

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА ОРЕНБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ В СВЯЗИ С ФОРМИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Проскурин Г.А.

Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

Оренбургская область имеет важное конкурентное преимущество, поскольку является приграничным субъектом Федерации, через который открываются связи России с государствами Центральной и Юго-Восточной Азии. Трансграничный поток грузов и пассажиров в будущем будет только возрастать.

Торговый оборот между Россией и Азией растет лавинообразно. Если в 2010 году товарооборот только между Китаем и Россией составил 59,3 млрд долл., в 2013 – уже 89,2 млрд. долл., то, как ожидается, к 2015 году он увеличится до 100 млрд долл., а к 2020 году достигнет 200 млрд долл., заявила в своем выступлении таможенный советник Посольства КНР в РФ Чжан Цзянь[3].

В связи с этим, очень важными являются проблемы формирования оптимальной структуры дорог федерального значения, объездных трасс, намечающих границы города Оренбурга и влекущих за собой развитие придорожной инфраструктуры обслуживания в виде многопрофильных производств, складских терминалов, сервисных зданий и сооружений многофункционального назначения. Разработка оптимальной структуры транспортно-логистического кластера Оренбургской агломерации – важнейшая инженерно-градостроительная задача. Именно с двух позиций следует рассматривать оптимизацию этой структуры: первая - трассировки в Казахстан, далее в Азию; и вторая – поддержка движения по транссибирской магистрали.

В рамках строительства транспортного коридора Западный Китай - Санкт-Петербург (Новый Шёлковый Путь”) именно Оренбург должен обладать транспортно-логистическим кластером общемагистрального значения, поскольку это приграничный регион, а также имеется ряд предпосылок для развития необходимой придорожной инфраструктуры. Кроме того, этот проект мог бы оказаться очень выгодным для развития многих науко- и ресурсоёмких отраслей промышленности Оренбургского региона.

В настоящее время логистика перемещения грузов устроена так, что основным коридором, который действует на территории РФ, является Транссиб. Он пересекает Россию с запада на восток с ответвлениями на Санкт-Петербург и порты Черноморского побережья. – Создание же европейского коридора является принципиальным вопросом, решение которого может придать новый импульс развитию автомобильного транзита.



Рисунок 1 – Положение оренбургского транспортно-логистического кластера (ТЛК) в структуре формирующегося МТК “Новый шёлковый путь”.

Так, в частности, ещё в 2009 г. на стадии подготовки технико-экономического обоснования и согласования маршрута трассы эксперты предупреждали, что «для Российской Федерации было бы крайним заблуждением рассматривать создание и последующую эксплуатацию мультимодального МТМ «Европа-Западный Китай» только как «рентно-транзитный» проект, даже в режиме эксплуатации отдельных автодорожных подучастков мультимодального МТМ на платной основе с использованием механизмов государственно-частного партнёрства (ГЧМ)[4]».

Формирование Транспортно-логистического кластера Оренбургской агломерации преследует следующие цели:

- определение перспективных районов освоения территории под различные виды застройки в соответствии со стратегическими приоритетами развития города Оренбурга как областного центра и как ключевого игрока в формируемой межгосударственной магистрали Санкт-Петербург – западный Китай;
- содействие внедрению перспективных технологий и стандартов в транспортное планирование;
- развитие современной транспортно-логистической инфраструктуры, рассчитанной на перспективное увеличение грузовых и пассажирских потоков через территорию Оренбургской области, их обслуживание с целью повышения доходности транспортного сервиса.

Для достижения этих целей потребуется выполнить следующие фундаментальные и прикладные задачи:

- разработать варианты перспективного градостроительного использования придорожных территорий в составе транспортно-логистического кластера Оренбургской области;

- разработать теоретическую модель транспортно-логистического кластера;
- разработать оптимизированные типовые блоки придорожной инфраструктуры (мотели, службы сервиса, транспортно-пересадочные и логистические комплексы и т.д.)

Так, в частности, в ходе анализа СТП Оренбургской области от 2008 г. [6] и Генерального плана города Оренбурга от 2008 г. [2] составлены перспективные варианты развития Оренбургской агломерации с учётом задействования перспективных планировочных направлений развития города Оренбурга и формирования новых планировочных районов для развития жилой инфраструктуры, сервисных и обрабатывающих производств.

Также был выявлен перечень необходимых объектов и зон, целесообразных для включения в будущий проект оренбургского ТЛК. Ниже представлено теоретическая модель оренбургского транспортно-логистического кластера, в который вошли следующие основные зоны: зона офисно-административных объектов; зона научно-исследовательских объектов;

производственная зона; жилая зона (придорожное временное жильё – гостиницы, мотели, кемпинги); зона складских и сервисных предприятий; зона дистрибьютерских объектов; контрольно-таможенная зона; зона инженерных объектов и систем жизнеобеспечения; зона информационно-демонстрационных объектов и структур. Также необходимо особо отметить выделение объектов альтернативного скоростного транспорта (монорельс; скоростной трамвай и т.д.); объектов по переработке отходов производства; экспозиционно-выставочного центра; рекреационных и оздоровительных объектов и пространств.



Рисунок 3 – Новые типы зданий, развитие которых подстегнёт формирование Оренбургского ТЛК [5].

На прошедшем IV Евразийском экономическом форуме было заявлено, что участок дороги в Оренбургской области будет платным для проезда. Также в нашей области появится логистическая инфраструктура по типу «сухой порт»[1].

Список литературы

1. В Оренбургской области появится платный участок дороги «Европа – Западный Китай» [Электронный ресурс]: . - Новостной портал Оренбурга. – Режим доступа: <http://www.orenday.ru/novosti/novostnaya-lenta/news071214160428> - 23.12.2016.
2. Генеральный план г. Оренбург. Материалы по обоснованию проекта [Текст]/ Гипрогор – М., 2008. – 192 с.
3. Изъюрова, Л. Новый шёлковый путь/ Л. Изъюрова // всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета «Транспорт России» - Электронная газета – М., 2014. - Режим доступа: <http://transportrussia.ru/transportnaya-politika/novyuy-shelkovyy-put.html> - 23.12.2016.
4. К вопросу о Проекте формирования и последующего комплексного развития мультимодального международного транспортного маршрута (МТМ) “Европа – Западный Китай” на территории Российской Федерации [Электронный ресурс]/ ЗАО “Центр управленческих, экономических и правовых инициатив «Стратегия». – М., 2009. – Режим доступа: <http://www.strategy-center.ru/page.php?vrub=news&vparid=0&vid=1839&lang=rus> - 23.12.2016.
5. Проскурин, Г.А. Архитектурно-планировочные принципы формирования зданий и сооружений на примере Оренбургского газохимического комплекса [Текст]: диссертация канд. арх.: 08.23.21 / Г.А. Проскурин. – Нижний Новгород, 2011. – 169 с.
6. Схема территориального планирования Оренбургской области [текст]: в 2 т. – СПб: РосНИПИ Урбанистики, 2008 – Т.1. – 409 с.