

УДК 338.2

И. С. Полякова

ОТ ТРАНЗИТА — К ТЕРМИНАЛЬНОЙ ДЕРЕВНЕ

Единое экономическое пространство городских агломераций обеспечивает транспортно-логистическая инфраструктура. В материале дана оценка Москвы как транзитного города для коммерческого транспорта. Освобождение города от большегруза возможно за счет развития терминальных комплексов на проектируемом объекте — Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД). Кроме того, рассмотрен опыт Германии по созданию «терминальных деревень», который может быть использован при решении транспортных проблем столичного региона.

Ключевые слова: ЦКАД, транспортно-логистические комплексы, терминальные деревни.

The single economic space of urban agglomeration is guaranteed by the transport and logistic infrastructure. The article considers the city of Moscow as a transit city for the commercial transport lines. The exemption of the city from the heavy-load transport is possible through the development of terminal villages at the Central Ring Motor Road (CRMR), which is being designed now. In addition to that, the author describes the German experience of developing “terminal villages”, which can be used for the solution of transport problems in Moscow region.

Key words: Central Ring Motor Road (CRMR), transport and logistic complexes, terminal villages.

В экономике страны Московский регион рассматривается как единое целое, и во многом это единство обеспечивается транспортными связями. Это касается прежде всего работы таких массовых видов общественного транспорта, как автомобильный и железнодорожный по обслуживанию регулярных пассажиропотоков из области в Москву и обратно. Кооперация областных и столичных автобусов и маршрутных такси уже никого не удивляет. Без пригородного железнодорожного сообщения представить себе жизнь региона вообще невозможно. Что же касается коммерческого транспорта, то с ним дело обстоит сложнее. Несмотря на все ограничения и запреты, Москва, может быть за исключением исторического центра, по существу является транзитным городом. Как следствие, большегрузные и длинномерные грузовики на городских улицах — обычное явление. Вопрос о полном запрете въезда большегрузов в Москву поднимался не один раз. С последней подобной инициативой выступил уже нынешний мэр Москвы Сергей Собянин.

Как известно, еще в конце сентября 2010 г. Департамент транспорта и связи Москвы обнародовал проект постановления, предусматривающий введение дневного запрета на движение грузовиков по МКАД. Документом, в частности, предлагалось запретить автомобилям грузоподъемностью более полутора тонн перемещаться по кольцевой автодороге с 7:00 до 22:00. В октябре 2010 г. эту идею поддержал мэр Москвы Сергей Собянин. Градоначальник распорядился также, чтобы чиновники подумали о возможности ограничения движения грузовиков не только по МКАД, но и по всем остальным дорогам города.

По мнению Сергея Собянина, грузовой транспорт, завозящий в столицу стройматериалы, обеспечивающий крупные оптово-розничные комплексы,

разного рода ярмарки, рынки, средние и маленькие магазины, может справляться со своими функциями только в ночное время. Аргументы за такое нововведение понятны. Аргументы против имеются у дальнбойщиков и у работников торговых сетей. Первые грозят транспортным коллапсом. «Закрытая для грузовиков “дневная” МКАД будет означать круглосуточный затор на федеральных трассах в области и на двух возможных объездных маршрутах по А-107 и А-108», — считают они.

В Ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой техники (РАТЭК) подсчитали, что из-за запрета на дневное движение грузовиков по МКАД товары в рознице подорожают на 10...20 %. В РАТЭК заявляют, что 70 % грузов в столицу привозят именно крупно- и среднетоннажные автомобили. Таким образом, на замену одного грузовика понадобится восемь «Газелей». Мало того, что машин на столичных дорогах станет больше, так еще и логистические расходы вырастут на 70 %. Радикальное освобождение столицы от большегрузов заставляет по-новому оценить Московский регион с точки зрения логистических возможностей по доставке груза, проанализировать прогнозы складского рынка региона на следующий год.

Обоснованием и реализацией программы развития транспортно-логистической системы Московской области занимаются несколько министерств и ведомств. Одним из инициаторов проекта является областное министерство транспорта.

Как и любая стандартная программа, программа развития логистики Подмосквья включает в себя набор соответствующих мероприятий, распределенных по времени, исполнителям, видам финансирования. Одним из системных факторов, влияющих на реализацию программы, является строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). В октябре 2005 г. состоялось совместное заседание коллегии министерства транспорта РФ и правительства Московской области, на котором было принято окончательное решение относительно строительства кольцевой автодороги.

Вопросы развития логистики и создания ЦКАД взаимосвязаны, поскольку очевидно, что со строительством новой дороги — а это будет автобан международного уровня — изменится весь транспортный каркас Московского региона. Два эти объекта просто вынуждены коррелировать и постоянно учитывать наличие друг друга. И если строительство ЦКАД — это уже более или менее понятная и согласованная константа (известна трассировка, примерные сроки строительства), то программа логистики будет развиваться с учетом этой неизменной величины. Таким образом, станет понятно, как будет проектироваться и создаваться региональная транспортно-логистическая система.

Когда речь идет о ЦКАД, имеется в виду не только сама трасса, но и прилегающие к ней территории. Именно эти земли и являются предметом обсуждения с точки зрения выбора площадок и определения их границ под терминальные логистические комплексы. Концептуально в Подмосквье будет создано несколько очень крупных межрегиональных распределительных центров, причем это будут комплексы как для обеспечения мультимодальных перевозок, так и для осуществления перевозок отдельными видами транспорта: авто-, авиа-, железнодорожные терминалы.

Таким образом, строительство кольцевой автодороги и развитие сервиса будут происходить параллельно, начиная с подготовительных этапов по обустройству прилегающих территорий. В рамках проекта строительства ЦКАД уже определены направления, которые в будущем автоматически станут элементами программы по логистике. Программа вывода терминальных комплексов из Москвы, в принципе, абсолютно правильная и необходимая. Но что такое склады в городе? Они ведь существуют в столице не ради самих себя, а создавались под вполне конкретные нужды. Очевидно, что в первую очередь следует вывести из Москвы объекты, которые эти терминальные комплексы обслуживают, а уж потом сами терминалы. Но что это значит на практике? Вывести завод, где работают не то что 2 тыс., даже 200 человек — это колоссально сложная комплексная задача, затрагивающая и социальный, и экономический, и многие другие аспекты.

Поэтому отработка таких глобальных проектов, как ЦКАД и развитие прилегающих территорий, может стать катализатором для начала тех процессов, о которых пока еще только говорится. Вполне может оказаться, что, когда ЦКАД будет построена, федеральное правительство (поскольку это является его прерогативой) вместе с правительством области примет решение, что дальше — вглубь кольца — все грузопотоки продвигаться уже не смогут. И одно это решение автоматически сделает все складские комплексы внутри ЦКАД никому не нужными.

Ближнее Подмосковье сегодня задыхается от транспортных и экологических проблем, плотность насыщения этого региона не уступает Москве. Тот факт, что через 10 лет МКАД «будет находиться» на ЦКАДе, означает лишь то, что эти территории области будут соответствующего экономического уровня. А через несколько десятков лет этот рубеж, может быть, условно сдвинется на сегодняшнюю границу Московской области. Таким образом, с вводом в эксплуатацию ЦКАД программа вывода терминальных комплексов из Москвы будет форсироваться. Это и есть умное, не механическое решение данной проблемы: сама жизнь подсказывает, что шаг Б может быть сделан лишь после шага А. Если создание ЦКАД в полном понимании этого слова, т. е. полностью функционирующее кольцо, обустроенные прилегающие территории, где стоят не только складские комплексы, но и АЗС, гостиницы, имеется и действует вся необходимая инфраструктура, завершится через 10 лет — это будет большой успех.

Напомним, что вокруг Москвы уже есть три кольцевых автодороги — МКАД, так называемые малая (А107) и большая (А108) бетонки. Этим дорогам в планах транспортников отведена роль бесплатных альтернатив, поскольку за проезд по ЦКАД будет взиматься плата. Идея строительства очередного кольца шириной от четырех до восьми полос, без пересечений в одном уровне с другими дорогами, со скоростным режимом до 140 км/ч стала одним из пилотных концессионных проектов Минтранса наряду с «Новой Ленинградкой» и 18-километровой соединительной дорогой между МКАД и Минским шоссе.

За основу для ЦКАД были приняты обе подмосковные бетонки. Согласно предварительной информации, новая трасса должна была проходить преимущественно вдоль малого бетонного кольца, а на западе по радиальному направлению выходить в зону большой бетонки. Возврат в зону малого кольца

предполагался по первому участку (58—15-й км) «Новой Ленинградки». Идея выноса строительства в этом месте объяснялась высокой стоимостью земли в Одинцовском районе, где сформировалась плотная застройка элитными коттеджными поселками. В настоящее время, однако, «обхода Рублевки» не планируется. Вся ЦКАД пройдет параллельно малому бетонному кольцу, совпадая с ним лишь на одном участке. Речь идет о так называемом Звенигородском ходе — от Калужского до Ленинградского шоссе длиной 90 км, который проходит через Звенигород и Рублевку.

В 2008 г. проект строительства ЦКАД был объявлен правительством приоритетным, включенным в перечень проектов ГЧП, финансируемых с привлечением средств Инвестфонда. Тогда его общая стоимость оценивалась примерно в 520 млрд р., из которых 25 % должны обеспечить частные инвесторы. В ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» (подпрограмма «Автомобильные дороги») общий объем финансирования ЦКАД составляет 470 млрд р. Объем финансирования ФЦП скорректирован с учетом переоценки затрат на реализацию проектов, хотя окончательная стоимость ЦКАД станет понятна только после утверждения проектной документации.

Помимо проектирования дороги, сегодня также продолжается разработка концепции развития объектов терминально-складской инфраструктуры в зоне тяготения ЦКАД, которую выполняет Санкт-Петербургский научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ). Проведен анализ и прогноз параметров спроса на терминально-складские услуги в Московском транспортном узле. В конечном документе будет прописана концепция размещения терминально-складских объектов в пределах ЦКАД и разработан стратегический план по стимулированию развития логистической инфраструктуры в зоне ЦКАД.

По данным ГК «Российские автомобильные дороги», выступающей заказчиком проекта ЦКАД, предполагается, что общий объем инвестиций в строительство этой дороги в ближайшие пять лет составит свыше 200 млрд р., в том числе частных инвестиций должно быть не менее 80 млрд. На эти деньги до 2015 г. планируется построить первый участок трассы (53 км), который соединит скоростную автомобильную дорогу Москва — Санкт-Петербург с автомобильной дорогой М-8 «Холмогоры», а также частично выполнить подготовительные и строительные работы еще по пяти участкам дороги общей протяженностью 260 км, которые должны быть введены в 2016—2018 гг. и сформировать в итоге большое восточное полукольцо от скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург через федеральные автомобильные дороги М-8 «Холмогоры», М-7 «Волга», М-5 «Урал», М-4 «Дон» до федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь». Для выкупа земли под строительство дороги было предусмотрено выделить около 42 млрд р. Процесс начнется после разработки инженерного проекта и получения положительного заключения Главгосэкспертизы. 42 млрд р. — это предварительная цифра, по факту она может быть больше, что связано с дорожанием земли в Подмоскowie.

На предпроектной стадии оценки инвестиций у ЦКАД был еще один существенный недостаток: строительство дороги требовало вырубki больших массивов леса. Согласно первоначальному маршруту ЦКАД, из 521 км трассы

более 200 проходили по лесным землям. Экологи даже говорили о том, что под прикрытием дорожного проекта правительство Московской области хочет застроить лесные земли коммерческими объектами и жилой недвижимостью. В свою очередь, аграрные холдинги, земли которых подлежат выкупу, всерьез обеспокоены проблемой и не желают расставаться с собственностью в угоду чужим интересам. Если провести аналогию с историей Химкинского леса, где из-за значительно меньшего объема вырубки был приостановлен уже согласованный и реализуемый с привлечением иностранного концессионера проект, то можно предположить, что вокруг ЦКАД развернется куда более бурная полемика. Четыре из пяти участков ЦКАД спроектированы и пройдут по территории Подмоскovie в 50 км от Москвы. Московская область больше всего нуждается именно в хордовых дорогах, без которых невозможно «развязать» Московский регион и Москву в частности. Вдоль новой дороги появятся логистические центры, фуры станут разгружаться за 30...50 км от МКАД.

По различным данным, с Московским регионом сегодня связано от 60 до 70 % финансового оборота России. От транспортной и складской инфраструктуры Подмоскovie во многом зависит эффективность всей макрологистики.

Объем логистических услуг постоянно растет, в этот бизнес каждый год вкладываются большие средства. Инвесторы и складские операторы действуют разрозненно, на свой страх и риск. Между тем концентрация товарных и транспортных потоков вокруг столицы настолько высока, что просто напрашивается интеграция и централизация управления. Решения, которые ищут сегодня в Московском регионе, во многих странах найдены и реализованы уже достаточно давно. Так, в Германии первый распределительный центр по модели «терминальной деревни» был создан в Бремене в 1985 г., однако планирование создания системы таких центров в общенациональном масштабе началось еще в начале 1970-х с федеральной программы, которую разработало министерство транспорта Германии. На основе анализа грузопотоков были выбраны узлы транспортной сети для наиболее рационального размещения распределительных центров. После этого при содействии властей федеральных земель и отдельных городов началось проектирование и сооружение конкретных объектов. Участок для центра (до этого — сельскохозяйственные земли), расположенный в 3 км от порта рядом с железнодорожной станцией и промышленной зоной, где развивался ряд транспортнозатратных производств, был выбран под городом Бременом. Власти города разработали генеральный план и подготовили территорию к застройке. Суммарные инфраструктурные затраты, включая выкуп земли, разделили между собой город Бремен (примерно 75 %), федеральная земля Нижняя Саксония (15 %) и федеральное правительство ФРГ (10 %).

После этого отдельные участки на территории центра стали продаваться частным компаниям. В договорах с ними оговаривался профиль деятельности (допускалась исключительно транспортно-складская деятельность (!) и связанные с ней услуги). Важно отметить, что цена, по которой продавались эти участки, была ниже той, по которой выкупались. По такой форме власти субсидировали создание «терминальной деревни», в которой построили свои терминалы государственная железнодорожная компания DB и Почтовое ведомство. Для управления деятельностью и развитием центра было создано так называе-

мое Общество развития (ОР), зарегистрированное в соответствии с законодательством ФРГ в форме GmBH. Его членами с равными долями стали город Бремен, компания DB, а также все фирмы, купившие участки земли в «деревне». Таким образом, стимулировалась коллективная заинтересованность всех работающих на территории центра в его процветании. Без одобрения ОР не принимаются решения о допуске новых компаний для работы в центре. Общество оказывает консультационные услуги, выполняет проектные разработки для других городов, где создаются подобные центры, в том числе за рубежом, а также для фирм, намеренных расположиться в «деревне».

Важным направлением работы ОР стала организация централизованных автомобильных перевозок грузов. Многие из тех, кто работает на территории центра, имеют общих поставщиков, расположенных на территории Бремена. В результате организации сборных маршрутов стало возможным двукратное сокращение суммарного количества автотранспорта, который обслуживал распределительный центр. Другой важнейшей задачей ОР стало соединение «деревни» прямыми железнодорожными поездами с морскими портами и другими «терминальными деревнями». Эта задача продолжает решаться по мере развития сети распределительных центров в Германии. Сейчас подобных объектов насчитывается уже более тридцати. В 1993 г. в Германии было создано акционерное общество DGG. Эта организация представляет общие интересы немецких распределительных центров. Работая на национальном и международном уровнях, DGG проводит семинары и конференции, организует обмен опытом.

Специалисты DGG разрабатывают также проекты новых «терминальных деревень», оказывают консультационные услуги как в Германии, так и за ее пределами. Сегодня «терминальные деревни» создаются во всем мире. Они носят разные названия: Terminal villages в англоязычных странах, Interporto в Италии, Rail service center в Нидерландах, Platform de Fret во Франции. Идеология их функционирования и развития в основном та же, что была разработана при создании распределителя в Бремене, ставшего своеобразным пилотным проектом для Европы.

Для реализации в России немецкой модели развития региональной логистической инфраструктуры нет принципиальных препятствий. Было бы желание и добрая воля, проявленные, в первую очередь, государством. Создание даже одной «терминальной деревни», не говоря уже о системе таких объектов, — это проблема, затрагивающая интересы различных уровней управления, отраслей и видов транспорта. А согласование действий, достижение компромисса в подобной ситуации, как правило, создает дополнительные сложности. Но уже тот факт, что тема обсуждается и в министерстве транспорта Московской области, и на федеральном уровне, обнадеживает.

Если в Московской области действительно появятся «терминальные деревни», то их заселение потребует от организаторов предоставления потенциальным застройщикам очевидных преимуществ, к которым, например, могут относиться:

гарантированный землеотвод, что в условиях Московской области чрезвычайно важно. При этом участки будут предоставляться в «логистически привлекательных» зонах области;

готовая инфраструктура: подготовленная площадка, общая ограда и охрана, подведенные коммуникации, железнодорожные и автомобильные подъезды к территории, АЗС и т. д.;

обеспеченный транспортный сервис: на территории «терминальной деревни» должны быть железнодорожные пути и контейнерная площадка общего пользования. Также должны работать крупные транспортные и экспедиторские компании;

концентрация фирм, предоставляющих все необходимые дополнительные услуги: ремонт автотранспорта и контейнеров, складской и таможенный сервис и т. д. Важными условиями будут и общая большая стоянка для личных автомобилей персонала, и регулярное автобусное сообщение с Москвой, и развитый качественный общепит для тех, кто будет работать в «деревне».

По предварительным оценкам, создание в Московском регионе системы распределительных центров обеспечивает просчитанный социально-экономический эффект: суммарные логистические издержки уменьшатся на 10...15 %; сократится время доставки груза потребителям на территории региона на 10...20 %; снизятся потери грузов на 5...10 %; уменьшатся совокупные складские запасы на 30...40 %; улучшится качество транспортно-логистического сервиса; будут созданы условия для поэтапного вывода с территории Москвы и крупнейших городов области складских мощностей и объектов транспортной инфраструктуры; количество крупнотоннажных грузовых автомобилей, въезжающих на территорию Москвы, снизится на 20...30 %; повысится уровень взаимодействия различных видов транспорта; часть грузов переключится с автомобильного на железнодорожный транспорт, что будет способствовать снижению нагрузки на сеть автомобильных дорог региона.

Особо следует подчеркнуть роль государства в создании транспортно-логистической системы Московского региона. Только государство может разработать, согласовать и принять соответствующую программу на базе модернизации и развития транспортной и логистической инфраструктуры. Только государственные органы способны легитимно решить вопросы землеотвода для создания на выбранных участках распределительных центров. Только государство может создать привлекательные для инвесторов условия участия в программе и в любом инфраструктурном проекте, который не обещает их участникам быстрой прибыли. Увязка социально-экономических интересов Москвы и Московской области также возможна только на государственном уровне.

© Полякова И. С., 2012

*Поступила в редакцию
в сентябре 2012 г.*

Ссылка для цитирования:

Полякова И. С. От транзита — к терминальной деревне // Интернет-вестник ВолгГАСУ. Сер.: Политическая. 2012. Вып. 3(23).