

## **МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ.**

**Смурага Ю.С.**

**Научный руководитель Голуб Н.В.**  
***Сибирский федеральный университет***  
***Политехнический институт***

В настоящее время перед Российской Федерацией стоят задачи по созданию и претворению в жизнь стратегии развития транспортной системы России. Данная проблема имеет комплексный характер и требует различных подходов к рассмотрению множества связанных с этим вопросов. Одним из этих вопросов является задача комплексного развития транспорта в рамках мультимодальных транспортных узлов (транспортно-логистических центров). Они способны решать как тактические задачи по координации работы всех участников транспортного процесса в рамках существующей транспортной системы, действующих международных транспортных коридоров, задачи, которые способны принести определенный транспортный, экономический и политический эффект в самое ближайшее время, так и стратегические задачи при модернизации транспортной системы, создании современной опорной транспортной решетки.

Мультимодальные транспортные узлы призваны придать транспортной системе России наибольшую степень рациональности, сделать эту систему эффективнее, обеспечить комплексный подход к развитию транспорта и в целом всей товаропроводящей инфраструктуры, способны обеспечить работу транспорта по требованиям, соответствующим мировым стандартам, а это означает привлечение дополнительных грузов, увеличение бюджетных поступлений, позиционирование России в мире как крупной транспортной державы.

Под термином «мультимодальный транспортный узел» (МТУ) понимают географический пункт стыкования и взаимодействия нескольких видов транспорта. Такой узел может объединять в себе железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, морские и речные порты, аэропорты, вокзалы, автомобильные дороги, конечные и промежуточные объекты магистральных трубопроводов, муниципальные транспортные сети. В инфраструктуру мультимодальных транспортных узлов входят складские комплексы и грузовые терминалы с центрами управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортного страхования, организации, представляющие транспортно-экспедиторские и банковские услуги. Важным фактором является наличие единого оператора мультимодальных перевозок. Рассматриваемые узлы, по сути, являются плацдармами организационно-технического и технологического взаимодействия различных видов транспорта, осуществления мультимодальных перевозок на логистических принципах не только в общероссийском, но и в международном масштабах.

Основной задачей формирования мультимодального транспортного узла является комплексное развитие всех видов транспорта и терминального и складского хозяйства на территории мультимодального транспортного узла. В силу естественных причин не все виды транспорта одинаково хорошо развиты на территории того или иного транспортного узла, поэтому первоначально упор делается на два-три вида наиболее развитого и перспективного транспорта, что позволяет уже на первоначальном этапе получить определенные положительные результаты от начала реализации программы. Параллельно с этим идет развитие и других видов транспорта, но поскольку они изначально отставали от более развитых видов, то и процесс их становления будет идти более продолжительное время. Вместе с развитием транспорта

необходимым условием является развитие (создание) складского и терминального комплекса и всей транспортной инфраструктуры в целом.

С учетом того, что каждый город имеет свои специфические особенности, что развитость транспорта и транспортной инфраструктуры различна в разных городах, процесс формирования мультимодальных транспортных узлов будет идти по-разному в каждом конкретном городе. Однако общие требования, перечисленные выше, являются необходимыми для того, чтобы в транспортном узле начал формироваться мультимодальный транспортный узел.

Конечной целью формирования мультимодального транспортного узла будет являться создание не только мощной транспортной и терминально-складской инфраструктуры, но и возникновение в этом месте информационного, логистического и сервисного центра, развитие туристического комплекса, подъем (развитие) промышленного производства.

В «Транспортной стратегии России на период до 2020 года» определена необходимость создания единой сети национальных МТУ и организаций взаимодействия между ними при освоении внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

Формирование национальной сети МТУ самым непосредственным образом связано с созданием логистических центров, обладающих муниципальным, региональным или межрегиональным статусом. Они призваны принять на себя управление обращением товаров и услуг в границах мегаполисов, экономических зон, районов и округов. Становление и развитие этих логистических центров должно быть нацелено на максимальное освобождение местных производителей и потребителей товаров и услуг от непрофильных видов их деятельности, связанных со снабжением, сбытом, организацией перевозок, хранением сырья и поставок готовой продукции потребителям. Такие логистические центры целесообразно создавать в крупных МТУ для управления взаимодействием работ различных видов транспорта и связанных с ними складских комплексов. Учредителями и инвесторами указанных логистических центров должны прежде всего выступать заинтересованные промышленные и торговые предприятия, транспортные, складские, экспедиторские и операторские компании, финансовые, таможенные, сертификационные, страховые и охранные структуры, органы местной власти.

В настоящее время на территории РФ сформировались и продолжают развиваться несколько мультимодальных транспортных узлов федерального уровня. Это Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Владивосток. В числе перспективных российских МТУ последнее место занимает Красноярск.

Транспортный комплекс Красноярского края представлен всеми видами транспорта — железнодорожным, трубопроводным, воздушным, внутренним водным и автомобильным. Особую роль краю в функционировании транспортной системы придает его уникальное расположение на пересечении железнодорожных, воздушных и автомобильных магистралей.

Рост транспортных услуг связан с перспективами развития промышленного комплекса края и, более всего, его трех крупнейших отраслей специализации общероссийской значимости: топливно-энергетической, горно-металлургической и лесной. Рост транспортных услуг ожидается и за счет увеличения объемов транзитных перевозок по Транссибирской магистрали.

Вследствие реализации крупнейшего транспортного проекта по созданию Красноярского мультимодального транспортного узла, способного привлечь дополнительно до 30 % грузов, ожидается увеличение объемов перевозки грузов и расширение грузообразующего потенциала транспортного комплекса края. Создание

мультимодального транспортного узла предусматривает комплексное развитие всех видов транспорта, транспортной, складской, терминальной инфраструктуры, таможни, системы страхования грузов и их информационного сопровождения и взаимную увязку компонентов для скоординированной работы, что обеспечит уровень работы транспортного комплекса края, соответствующий требованиям мировых стандартов и повысит конкурентоспособность предприятий края на российском и международном рынках.

Предусмотренное программой создание развитой транспортной инфраструктуры путем строительства и реконструкции автодорог, обеспечивающих межрегиональные транспортные коридоры, межрайонные и внутрирайонные связи, будет способствовать формированию взаимосвязанных территориально-экономических комплексов, развитию внутрикраевых и межрегиональных экономических связей и создаст благоприятные условия для развития добывающей и лесной отраслей северных территорий края. Ставится задача реализации мероприятий, обеспечивающих необходимые условия для судоходства в Енисейском водном бассейне и функционирования Северного морского пути.

Программой предусматривается создание эффективной региональной системы управления и тарифного регулирования пассажирских перевозок. Для решения этой задачи потребуется разработка и принятие минимального стандарта транспортной обеспеченности маршрутов, который необходим для определения оптимальных транспортных схем, количества и моделей подвижного состава, что приведет к удешевлению, ускорению и повышению качества пассажирских перевозок. Кроме этого, предполагается разработка новой методики расчетов нормативов субсидирования по всем видам транспорта, предусматривающей упрощение определения размеров тарифов и повышение заинтересованности руководителей предприятий в снижении тарифов.

Если Россия хочет играть ведущую роль в мировой транспортной системе, быть транспортным и геостратегическим мостом между Европой, Азией и Америкой, то она должна обеспечить такой же уровень прохождения и переработки грузов, какой осуществляется в мультимодальных транспортных узлах зарубежных стран. Необходимо налаживать связи с этими узлами и работать с ними по единой технологии, а для этого нужно формировать и развивать систему российских мультимодальных транспортных узлов.

#### Список использованных источников:

- 1Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. - М.: Высшая школа, 2001. – 383 - 390с.
- 2Громов Н. Н., Панченко Т. А., Чудовский А. Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. - М.: Транспорт, 2002. – 304 - 307с.
- 3<http://uvsr.stu.ru/>
- 4<http://scbist.com/>