

Путь из варяг в 1

Трасса, которая соединит Петербург с Китаем, пройдя по территории Ленобласти, выведет из тупика целый ряд депрессивных районов. Стоимость проекта оценивается в 200 млрд рублей.

Правительство Ленобласти готовит акты выбора земель под строительство новой платной скоростной магистрали, которая свяжет северо-западные порты России с Китаем, сообщил «ДП» источник в правительстве региона. В зону влияния нового интермодального коридора попадут депрессивные районы на юге области. Благодаря выводу этих земель из транспортного тупика валовый региональный продукт ежегодно будет возрастать на 3–4%, ожидают эксперты.

Часть коридора

Новая дорога станет частью транспортного коридора Северная Европа — Западный Китай. Он соединит петербургский морской порт с китайским портом Ляньюньган. Общая протяженность этого торгового пути может составить около 9 тыс. км, если он пройдет через Москву, Нижний Новгород, Казань, Оренбург и Казахстан в Китай — тогда

200
млрд руб.
лей может
стоить скоростной
отрезок
транспортного
коридора Европа — Китай
от Петербурга до Вологды
протяженностью
около
500 км.

трасса пройдет по территории Тосненского и Кировского районов Ленобласти. Однако рассматривается и более короткий маршрут, при котором трасса пройдет не через Москву, а через Вологду, оттуда в Казань и далее до Китая. В таком случае в зоне влияния окажутся депрессивные Подпорожский, Волховский, Бокситогорский и Тихвинский районы.

Параллель А114

Сейчас от Петербурга до Вологды ведет федеральная трасса А114. Росавтодор ведет активную реконструкцию трассы: минувшим летом отремонтирована тихвинская окружная дорога. Точный маршрут

планируемой скоростной магистрали госорганы держат в тайне, чтобы избежать земельных спекуляций. «Могу лишь сказать, что это будет абсолютно новая дорога и она будет платная», — сообщил председатель комитета по дорожному хозяйству Ленобласти Константин Харакозов.

В Минтрансе РФ пояснили, что вариант строительства новой дороги на Вологду в ближайшее время будет рассмотрен правительством РФ и, возможно, дорога не будет полным дублером А114, а только разгрузит наиболее проблемные ее участки. На сегодняшний день таковым является отрезок от Но-

вой Ладоги, где сливаются грузопотоки, идущие со стороны Череповца, Вологды и Мурманска, до Петербурга. Средняя скорость движения на этом участке длиной 124 км не превышает 40 км в час в обоих направлениях. Дорожное полотно каждый год ремонтируют, но пропускная способность остается на прежнем уровне — две полосы.

Стройка вскладчину

Платная же магистраль будет состоять из четырех полос: по две в каждую сторону с разделительной полосой. Трасса будет полностью освещена.

Предполагается развитие инфраструктуры: АЗС, ка-



фе, магазины, отели, станции технического осмотра и ремонта автомобилей, автомойки, стоянки и многое другое. Кроме того, в окрестностях трассы могут появиться новые промышленные предприятия и логистические комплексы. Общий объем инвестиций в реконструкцию дороги Петербург — Вологда оце-

КИТАЙЦЫ



нивается в 180–200 млрд рублей. Предполагается, что большая часть средств будет выделена из федерального бюджета (60–75%), а остальные средства (25–40%) дадут частные инвесторы.

Битва за бюджет

Сегодня на территории Ленобласти строится сра-

зу несколько федеральных платных дорог — прежде всего это скоростная магистраль Москва — Петербург. Трасса «Скандинавия» после реконструкции может стать платной. Сейчас Автодор, строящий все платные дороги в РФ, рассматривает возможность организации платного проезда по этой дороге.

Скорее всего, деньги за проезд начнут брать после того, как закончится реконструкция Приозерского шоссе, чтобы была бесплатная альтернатива.

Не менее важны для Ленобласти трасса «Нарва» до границы с Эстонией, Киевское шоссе до границы с Белоруссией, а также до-стройка дороги Усть-Лу-

га — Великий Новгород.

По мнению экспертов, строительство платной дороги на Москву целесообразно, так как это основное направление грузопотока из портов Петербурга и Ленобласти. «А114 еще не перегружена, и дублер ей пока не нужен, а вот дорога на Москву остро необходима», — полагает директор компании «Русский логистический провайдер» Руслан Кисс.

Перспективы всего торгового пути из Петербурга в Китай эксперты и вовсе оценивают скептически.

«Везти товар из Петербурга в Китай или обратно на машине — это очень дорого, обычно на такие расстояния грузы переправляют морем или по железной дороге», — говорит председатель совета директоров аналитического бюро «Дорн» Андрей Карпов.

Эффект дороги

В среднесрочной перспективе строительство трассы может стимулировать раз-

витие жилой и коммерческой недвижимости, а также скажется на стоимости земельных участков в районах, которые попадут в зону влияния трассы.

Сейчас земля на юге Ленобласти стоит дешево — от \$700 до \$1500 за сотку, однако после появления дороги в радиусе 500–700 м вокруг нее возможен рост цен на землю в 2–3 раза.

«Правда, участки здесь будут интересны не застройщикам жилья, а прежде всего инвесторам внешней инфраструктуры: складов, логистических центров, гостиниц», — говорит директор департамента коммерческой недвижимости АРИН Екатерина Лапина.

Сегодня, по данным экспертов Astera, подавляющее число логистических парков сосредоточено как раз в южном направлении от Петербурга — это около 2 млн м², или 70% всего регионального предложения.

Спрос на склады опережает предложение. Среднерыночный уровень ва-

кансии опустился до 7% в классе А и около 3,5% в классе В.

«В долгосрочной перспективе усиление транспортного потока приведет к росту спроса на услуги логистических и складских операторов», — считает руководитель отдела консалтинга ASTERA в альянсе с BNP Paribas Real Estate Алексей Ермилов.

Кроме того, строительство магистрали может оживить спрос на загородную недвижимость, развитие которой из-за удаленности от Петербурга пока сильно запаздывает.

«Например, в Волховском районе реализуется всего четыре проекта коттеджных поселков, а в Тихвинском — вообще ни одного. Но с постройкой трассы появится заинтересованность у потенциальных покупателей, а с ней — и проекты», — говорит руководитель КЦ «Петербургская Недвижимость» Ольга Трошева.

АЛЕКСАНДР СОЛОГУБ,
НАТАЛЬЯ КОВТУН,
АРТЕМ ЧЛЕГОВ.