

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ  
ПАССАЖИРСКИХ КОМПЛЕКСОВ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛАХ**

**PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF INTEGRATED  
PASSENGER COMPLEXES IN MULTIMODAL  
TRANSPORT HUBS**

**А.В. Бауэр**

**Донецкий институт железнодорожного транспорта, г. Донецк**

**A.V. Bauer**

**Donetsk Institute of Railway Transport, Donetsk**

Рассмотрена необходимость дальнейшего развития пассажирских комплексов в мультимодальных транспортных узлах как обязательного условия качественного обслуживания пассажира на всем маршруте следования.

The need for further development of passenger complexes in multimodal transport hubs as an obligatory condition for qualitative passenger service along the whole route is considered.

## **ВВЕДЕНИЕ**

Развитие и дальнейшее совершенствование сферы пассажирских транспортных услуг в области взаимодействия видов транспорта невозможно без применения логистических принципов управления. В последние годы личные предпочтения пассажиров оказывают существенное влияние на политику пассажирских транспортных компаний. От последних требуется поиск гибких и уникальных направлений совершенствования системы организации перевозок. Пассажир желает передвигаться быстро и с комфортом на большие расстояния, и ему неважно, как называется наука, которая обеспечит ему такое передвижение. Наиболее высокие требования к транспорту пассажир предъявляет на этапе посадки в транспорт или пересадки из одного вида транспорта в другой, обращая внимание на скорость собственного перемещения от одного вида транспорта к другому, внешний вид и комфортабельность внутренних помещений подвижного состава, качество попутных сервисных и других видов услуг. Данный процесс осуществляется чаще всего в пунктах стыкования

нескольких видов транспорта – мультимодальных транспортных узлах (МТУ).

## НЕОБХОДИМЫЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ КОМПЛЕКСОВ ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Авторы [1], проведя сравнительный анализ терминов «интермодальные перевозки» и «мультимодальные перевозки», предлагают применять понятие интермодальности к перевозке пассажиров на дальние расстояния с участием магистральных видов транспорта, а понятие мультимодальности к городским и пригородным перевозкам в рамках транспортных систем крупных агломераций. Однако в основе любой интермодальной перевозки, на наш взгляд, лежит элемент мультимодальности, ведь подавляющее большинство пассажиров, прежде чем добраться до железнодорожного вокзала, автовокзала, аэропорта или морского (речного) вокзала, пользуются услугами городского или пригородного транспорта, который в данном случае является подвозящим. При этом единый перевозочный документ (билет), являющийся основой как интермодальной, так и мультимодальной перевозки, не распространяет свое действие на поездку пассажира в городском (пригородном) транспорте. Решением может стать пластиковая карта-билет, действующая на всем маршруте следования пассажира, включая передвижение городским и пригородным транспортом. Идеальным стимулом для пассажира, приобретающего такой билет, была бы гарантия соблюдения временных критериев операторами перевозки, когда за несоблюдение графика перемещения в любом звене логистической маршрутной цепочки по вине оператора последний несет материальную ответственность в виде возмещения пассажиру денежного эквивалента «потерянного» времени. Реализовать подобные идеи технически возможно лишь на базе современных развитых комплексов, обеспечивающих логистику пассажирских перевозок [2].

Так же при развитии отечественных пассажирских мультимодальных комплексов следует учитывать мировой опыт, который в обобщенном виде представлен авторами [3]:

- создание современных многофункциональных транспортно-пересадочных комплексов (далее используем понятие МТУ), коорди-

## *Секция «ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ И ТЕХНОЛОГИИ»*

нирующих работу систем транспортных коридоров и обеспечивающих взаимодействие различных видов транспорта на всех его территориальных уровнях;

- интеграция железнодорожного транспорта с системой скоростного внеуличного транспорта (метрополитен, скоростной трамвай и т.д.) за счёт размещения вестибюлей метрополитена внутри МТУ, сформированных на базе железнодорожных вокзалов;

- рост функциональности существующих МТУ и обеспечение пассажиров не только необходимым комплексом транспортных услуг, но целым рядом сервисных, бизнес-услуг (Берлин, Сеул, Пекин, Кембридж);

- вовлечение МТУ в проекты комплексного развития территорий города в зоне их влияния;

- увеличение доли частных (в том числе интермодальных) операторов в управлении МТУ в европейских и азиатских странах.

Для Донецкого региона данная проблема весьма актуальна. Создание МТУ возможно на базе пассажирских железнодорожных комплексов станций Ясиноватая, Донецк, Иловайск, Никитовка.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуальность дальнейших разработок в области развития пассажирских комплексов в МТУ несомненна. При этом необходимо совершенствовать отечественную логистику пассажирских перевозок, ориентируясь на мировой опыт.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Блудян, Н.О. О проблеме формализации понятий «интермодальные» и «мультимодальные» пассажирские перевозки / Н.О. Блудян, Л.А. Парамонова // Автомобиль-Дорога-Инфраструктура. Электронный научный журнал. – 2017. – № 1(11).

2. Ходоскина, О.А. Формирование логистики железнодорожных пассажирских перевозок / О.А. Ходоскина, Р.Б. Ивуть // Новости науки и технологий. – 2017. – №1(40). – С. 11-19.

3. Гринёв, А.А. Мультимодальные перевозки: Конспект лекций / А.А. Гринёв, Н.Ю. Евреенова. – М.: МИИТ, 2013. – 175 с.