

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ





- Многофункциональный транспортно-логистический центр (МТЛЦ) - это комплекс терминалов, обслуживающий мультимодальные перевозки и выполняющий операции по транспортно-экспедиционному обслуживанию с участием различных видов транспорта при их взаимодействии, осуществляющий погрузочно-разгрузочные работы, грузопереработку, таможенные процедуры, хранение, информационное, банковское и другие виды обслуживания. О



Рис. 4.3 Проект автомобильно-железнодорожного
контейнерного терминала



Факты и цифры

Площадь терминала	200.000 м ²
Укрытая часть	25.000 м ²
Длина причальной стенки	840 м
Глубина	12,00 м NN
Длина ж/д пути	4,000 м
Грузоподъемность	280 т.



Рис. 4.4 Портовые контейнерные терминалы

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ



- Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) - пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. Как правило, ТПУ возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса.



- В настоящее время в транспортных узлах крупных городов России сложилась и действует достаточно обширная сеть ТПУ различных видов. Основные ТПУ сформированы и продолжают формироваться, главным образом, вблизи общегородских центров, в центре города, а также в срединной или периферийной зонах города, в местах размещения вокзальных комплексов различных видов внешнего транспорта (речного, автомобильного, морского)



- В зависимости от положения территории относительно планировочной основы любого ТПУ выделяют три основных вида городских территорий прилегающих к узлу



- 1. Первая зона - транспортное ядро. Эта зона расположена на удалении 100-150 м от ГПУ. Основное функциональное назначение территории - обеспечение пересадочных и коммуникативных функций узлов.



- 2. Вторая зона - зона развития. К этой зоне относятся территории, расположенные за пределами транспортного ядра ГПУ, но в пределах радиуса пешеходной доступности.
- 3. Третья зона - зона влияния. В этой зоне расположены территории от границы влияния ТПУ, до границы зоны развития.

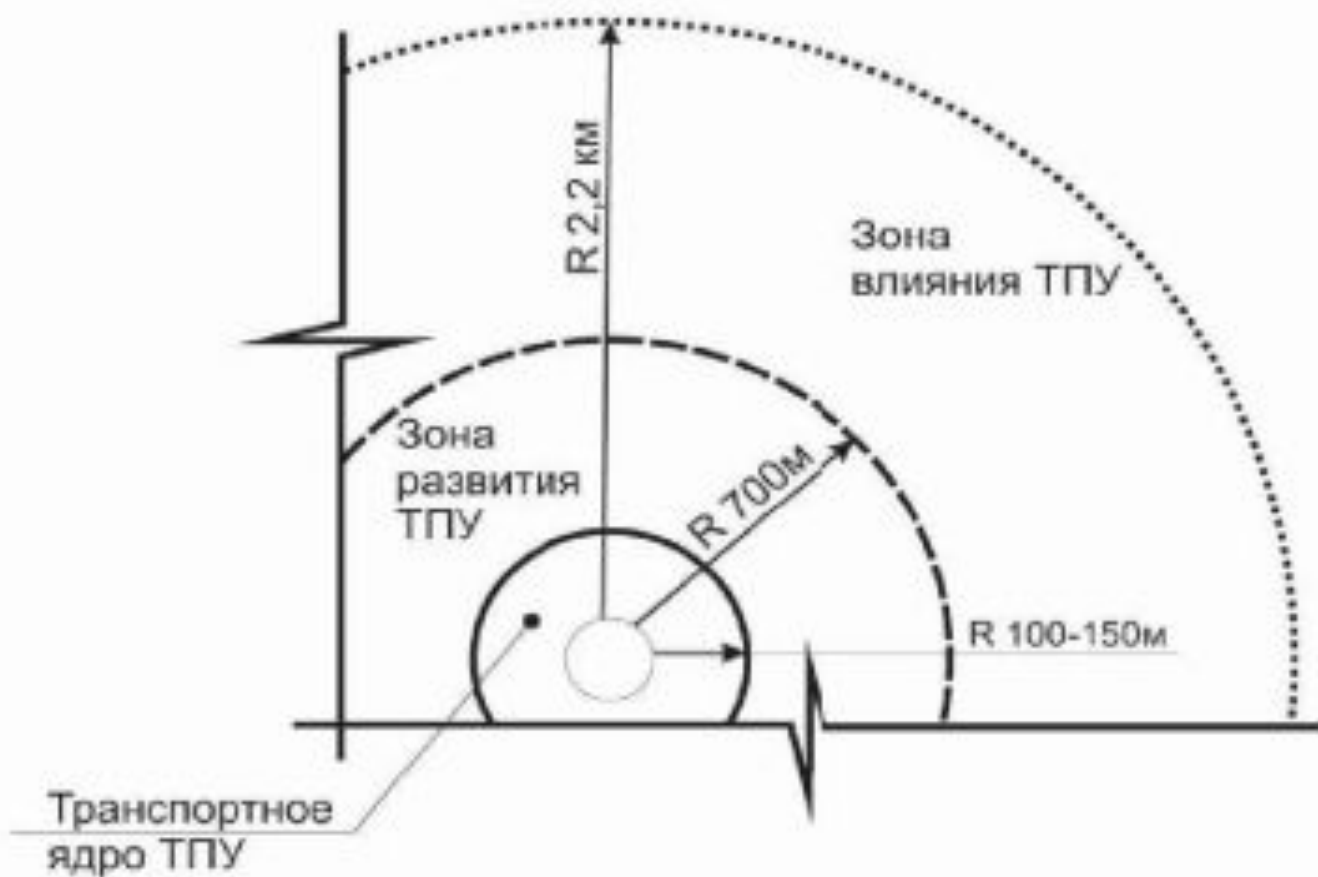


Рис. 5.1 Зонирование городских территорий прилегающих к ТПУ



- В зарубежной практике формирования транспортнопересадочных узлов накоплен богатый опыт создания многофункциональных мультимодальных ТПУ.

К основным мировым тенденциям развития ТПУ относят:

- - создание современных многофункциональных ТПК, координирующих 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 ТПУ, сформированных на базе железнодорожных вокзалов;



- - рост функциональности существующих ТПУ и обеспечение пассажиров не только необходимым комплексом транспортных услуг, но целым рядом сервисных, бизнес-услуг (Берлин, Сеул, Пекин, Кембридж);
- - вовлечение ТПУ в проекты комплексного развития территорий города в зоне их влияния; увеличение доли частных (в том числе интермодальных) операторов в управлении ТПК в европейских и азиатских странах



- ; - реконструкция и развитие ТПУ за рубежом обычно проходят в вертикальной и горизонтальной плоскостях и предполагают строительство многофункциональных транспортно-пересадочных комплексов; создание пешеходных галерей, соединяющих основные пункты тяготения пассажиропотоков, входящих в состав транспортно-пересадочного узла; изменение параметров основных элементов ТПУ



- оптимизация организации коммерческой деятельности за счёт правильной организации функционального пространства ТПУ.



Рис. 5.6 Принципиальная схема современного транспортно-пересадочного узла



- В планировке транспортно-пересадочных узлов выделяют три основных зоны: операционную (технологическую), зону дополнительного обслуживания (общественная зона) и служебную зону



- Операционные или технологические зоны включают в себя площади, используемые для предоставления обязательных услуг пассажирам транспортнопересадочного узла. Они содержат следующие основные элементы:
«перехватывающие» и муниципальные парковки; вестибюли станций видов транспорта взаимодействующих в узле, фронты посадки-высадки пассажиров; билетные кассы; залы ожидания; турникетные линии, санитарные узлы, камеры хранения.



- Зоны дополнительного обслуживания включают площади, предназначенные для коммерческого использования и предоставления услуг дополнительного обслуживания пассажиров.



- Служебные или вспомогательные зоны предназначены для размещения служб транспортнопересадочного узла, а также организаций, занимающих территорию на безвозмездной основе. Они содержат административно-хозяйственные, бытовые, технические помещения и т.д



- Также транспортно-пересадочный узел может включать в себя перехватывающие парковки. «Перехватывающая» парковка — автостоянка, располагающаяся вблизи автотранспортных путей следования населения из места проживания (как правило, периферийные, жилые зоны города) в места осуществления трудовой деятельности.

Основными результатами формирования системы мультимодальных транспортно-пересадочных узлов должны стать:



- сокращение времени нахождения пассажиров в системе городского пассажирского транспорта;
- повышение привлекательности общественного транспорта; - уменьшение загрузки магистральной улично-дорожной сети за счет формирования системы «перехватывающих» стоянок в составе ТПУ;
- обеспечение условий для устойчивого функционирования систем наземного пассажирского транспорта, за счет реализации специальных мероприятий на подходах к узлам.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



- Согласно определению Комитета по внешнему транспорту Европейской Экономической Комиссии (КВТ ЕЭК) ООН «транспортный коридор» - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.



Рис. 6.1 Европейские транспортные коридоры



- В 2004 г. ЕЭК ООН и Экономическая и Социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) разработали общее стратегическое видение по евроазиатским транспортным соединениям. Определены четыре транспортных коридора:



- - транссибирский;
- - ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа-КавказАзия);
- - Южный: критский коридор № 4 - Турция - Иран
- Центральная Азия - Китай;
- - Север-Юг: Северная Европа - Россия - Каспийское море - Иран - Персидский залив - Индия с сухопутным ответвлением в обход Каспийского моря.

ТРАСЕКА и «Север-Юг»: проблемы международной безопасности евроазиатских транспортных коридоров

ЗРК



Конкуренция России и США за геополитическое влияние на постсоветском пространстве

«Север-Юг» ориентирован на Индию, пока отстающую от Китая

ТРАСЕКА зависит от Кавказа и подчинен геополитическим приоритетам

Политическое влияние Ирана неоднозначно, сохраняется повод для международного конфликта

«Север-Юг» и ТРАСЕКА пересекаются в неразделенных водах Каспия

Международный транспортный коридор «Транссиб»

Транссибирская магистраль



