимодальної системи є наявність інформаційної підсистеми за допомогою якої здійснюється передача оперативної інформації і завдяки транспортної онлайн системі.

Впровадження нових форм особливо важливо для функціонування мультимодальної транспортної системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації. Гарантом і організатором взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга в системі є оператор міжнародних інтермодальних перевезень.

Наявність оператора системи поїздок визначає :

- єдиний транспортний документ міжнародного зразка;
- доставка від дверей до дверей або в інших кордонах;
- одноосібна відповідальність організації за невиконання договору.

Для задоволення зростаючого попиту на інтермодальні перевезення у мегаполісах необхідно: збільшення розмірів руху поїздів примісько - міського сполучення; зниження наповнюваності вагонів електропоїздів у «пікові» години; розвиток внутрішньоміських перевезень за рахунок інтенсифікації використання внутрішньоміських діаметрів, будівництва нових ліній і розв'язок, будівництво зручних пересадочних вузлів та інших об'єктів інфраструктурного характеру.

Література

1. Автоматическая монорельсовая транспортная система в аэропорту Дюссельдорфа // Железные дороги мира. — 2002, №9. Азаренкова З.В. Высокоскоростные пригородно-городские сообщения. М.: Стройиздат, 2003. – 224 с.
2. Бранзия Р. П., Орлова Т. Д. «К вопросу развития транспортных систем городских агломераций». Материалы 22-й Всероссийской научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления 2007» Выпуск 4 М.:

ГУУ, 2007.

3. Пути повышения эффективности пригородных сообщений. // Железные дороги мира. 2005, №11.

УПРАВЛЕНИЕ «КРЕАТИВНЫМИ» ПРОЕКТАМИ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Штомпель Н. Э., ст. преподаватель

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А.Н. Бекетова*

Украина 61002 г. Харьков, ул. Революции, 12

В последнее время с привлечением немалого творческого потенциала архитекторов, дизайнеров и других специалистов в обществе происходят процессы, связанные с пересмотром традиционных подходов к организации городской среды: использование методов тактического урбанизма, теория «плейсмейкинга» (многосторонний подход к планированию, дизайну и менеджменту общественных пространств), инфраструктурно-ландшафтный урбанизм и т.п. В основе этого пересмотра лежит теория креативности, предложенная Ч. Лэндрю [1]. Она содержит одновременно и философскую концепцию, и инструментарий для практиков, позволяющий понять то, как для решения новых задач создавать новые виды бизнеса и реализовать новые подходы к развитию городов. Эти изменения требуют проведения исследований по пересмотру принципов современного функционального зонирования парковых территорий [2-3]. Также возникает потребность в теоретическом обосновании современных инновационных подходов к организации и реконструкции городских парковых территорий, формулировке новых задач, разработке новых подходов и методов проектирования и реконструкции парковых территорий.

Теория креативности и разработанный на ее основе креативный подход могут быть использованы для пересмотра самого понятия «парк», основных