

6

Коммерческий Деловой центр «Сатурн»

О принципиально новом высокоеэкономичном виде транспорта – струнном – уже рассказывалось. Рассказывалось и об интереснейшей проектной разработке – Деловом центре «Сатурн».

Мы решили объединить эти, казалось бы, два разных проекта и подчинить их одной общей цели – созданию в Подмосковье крупного административно-общественного, коммерческо-делового и культурного центра, связанного с Москвой струнной транспортной магистралью.

Как это ни парадоксально, но в таком крупном субъекте Российской Федерации, как Московская область, нет единого центра. Практически все его главные административные, хозяйственные и культурные структу-

ры по сложившейся традиции расположены в другом субъекте РФ – Москве. Предлагаемый центр мог бы не только восполнить существующий пробел, но и стать символом Московской области. Здесь могли бы расположиться административные, общественные и коммерческие структуры Подмосковья, а также московские и международные коммерческие и общественные организации различного направления, которые предпочтут выгоды регионального размещения.

Центр предлагается разместить на расстоянии до 30 км от МКАД, в районе Новорижской трассы. Проект нуждается в земельном отводе и инвестировании.

КОНЦЕПЦИЯ ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА:

1. Высотный комплекс зданий, в котором будут размещены все деловые структуры Центра. Центр оборудуется современным уровнем инженерных систем, обеспечивающих жизнедеятельность комплекса. Предлагаемый мастерской проект Делового центра «Сатурн» включает в себя три разновысотных объема офисных зданий с максимальной высотой 215 м. Высота их может быть снижена. При этом пропорционально уменьшатся все элементы комплекса, сократится количество работающих. В центре композиции расположен объем шара диаметром около 60 м, в котором размещаются несколько залов для проведения конференций, симпозиумов. В стилобатной части сооружения предусматриваются театр, кафе, рестораны, автостоянка на 10 000 машин. По центру стилобата запроектирован рекреационный холл-сад высотой более 20 м. Он освещен тремя мощными наклонными поверхностями, имеющими прямой и обратный радиусы кривизны.

2. Жилая малоэтажная застройка, удовлетворяющая запросы высшего и среднего звена работников фирм, расположенных в Деловом центре. Жилые дома также оборудуются современными инженерными системами жизнедеятельности. Предлагаемая малоэтажная жилая застройка должна быть максимально контрастной по отношению к Деловому центру. Резкие контрасты объемов жилья и Центра поразят воображение человека. В то же время сам объем Центра не будет психологически давить на человека и угнетать его своими размерами благодаря неповторимой композиции, несущей в своей основе мощный положительный психологический заряд.

3. Сфера бытовых услуг, необходимых населению. Магазины, бары, рестораны размещаются не только в Деловом центре, но и по периферии застройки в местах, определенных расчетом.

4. Общественный транспорт, способный доставить людей в Москву, в аэропорты «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово» за максимально короткое время. Таким его видом может стать транспортная система «второго уровня» – струнная, созданная А. Юницким. Она проходит над землей на высоте, определенной проектными решениями, и не затрагивает природный ландшафт.

5. Современные автодороги. Возможно использование существующих дорог либо строительство новой



Деловой центр «Сатурн»

современной трассы на коммерческой основе. Допускается и переделка, также на коммерческой основе, старой трассы, не соответствующей современным требованиям.

Предлагаемый коммерческий центр может стать доминирующей архитектурной и деловой структурой в подмосковном регионе, бурно развивающемуся, но до сих пор не имеющем аналогичных акцентов. Его преимущества по сравнению со столичными коммерческими центрами – благоприятная экология естественной природной среды, свобода планировки всего комплекса, более низкая стоимость строительства жилых и служебных площадей, аренды офисных помещений, большое количество автостоянок. Эти преимущества усиливаются возможностью соединить Деловой центр со столицей, аэропортами, различными подмосковными районами транспортными магистралями нового типа – струнными, на опорах, конструкции А. Юницкого.

Существующий сегодня уровень

связи – спутниковые системы, Интернет, мобильные телефоны – способен удовлетворить деловые потребности фирм в общении друг с другом независимо от места их расположения.

Расчетный срок окупаемости коммерческого комплекса «Сатурн» без жилья – три года. Предполагаемые затраты на его сооружение – 670 592,8 тыс. условных единиц [у. е.].

В публикуемой таблице даны примерные экономические расчеты по площадям, затратам и прибыли при строительстве и эксплуатации предлагаемого Делового центра «Сатурн» и его инфраструктуры.

№ п/п	Наименование помещений	Площадь кв. м	Стоимость кв. м /у. е.	Общая стоимость тыс. у. е.	Стоимость аренды кв. м /у. е.	Общая стоимость аренды тыс. у. е. в год
1.	Офисные помещения	358 632	1300	466 221,6	600	215 179,2
2.	Банки	20 000	1760	35 120,0	1000	20 000,0
3.	Театр, выставочные зали	14 764	1650	9193,2	450	6343,8
4.	Рестораны, бары, кафе, столовые	26 220	1700	39 330,0	1000	22 600,0
5.	Магазины	9100	1300	9100,0	1000	9100,0
6.	Шар. Зали для симпо- зиумов, галерея	10 230	3900	39 890,0	1500	10 420,0
7.	Атриум с зимним садом	15 400	1000	15 400,0		
8.	Автостоянка на 10 000 м/мест	41 340	600	24 804,0	300	12 402,0
9.	Технические помещения	26 918	800	21 534,0		
	ИТОГО	522 604	1162,6	670 592,8	566,4	296 045,0
10.	Численность работающих (человек)	73 000				
11.	Площадь земли под комплекс «Сатурн»	28,2 га				
12.	Коттедж – 3800 штук	1 900 000	1000	1 900 000,0		
13.	Площадь земли под коттеджи	650 га				

С магистралью струнного транспорта (СТЮ)

Напомним вкратце суть разработки россиянина Анатолия Юницкого. Это – расположенная на опорах над землей стальная рельсовая дорога.

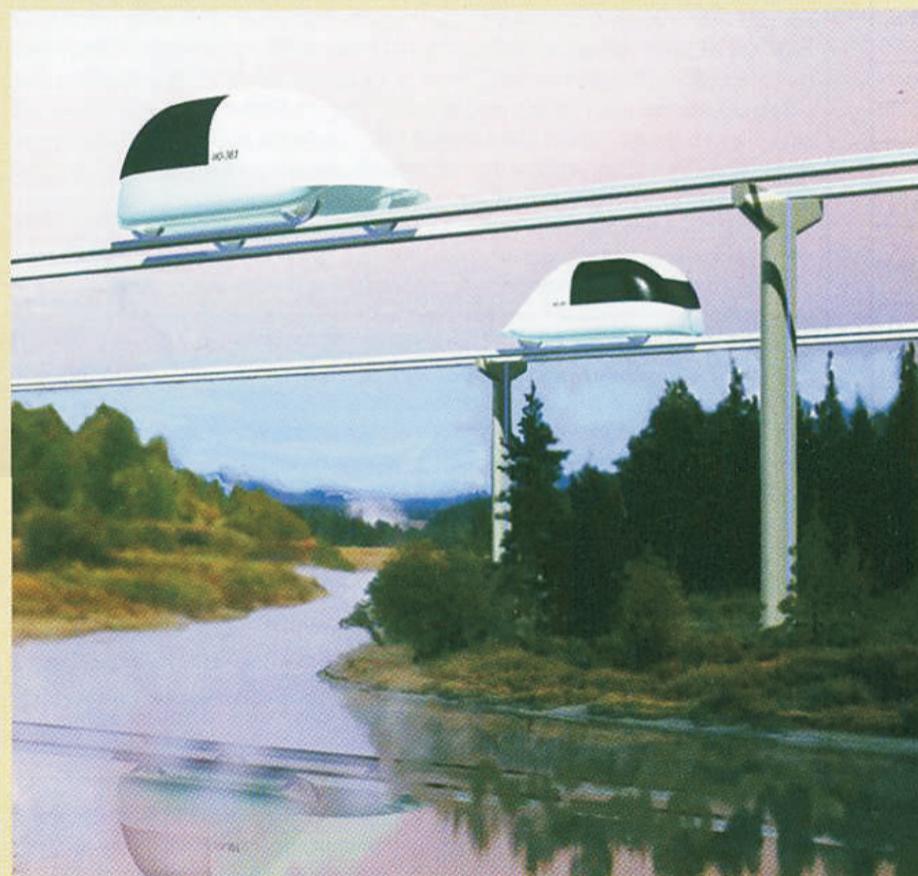
Использование ее позволяет на порядок снизить материалоемкость и стоимость путевой структуры и опор в сравнении с монорельсовой дорогой и поездом на магнитном подвесе.

Примерно в 100 раз уменьшается площадь изъятия земли, в 3–5 раз по сравнению с автотранспортом снижаются расход топлива и воздействие на окружающую среду.

Транспортная система нового поколения станет скоростной и всепогодной, устойчивой к землетрясениям, наводнениям, оползням.

Автор нового вида транспорта разработал четыре разновидности его системы в зависимости от назначения: МикроСТЮ, МиниСТЮ, МакроСТЮ и ГрузоСТЮ.

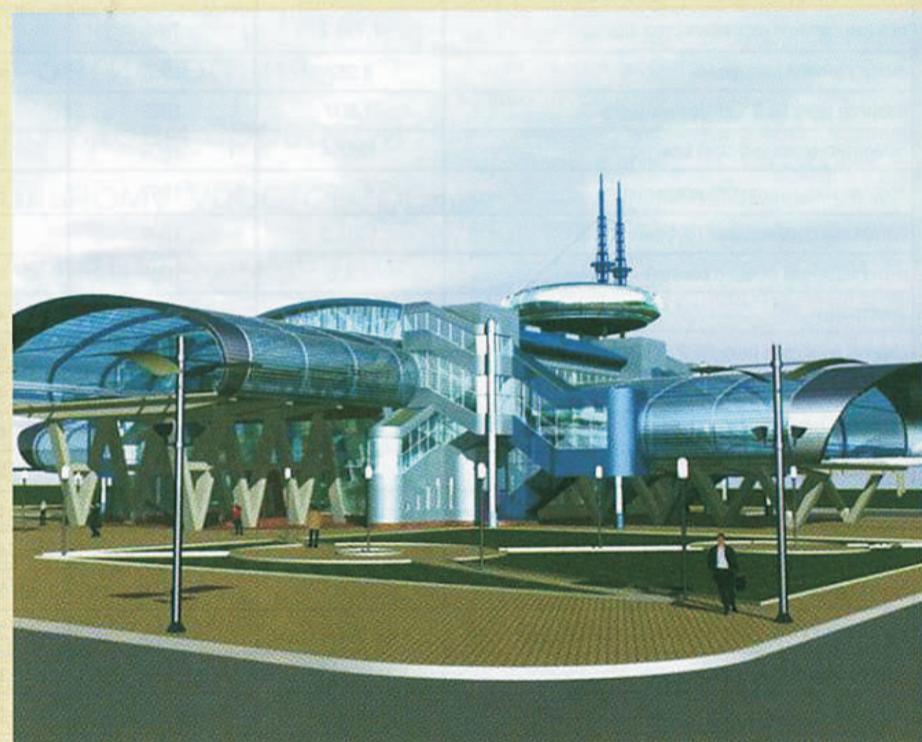
В предлагаемом совмещенном проекте Делового центра планируется использовать транспортную систему «второго уровня» – МакроСТЮ, наиболее подходящую по условиям и требованиям перевозок людей на предполагаемом участке. Ее характеристики приводятся.



Трасса СТЮ «Деловой центр – Москва»



САМАЯ ДЕШЕВАЯ СВЕРХСКОРОСТНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	ДВУХПУТНАЯ ТРАССА: 0,9 - 1,1 млн. €/км - НА РАВНИНЕ 1,5 - 2 млн. €/км - В ГОРОДЕ И В ГОРАХ
САМАЯ ЭКОНОМИЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	РАСХОД ЭНЕРГИИ НА ДВИЖЕНИЕ ЮНИБУСА СО СКОРОСТЬЮ 100 КМ/ЧАС: 0,6 - 0,8 кВт·ч/час/100 пасс.·км или 0,15 - 0,2 литра горючего/100 пасс.·км
САМАЯ ЭКОЛОГИЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЛИ ПОД ТРАССУ: 100 - 200 м ² /км (0,01 - 0,02 га/км)
САМАЯ ДОСТУПНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	СЕБЕСТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПАССАЖИРА: 0,5 - 0,8 €/100 пасс.·км ОКУПАЕМОСТЬ СИСТЕМЫ: 3 - 5 лет
САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ СВЕРХСКОРОСТНОЙ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ	СТОИМОСТЬ 20-ТИ МЕСТНОГО ЮНИБУСА: 60 - 90 тыс.€ - ПРИ СЕРИЙНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ 100 - 130 тыс.€ - ПРИ МЕЛКОСЕРИЙНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ 150 - 200 тыс.€ - ПО ИНДИВИДУАЛЬНОМУ ЗАКАЗУ



Вокзал на конечном пункте трассы СТЮ в Москве

Расчет по трассе МакроСТЮ «Москва (ст. метро) – коммерческий Деловой центр «Сатурн»

- 1. Длина – 30 км
- 2. Пассажиропоток (в обоих направлениях): 50 000+50 000= 100 000 пасс./сутки (36,5 млн. пасс./год)
- 3. Стоимость трассы:
 - Струнная путевая структура (двухпутная) – \$21 млн.
 - Опоры промежуточные – \$6 млн.
 - Опоры анкерные – \$3 млн.
 - Итого – \$30 млн.
- 4. Стоимость инфраструктуры:
 - Вокзалы (2 шт.) – \$3 млн.
 - Станции (2 шт.) – \$1 млн.
 - Депо (гараж + заправка) – \$1 млн.

- Прочее – \$1 млн.
- Итого – \$6 млн.**
- 5. Подвижной состав. Скорость – до 150 км/ч, вместимость модуля (сидячие места) – 25 пасс., 1 транспортный цикл для модуля – 20 мин. Один модуль перевезет: за 1 час – 75 пасс., за сутки (16 часов) – 1200 пасс., за год – 438 тыс. пасс. Всего необходимо 90 шт. Ю-362 (среднее расстояние между модулями на трассе 60 000 м; 90 шт. ~ 660 м). Время в пути – 14 мин. Итого стоимость подвижного состава – \$11 млн.
- 6. Общая стоимость проекта: \$47 млн.

- 7. Годовые издержки по эксплуатации трассы:
 - Амортизация трассы и инфраструктуры (2% в год) – \$0,72 млн./год
 - Амортизация подвижного состава (10% в год) – \$1,1 млн./год
 - Горюче-смазочные материалы: 100 кВт x 0,25л/кВт·ч x 16 час. x 365 дн. x 90 мод. = 1 314 000 л x 0,5\$/л ~ \$0,7 млн./год
 - Зарплата водителей и обслуживающего персонала: 400 чел. x 10 000\$/год = \$4 млн.
 - Суммарные издержки ~ \$6,5 млн.
 - 8. Доходная часть по трассе СТЮ:

- При цене билета 15 руб.: 15 руб./пасс. x 36,5 млн. пасс./год = 547,5 млн. руб./год (~ \$20 млн./год)
- При цене билета 20 руб.: 730 млн. руб./год (~ \$26 млн./год)
- При цене билета 25 руб.: 912,5 млн. руб./год (~ \$33 млн./год)
- 9. Прибыль:
 - При цене билета 15 руб.: \$13,5 млн. (окупаемость проекта около 3,5 лет)
 - При цене билета 20 руб.: \$19,5 млн. (окупаемость проекта около 2,5 лет)
 - При цене билета 25 руб.: \$26,5 млн. (окупаемость проекта около 1,8 лет)