

# МАГИСТРАЛЬ В УСТЬ-ЛУГУ

Убеждать в необходимости развития транспортной инфраструктуры как важнейшей составляющей экономики сегодня никого не нужно. Именно поэтому даже в неблагоприятных условиях, вызванных последствиями экономического кризиса, стратегические планы развития дорожной отрасли остаются неизменными. Сказанное в полной мере можно отнести к планам строительства автодорожного маршрута Усть-Луга – Великий Новгород.



## Транзит дорога – порт – паром

Проект магистрали, призванной соединить не только два субъекта федерации, но и один из крупнейших строящихся портов региона с рядом федеральных автодорог, может уже в скором времени рассчитывать на реализацию. Зачем необходима такая трасса – объяснять не требуется. Еще в 2001 г. «Росморфлот» утвердил генеральный план развития порта Усть-Луга.

Согласно генеральной схеме, разработанной институтом «ЛенморНИИпроект», были определены окончательные точки размещения не только угольного терминала, первая очередь которого к тому моменту была уже практически построена, но и строящихся терминалов: минеральных удобрений, рудного, контейнерного и лесного. Кроме того, на базе порта предусматривалась реализация проекта строительства паромной

переправы Усть-Луга – Калининград – порты Германии.

Планировалось и образование небольшого города в районе Усть-Лужской губы на несколько десятков тысяч жителей для обслуживания всех портовых сооружений, организации дополнительных центров по обучению мореплавателей. Все эти обстоятельства, безусловно, требовали обеспечения стабильной связи новой точки на карте Ленинградской области с федеральными трассами, кольцевой автодорогой и, конечно, с крупнейшим транспортным узлом Северо-Запада – Санкт-Петербургом.

## Неподъемная целина

В 2007 г. Научно-исследовательский институт транспортной инфраструктуры и территориального развития (НИПИ ТРИ) выполнил разработку экономического обоснования марш-

ruta. Сам проект включен в федеральную целевую программу модернизации транспортного комплекса РФ на 2010–2015 гг. с финансированием в 49 млрд 600 млн рублей. По оценкам специалистов ФГУ «Севзапуправтодор», окончательные цифры скорректируют эксперты и время.

В 2009 г. были выполнены инженерные изыскания для подготовки проектной документации, необходимой для принятия конструктивных и объемно-планировочных решений по выбору маршрута. Как всегда при проектировании подобных крупных объектов, были рассмотрены несколько вариантов прохождения трассы, в данном случае – пять. Основными критериями выбора стали следующие факторы:

- величина спроса на передвижения по дорогам, входящим в маршрут;
- объемы работ по реконструкции, новому строительству и капитальному ремонту дорог и искусственных сооружений, входящих в маршрут;
- размер капиталовложений, необходимых для доведения технических параметров дорог и искусственных сооружений до требуемых в соответствии с рассчитанной перспективной интенсивностью;
- размер компенсационных выплат за изъятие ценных сельскохозяйственных земель и лесных угодий с изменением их функционального назначения.

Сравнение вариантов показало, что только три из пяти предложенных обеспечивают наибольшую величину спроса для передвижения по дорогам, входящим в маршрут. Один из вариантов предполагал прохождение трассы в буквальном смысле слова «по целине», по лесам и полям, при полном отсутствии инфраструктуры, что делало его экономически невыгодным. Кстати, именно поэтому этот вариант занял последнее место в пятерке предложенных по наименьшему спросу на передвижение.

## «Бетонку» возьмут в работу

Наилучшими значениями показателей экономической эффективности отличался вариант, практически полностью

## Объединим усилия

совпадающий с уже существующей дорожной сетью. В данном случае предполагаемая трасса должна частично проходить по федеральной автодороге М-10 «Россия». А также максимально использовать стратегический отрезок дороги А-120 «Магистральная», более известной в народе как «бетонка», между федеральными трассами М-11 «Нарва» и М-10 «Россия», пересекать федеральную автодорогу М-20 «Псков».

Выбранный вариант предусматривает реконструкцию перечисленных автодорог, позволяет уже к 2015 г. улучшить характеристики наиболее проблемных участков и создать нормальные условия для движения. Более того: автодорога М-10 не окажется, как можно было предположить, перегруженной, поскольку часть транспортных потоков к тому времени примет на себя проектируемая скоростная платная магистраль Москва – Санкт-Петербург.

Показательно, что отвергнутый вариант, проходящий «по целине», короче принятого к реализации почти на 50 км. Однако не в пользу трассы говорит то обстоятельство, что дорога приняла бы на себя лишь транспортные нагрузки, формируемые в порту Усть-Луги, не оставив возможности для положительного изменения условий движения на других участках дорожной сети региона. Проще говоря, избранный вариант комплексно решает сразу несколько проблем: строительство новой трассы и развитие инфраструктуры вокруг нее, а также реконструкция ряда ключевых объектов существующей региональной сети.

Как рассказали в ФГУ «Севзапуправтдор», новая дорога будет отнесена к первой категории, по четыре полосы движения в каждую сторону. Сейчас в работе у проектировщиков находятся три участка, входящие в отрезок от Усть-Луги до дороги «Нарва», общей протяженностью 59 км. На все три уже получено заключение государственной экспертизы. Сами работы могут начаться уже в 2011 г.

### Морской форпост Северо-Запада

Морской порт Усть-Луга – ближайший к ЕС многофункциональный порт, расположенный в узловой точке на

пересечении двух международных интермодальных транспортных коридоров: «Север – Юг» (Балтика, Черное и Каспийское моря) и «Восток – Запад» (Европа – Азия). Он органично вписывается в транспортную сеть Северо-Западного региона, который играет важную роль в организации транзитных перевозок грузов в рамках европейской транспортной инфраструктуры.

Порт расположен в юго-западной части Ленинградской области, в Лужской губе Финского залива. Большие глубины акватории (16 м) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км) делают строящийся порт Усть-Луга единственным российским портом на Балтике, способным принимать сухогрузные суда дедвейтом до 100 тыс. т и наливные суда дедвейтом до 150 тыс. т. С завершением строительства второго подходного канала будет обеспечено круговое движение судов.

Круглогодичная эксплуатация с коротким периодом ледовой проводки (всего 40 дней) является несомненным конкурентным преимуществом порта. Немаловажным плюсом является и то, что грузопотоки в порт идут в обход крайне перегруженного Санкт-Петербургского транспортного узла. Сегодня при непосредственном участии Министерства транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» активно ведется реконструкция внешних подходов к порту, автомобильных трасс и железнодорожных путей, соединяющих порт с основными транспортными магистралями.

Порт Усть-Луга строится как универсальный. Терминалы и профильные зоны различного назначения будут оказывать услуги по перевалке и дополнительной обработке более чем 20 категорий грузов. Развитие МТП Усть-Луга осуществляется в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России». Глубина подходов и акваторий будет увеличиваться по мере ввода в эксплуатацию терминалов и увеличения судозахода в соответствии с требованиями безопасности мореплавания. Железнодорожное сообщение осуществляется через региональную сеть железных дорог, а автомобильное – по автодороге А-121 «Сортавала» с выходом на автомагистраль Санкт-Петербург – Таллин.

На исходе 2010 г. в Доме правительства Ленинградской области состоялась встреча делегаций региона и федеральной земли Мекленбург – Передняя Померания (ФРГ). Министр по транспорту, строительству и региональному развитию Мекленбурга – Передней Померании Фолькер Шлотманн отметил: «Порт Засниц (Мукран) фактически является западным конечным пунктом Транссибирской магистрали, и поэтому руководство федеральной земли заинтересовано в организации паромного сообщения с портом Усть-Луга». Он подчеркнул, что Мекленбург готов нести риски по организации этого сообщения, в том числе инвестировать в инфраструктуру, но при этом практические действия должны исходить от бизнеса, а не от регионального правительства.

Генеральный директор ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга» Константин Соколов заявил, что паромный комплекс в порту завершен и готов принимать грузы. Таким образом, в настоящий момент нет никаких препятствий для работы паромной переправы. Он также подчеркнул, что в 2011 г. по маршруту Усть-Луга – Балтийск планируется курсирование трех паромов, и все эти линии теоретически могут быть продолжены до порта Засниц.

Вице-губернатор Александр Кузнецов предложил организовать целевую встречу бизнесменов из двух регионов, посвященную вопросам организации паромных перевозок и реализации совместных проектов. Фолькер Шлотманн отметил, что такие переговоры могут быть проведены в рамках специального «Вечера логистики», который руководство Мекленбурга – Передней Померании планирует провести в следующем году в России. Отмечалось, что создание железнодорожно-автомобильной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск – Засниц (Мукран) – один из важнейших межрегиональных проектов. Он имеет федеральное значение, являясь одним из звеньев транспортного коридора «Запад – Восток».