

# «Пришло время начинать!»



**Современной России нужны масштабные проекты развития транспортной инфраструктуры. вниманию наших читателей свое видение строительства совершенно нового объединенного транспортного кластера в центральной части страны представляет эксперт-аналитик Михаил МОРЕХОДОВ.**

**Михаил МОРЕХОДОВ** – выпускник Одесского мореходного училища (судоводительский факультет), Горьковского института инженеров водного транспорта (эксплуатационный факультет). Имеет второе высшее образование, специальность – политолог. С 1965-го по 1969 год служил в ВМФ СССР.

С 1970 года трудился в Дунайском морском пароходстве, Новороссийском морском пароходстве, греческой компании ЕММ.

За время работы на судах Министерства морского флота доставлял грузы в различные горячие точки мира: Египет, Сирию, Ливан, Иорданию, Йемен, Югославию, на Кубу и Кипр. Побывал более чем в 50-ти странах. Приобрел богатый опыт по ремонту судов на различных отечественных и зарубежных предприятиях.

С 1994 года Михаил Афанасьевич представлял интересы иностранных компаний на ведущих судостроительных заводах: Hyundai, Samsung, Daewoo (Корея), Mitsubishi (Япония), Split (Хорватия), Konstanta (Румыния) и ряде других. Проводил инспекции судостроительных производств: Shina, Nokdong, Hanjin, IMP, SPP, C&Heavy Industries, Sekwang, Orient (Южная Корея), Dallian Shipyard (Китай), Osima Shipyard (Япония).

За период работы в отрасли принимал участие в строительстве 77 судов общим дедевейтом 4,4 миллиона тонн.

Богатый опыт и знания Михаила МОРЕХОДОВА получили отражение в различных статьях ведущих изданий. Всего опубликовано более 30 материалов по судостроению, транспортной инфраструктуре, политике, экономике и культурному наследию.

## Как это должно быть

Основная цель строительства предполагаемого транспортного комплекса – заключить центр России и южные регионы страны с населением около 40 миллионов человек в единую систему, в которой железнодорожная и автомобильная скоростные магистрали соединяют центральный аэропорт с Воронежем, Ростовом-на-Дону и Краснодаром. Создание такого хаба позволит разгрузить Москву, снизить транспортный поток. При этом столица должна быть связана с новым кластером скоростной экспресс-линией и челночными автобусами.

Необходимо также создать аналогичные кластеры с узлами в Екатеринбурге, Ханты-Мансийске, Томске и Комсомольске-на-Амуре. Между хабами нужно наладить прямое авиасообщение.

Хочу отметить, что центральный комплекс должен стать не только пассажирским терминалом, но и одним из основных грузовых аэропортов страны – с современной системой логистики, способностью осуществлять прием грузовых лайнеров всех типов, переработку грузов, прибывающих и отправляемых как в пределах страны, так и на международных направлениях.

В целом, транспортный кластер – это не только аэропорты, автотрассы и скоростные поезда, но и инфраструктура: гостиницы, зоны отдыха, кафе, рестораны, магазины, ремонтные мастерские и запра-вочные станции, автостоянки и многое другое.

Информационная система и система связи новой структуры будут включать полный, современный набор услуг и обеспечивать пассажиров всей необходимой информацией и качественным сервисом.

## Область талантов, идей и возможностей

Оптимальнее всего хаб в центре России расположился бы на территории Калужской области. К такому выводу я пришел, проанализировав российские регионы по нескольким критериям и выявив бесспорные преимущества данной территории:

- наиболее высокая динамика развития среди областей РФ;

- ярко выраженная заинтересованность руководства в развитии транспортной инфраструктуры, осознание проблем и возможностей их решения;

- слаженная команда руководителей, специалистов, ученых, способных взять на себя решение нестандартных задач и добиться успеха;

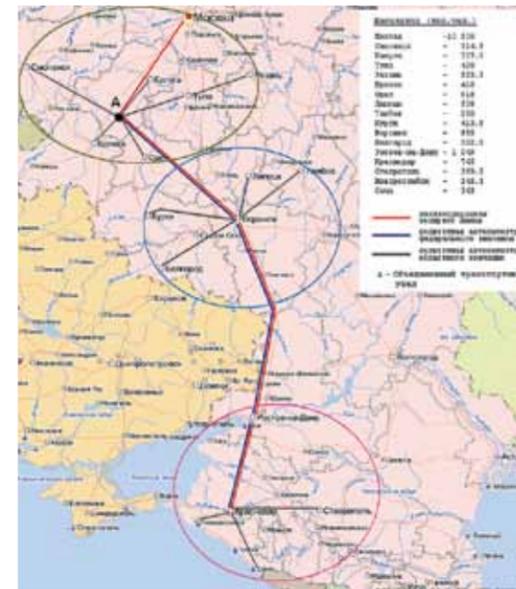
- обоюдная заинтересованность и взаимопонимание между руководством области и населением;

- обеспеченность рынка высококвалифицированными специалистами, имеющими опыт работы в современных условиях.

Все эти доводы сыграют позитивную роль в принятии решения, разработке проекта и в процессе его внедрения.

Для большей доступности, удобства и надежности транспортный кластер лучше всего расположить в южной части региона. Географическое положение дает возможность связать транспортный хаб скоростными автомагистралями с Тулой, Орлом, Смоленском, Брянском, Рязанью, Москвой. Эти города образуют условное географическое объединение – «Северное кольцо».

Скоростной железнодорожной магистралью и проходящей параллельно ей новой скоростной автотрассой центральный хаб свяжет Воронеж – Ростов-на-Дону и Краснодар. Реализация проекта предусматривает строительство в первых двух городах транзитных вокзалов скоростных поездов, а в Краснодаре – транзитного хаба, который должен объединить



уже существующий аэропорт, новый «скоростной» вокзал с платформами для приема автобусов.

Воронежский транспортный комплекс – это объединенный вокзал скоростных поездов с пассажирскими платформами и платформами для приема автобусов из областных центров: Курска, Белгорода, Липецка, Тамбова. Все эти центры формируют «Центральное кольцо».

С вокзалом в Ростове-на-Дону необходимо связать автоэкспрессами юг России: Таганрог, Ейск, Азов, Новочеркасск – и пограничные города Украины: Донецк, Мариуполь, Луганск.

Краснодар рассматривается как конечный пункт. Экспресс-магистраль здесь должна быть завершена объединенным хабом: аэропорт – вокзал скоростных поездов – автовокзал. Автотрассы из Ставрополя, Сочи, Новороссийска заключат данные области в «Южное кольцо». Это южные ворота страны, где отмечаются стабильные объемы перевозок как в сторону российского Черноморского побережья, так и на Крымский полуостров. Поэтому было бы грамотно совместить аэропорт с вокзалом экспресс-поездов.

Каждый человек, собравшийся в поездку, должен затратить минимальное количество времени на преодоление расстояния, поэтому удобство и комфорт – вот главная задача предлагаемой разработки.

## Деньги любят счет

Финансирование данного проекта связано с его окупаемостью, которая, в свою очередь, напрямую зависит от экономического развития государства и платежеспособности населения.

Важно также отметить, что вложение средств в развитие транспортной инфраструктуры потребует принятия и ряда сопутствующих мер, среди них:

- разработка проекта и строительство экспресс-поездов на отечественных заводах;

- внедрение инновационных технологий и системы логистики в управлении аэропортом и всем транспортным комплексом.

В вопросе инвестирования необходимо особое внимание уделить комплексности найденных решений. Государственно-частное партнерство и прямые иностранные вложения – это современный способ обеспечения подобных проектов.

Показателен в этом плане опыт Южной Кореи. Так, стоимость строительства автомагистрали город Бусан – остров Годже общей протяженностью 8,2 километра (с подводным туннелем – 3,2 километра, с двух- и трехпилонными мостами) составила два миллиарда долларов, из которых 27,75% – государственные инвестиции, 72,25% – частный капитал корейских компаний. Оплата проезда по этой магистрали для автомобиля среднего класса составляет около 10 долларов.

Если рассматривать российскую действительность, то основные расходы, наверное, должны лечь на плечи государства, это даст возможность регулировать и удерживать цены в определенных рамках в процессе эксплуатации.

Идеальным вариантом было бы следующее распределение финансовых вливаний:

- государство инвестирует строительство центрального аэропорта (хаба) и железнодорожной магистрали и субсидирует возведение промежуточных железнодорожных вокзалов;

- региональный капитал – это строительство новых городских автовокзалов и скоростных автомагистралей, а также долевое участие в возведении вокзалов скоростных поездов, которые соединят автомагистралью областные центры и крупные города;

- частные инвесторы вкладывают деньги в инфраструктуру и автомагистрали от центрального аэропорта до Краснодара, от узловых станций к областным центрам;

- прямые иностранные денежные вливания обеспечивают создание инфраструктуры и инфраструктурных объектов, центральной автомагистрали и железнодорожной линии.

При современном подходе разработка проекта и его воплощение могут быть завершены в течение пяти лет.

## Кадры решают все

Для реализации столь масштабной программы нужны будут трудовые ресурсы. Калужскую область нельзя назвать густонаселенной территорией – на площади 29,8 тысячи квадратных километров проживает 1002,9 миллиона человек. Однако необходимо обратить внимание на опыт, который накоплен в части подготовки квалифицированных специалистов. Это крайне важно для работы на современных предприятиях.

Расположенный в регионе Обнинский центр науки и технологий – один из мозговых центров России, который может встать во главе разработки и технического решения транспортного проекта.

Сеть высших учебных заведений представлена филиалами Московского государственного университета имени Н.Э. Баумана, Российского государственного открытого технического университета путей сообщения, Санкт-Петербургского государственного технического университета атомной энергетики, Московского государственного университета технологий и управления и других. Большой выбор средне-технических учебных заведений и профтехучилищ обеспечит подготовку кадров рабочих специальностей.

Создание новых вакансий даст почувствовать населению не только Калужской области, но и многих других регионов свою востребованность, а высокие технологии и современные технические решения заставят совершенно по-другому взглянуть на развитие транспортной системы страны.

Пришло время начинать, страна и население уста-ли ждать новых идей – новых решений. ■



**Основные расходы по созданию транспортного комплекса должны лечь на плечи государства, это даст возможность регулировать и удерживать цены в определенных рамках в процессе эксплуатации.**

**Оптимальнее всего хаб в центре России расположился бы на территории юга Калужской области. Эта территория обладает рядом бесспорных преимуществ экономического, социального и управленческого плана.**