

УДК 911.3

В. С. Фирсов,
географический факультет,
Пермский государственный национальный исследовательский
университет
Научный руководитель: д-р геогр. наук, проф. А. И. Зырянов

Развитие сети мультимодальных логистических центров как драйвер экономики регионов Урала и Сибири

Аннотация. В статье рассмотрены крупные контейнерные мультимодальные логистические центры Урала и Сибири, принципы их пространственного размещения, структура обрабатываемых грузов. Обосновывается тезис, что развитие сети мультимодальных логистических центров (МЛЦ) является важной составляющей развития экономики регионов, удаленных более чем на 2000 км от морских портов.

Ключевые слова: мультимодальные логистические центры, магистральные транспортные коридоры, логистика, контейнерные перевозки.

Введение. Важным элементом логистической сети России выступают контейнерные мультимодальные логистические центры регионов (МЛЦ). Их особое назначение заключается в координирующей и интегрирующей роли в транспортно-логистической системе и транспортировке контейнерных грузов. По сути, они являются базовыми элементами управления товарными потоками и основными элементами транспортно-го каркаса [1].

Транспортный каркас, включающий магистральные транспортные коридоры (МТК), узловые точки пересечения коридоров (порты, аэропорты, вокзалы) и вспомогательную инфраструктуру (складские зоны, логистические центры), обеспечивает экономическую, социальную и культурную связанность территории [4]. Для повышения транспортной доступности территорий, увеличения объема и скорости транзита грузов, идущих во внутренние регионы и на экспорт, в «Транспортной стратегии РФ» предусмотрено развитие мультимодальных логистических технологий и создание на основе существующих узловых железнодорожных станций, речных и морских портов *мультимодальных логистических центров* [2].

В понятие мультимодальности входят такие требования, как: 1) перевозка несколькими видами транспорта; 2) перевозка по единому перевозочному документу; 3) перевозка организована одним или несколькими операторами. Суть МЛЦ в Стратегии раскрывается в понятии «узловой гру-

зовой мультимодальный транспортно-логистический центр», который представляет собой сетевой технологический комплекс, соответствующий транспортно-технологической системе перевозки грузов, включающий специализированные и универсальные терминалы, а также объекты инженерной, транспортной, производственной и административной инфраструктуры, обслуживающие транзитные, экспортно-импортные, региональные и межрегиональные грузопотоки. При этом создавать МЛЦ необходимо прежде всего в точках входа/выхода к международным транспортным коридорам (МТК), в местах стыковки/связывания разных видов транспорта (ж/д — речной-порт — автомобильный транспорт), вблизи крупнейших городских агломераций.

Примеры МЛЦ в Поволжско-Уральском макрорегионе. Макрорегион образует срединный пояс национальной транспортной сети, связывая Московский хаб с Сибирью и Дальним Востоком по Транссибирскому коридору. Здесь сближаются Транссиб, МТК «Север — Юг» и Волжский водный путь, есть все условия для мультимодальной логистики река — железная дорога — автомобильный транспорт.

Примером конвергенции МТК «Север — Юг» и «Европа — Западный Китай» является открытый в 2024 г. **МЛЦ «Свияжский»**, в котором речной порт связан с федеральной автотрассой М7 и железной дорогой. Рельсовая ветка идет прямо вдоль причала, позволяя выводить грузы сразу в систему Российских железных дорог (РЖД)

через узловую станцию «Свияжск» и крупную сортировочную станцию «Юдино» на казанском узле. Планируемая мощность приема и отправки грузов 2,47 млн т груза в год — в основном зерно, удобрения, стройматериалы, а также грузы массовой номенклатуры.

Крупнейшим МЛЦ в Уральском субрегионе является «**Уральский**» в Екатеринбурге, он примыкает к станции «Аппаратная» и специализируется на обработке грузов, прибывающих по железной дороге; включает продовольственные товары, строительные материалы, мебель, бытовую технику, металлопродукцию, технику, метизы. В 2026 г. в регионе начинается строительство нового транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Екатеринбург» на станции Седельниково. Так в 2030 г. Екатеринбургский хаб может стать одним из крупнейших распределительных центров с проектной мощностью до 1 млн TEU (двадцати-футовых эквивалентов) в год.

Примеры МЛЦ в Сибирском макрорегионе. Срединное положение Новосибирска на Транссибе — в 3000 км от Москвы и 4000 км от Владивостока — делает его естественной точкой разгрузки и перераспределения дальневосточных грузопотоков. МЛЦ «**Сибирский**» у станции Чик — это современный контейнерный терминал с развитой железнодорожной инфраструктурой, способной обеспечивать одновременное обслуживание нескольких полноразмерных контейнерных поездов до 1 млн TEU год. Фактическая переработка грузов в 2025 г. составила 480 тыс. TEU в год и показала рост в +41,7 % по сравнению с 2024 г. Дополнительные мощности в Новосибирске формируют терминал «Клещиха» (до 205 тыс. TEU в год) и «Евросиб-Новосибирск» (до 160 тыс. TEU в год). Структура грузов — автомобили, e-commerce, техника из КНР, пиломатериалы, стройматериалы, товары массовой номенклатуры.

Действующим железнодорожным контейнерным терминалом является ПАО «**ТрансКонтейнер**» на станции Омск-Восточный (группа компаний «Дело»). Мощность терминала увеличилась до 45 тыс. TEU/год благодаря установке нового козлового крана, а вместимость площадки расширилась с 830 до 1200 TEU одновременно. По завершении второго этапа модернизации площадки его мощность достигнет 57 тыс. TEU в год. Структура груза: битум (продукция Омского нефтепере-

рабатывающего завода (НПЗ) «Газпром нефть»), технический углерод (сажа) (продукция АО «Омский завод технического углерода»), растительные масла — переработка зерна, развитая в регионе, ячмень и зерновые, резинотехнические изделия (продукция Омского машиностроительного и нефтехимического комплекса).

Перспективной для создания МЛЦ по принципу «Свияжского» может стать АО «**Омский речной порт**» на р. Иртыш в месте пересечения с Транссибом. Порт занимает 21 га (из них 12 га — акватория), в 2025 г. здесь переработано 4,5 млн т грузов. Порт обладает 6 км ж/д путей, 1 км причальной стенки, 15 порталных кранов, 15 га грузовых площадок и флот из 200 единиц. Руководство порта и власти Омской области активно продвигают транзитный проект: международный коридор Китай — Казахстан — Россия — Северный морской путь. Логистическая схема выглядит так: контейнер прибывает по Транссибу — перегружается в порту — уходит речным транспортом класса «река-море». По оценке Минтранса Казахстана, до 2,5 млн т/год грузов могут быть переведены на этот маршрут с автомобильного и ж/д транспорта. АО «Омский речной порт» может стать стратегическим хабом с тремя функциями одновременно: тыловой МЛЦ для Транссиба, ворота МТК «Китай–Казахстан–Россия» и питатель Северного морского пути [3].

Выводы. Развитие сети мультимодальных логистических центров выходит за рамки транспортной политики, потому что является важной составляющей экономики. Применительно к регионам Урала и Сибири, которые удалены от морских портов более чем на 2000 км, формирование разветвленной сети МЛЦ является необходимым условием для преодоления пространственных диспропорций — только так можно преодолеть «тиранию расстояния» и сделать экспорт местных предприятий конкурентоспособным на мировых рынках за счет доступной контейнерной логистики. Наличие развитой сети МЛЦ в буквальном смысле является окном доступа местных предприятий на мировые рынки и физически, и по ценовым параметрам. Именно поэтому решения об инвестициях в развитие МЛЦ должны приниматься не только на основе коммерческой окупаемости конкретного объекта, но и с учетом его комплексного позитивного воздействия на социально-экономическое и пространственное развитие региона.

1. Анисимов Н. А., Шкарина Т. Ю. Логистический хаб (ТЛЦ) как основа развития региона // Инновации и инвестиции. — 2021. — № 3. — С. 332–335.

2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». — [Электронный ре-

сурс]. — URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102126080&backlink=1&&nd=602618773> (дата обращения: 28.04.2026).

3. Река Иртыш станет трансграничным логистическим маршрутом между Россией и Казахстаном // Поворот России в Азию : [новостной портал]. — URL: <https://russiaspivottoasia.com/russian/reka-irtysh-stanet-transgranichnym-logisticheskim-marshrutom-mezhdu-rossiej-i-kazahstanom/> (дата обращения: 10.04.2026).

4. Яковлева С. И. Географические функции транспорта // Вестн. Твер. гос. ун-та. Сер. : География и геоэкология. — 2022. — № 1 (37). — С. 38–46.