

ВЛАДЕТЬ ПО-РУССКИ

БОЛЕЕ СОТНИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ, ТРИ СОВРЕМЕННЫХ МОСТА, НОВЫЕ РАЗВЯЗКИ И ПУТЕПРОВОДЫ — ВСЕ ЭТО ПОЛУЧИЛ ПРИМОРСКИЙ КРАЙ В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К САММИТУ СТРАН АТЭС. СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ В ГОРОДЕ ОБОШЛОСЬ ПРИМЕРНО В 95 МЛРД РУБЛЕЙ, ЗА ЭТИ ДЕНЬГИ В СТОЛИЦЕ ПРИМОРЬЯ СОЗДАНА ОПОРНАЯ СИСТЕМА АВТОМАГИСТРАЛЕЙ, А ТАКЖЕ ПОСТРОЕН УНИКАЛЬНЫЙ КРАСАВЕЦ-МОСТ, СВЯЗАВШИЙ МАТЕРИК С ОСТРОВОМ РУССКИЙ. ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ

По сути, саммит АТЭС положил начало новому освоению Дальнего Востока. Теперь региону, который долгое время был незаслуженно обделен вниманием федеральных властей, предстоит наверстывать упущенное и попытаться стать одним из центров экономической жизни на Тихоокеанском побережье.

ВЛАДЕТЬ — ЗНАЧИТ РАЗВИВАТЬ Известно, что название «Владивосток» возникло от слов «владеть» и «восток». По аналогии была названа другая русская крепость, Владикавказ. Между тем, если просто владеть неким активом, никак его не развивая и не вкладывая средств, то ценность такой собственности со временем будет снижаться. Применительно к региону или городу это означает, что данная территория постепенно превратится в резервацию, малопривлекательную для жизни, из которой будут уезжать люди. На Дальнем Востоке в последнее время так и происходило, население края неуклонно снижалось. Сохранять данную ситуацию и дальше было неблагоприятно и опасно для территориальной целостности страны.

Толчком для развития Приморского края стал саммит стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТЭС). Россия с 1998 года входит в АТЭС, однако впервые принимала глав всех регионов на своей территории. В инфраструктуру округа начали вкладывать средства. Непосредственно к саммиту АТЭС во Владивостоке реализовано восемь дорожных проектов. Среди них строительство двух вантовых мостов, прокладка новых магистралей, связывающих аэропорт Владивостока с центром города и островом Русский, реконструкция автодорог города, а также части трассы М60 и создание улично-дорожной сети острова Русский. Самым протяженным из новых дорожных объектов стала магистраль, соединившая поселок Новый и бухту Патрокл, ее длина составляет 41,7 км. Общая протяженность реконструированных и построенных объектов составит 118,8 км.

Ввод всех перечисленных объектов состоялся в 2012 году. Теперь, если посмотреть на карту Владивостока, то можно увидеть, что город получил два полукольца дорог, связывающих аэропорт города с островом Русский. Со стороны Амурского залива проложена новая трасса поселок Новый — полуостров Де-Фриз — станция Седанка — бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой), а с противоположной — реконструированный участок трассы М60 и его продолжение, идущее по территории города.

ЗОЛОТОЙ И РУССКИЙ «Жемчужинами» дорожного проекта являются два мостовых перехода — через бухту Золотой Рог в самом Владивостоке и через пролив Босфор Восточный на остров Русский. Вторая из этих двух вантовых переправ, названная мостом Русским, на данный момент не имеет аналогов в мире. Его центральный пролет длиной 1104 м стал рекордным в мировой практике вантового мостостроения. У этой переправы и самый высокий пилон — 320,9 м, и самые длинные ванты — до 580 м. Мостовой переход протяженностью 3,1 км состоит из вантового моста длиной 1885,53 м и двух подходных эстакад со стороны полуострова Назимова и острова Русский. Габарит моста предполагает пропуск двух полос движения автотранспорта в каждом направлении. Общая ширина проезжей части — 21 м, служебные проходы по 0,75 м. Подрядчиком строительства Русского моста выступила компания ОАО «УСК Мост». Проектированием занимались НПО «Мостовик», институт «Гипрострой-



МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ НЕ ИМЕЕТ АНАЛОГОВ В МИРЕ. ЕГО ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПРОЛЕТ ДЛИНОЙ 1104 М СТАЛ РЕКОРДНЫМ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ ВАНТОВОГО МОСТОСТРОЕНИЯ

мост» и «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Несмотря на грандиозность сооружения, оно было построено в сжатые сроки. История проекта началась 31 августа 2008 года с подписания президентом соответствующего указа, а 1 августа 2012 года по мосту было открыто движение. Для сравнения второй из крупнейших вантовых мостов мира — Сутун через реку Янцзы в Китае — строился почти пять лет. Примерно столько возводился Stonecutters Bridge в Гонконге.

Второй вантовый мост, получивший название Золотой, поскольку проложен над бухтой Золотой Рог, также построен за четыре года. Его длина составляет 1388,09 м, протяженность мостового перехода по

основному створу — 2,1 км. Согласно проекту также сооружен автодорожный тоннель под четыре полосы движения — по две в каждую сторону.

Еще один мост, на этот раз через Амурский залив, входит в состав трассы от поселка Новый — через полуостров Де-Фриз — станция Седанка до бухты Патрокл. Он не побил мировых рекордов по высоте, данная переправа сделана низководной. Однако и мост через Амурский залив отнюдь не ординарен. По протяженности он занимает шестое место в списке самых длинных мостовых переходов России. В Дальневосточном округе же это самая длинная переправа, ее длина составляет 4,378 км, а с учетом транспортной развязки на ул. Маковского — 5,331 км.

Финансирование дорожного строительства в столице Приморья осуществлялось по подпрограмме «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» с общим объемом финансирования 679,33 млрд рублей, из которых 219,2 млрд рублей составили средства федерального бюджета, 34,5 млрд рублей — бюджета Приморского края, а 425,4 млрд рублей — внебюджетных источников. Данная подпрограмма является частью ФЦП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года».

Естественно, что самыми дорогостоящими проектами оказались два вантовых моста. По данным Жана-Даниэля Лебона, генерального директора подразделения больших проектов в Азиатско-Тихоокеанском регионе компании «Фрейссине» (которая обеспечила ванты для моста на остров Русский), на строительство этих двух сооружений Россия затратила около €850 млн, из которых порядка €60 млн пошли на ванты «Фрейссине», мирового лидера в данной области.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА По словам представителей Федерального дорожного агентства, мост через пролив Босфор Восточный во Владивостоке станет визитной карточкой восточного входа в Россию. Он будет иметь исключительное значение для России, так как позволит ей выйти на новый уровень международного сотрудничества. «Накопленный нашими мостостроителями опыт, безусловно, будет полезен строителям других стран, ведь многие технологии были разработаны специально и испытаны здесь впервые», — говорит он.

Одним из самых волнующих вопросов остается востребованность данных объектов после окончания саммита. Между тем ответ на этот вопрос есть: создание инфраструктуры всегда повышает инвестиционную привлекательность региона. Так, одним из приоритетных направлений дальнейшего развития Приморского края является развитие туризма. В регионе разработана программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Приморском крае на 2011–2016 годы», определяющая девять ключевых векторов — экологический, пляжный, оздоровительный, развлекательный, деловой, культурно-познавательный, сельский (агротуризм), автомобильный и социальный туризм. Новые проекты позволят в 4,6 раза увеличить поток иностранных туристов.

Кроме того, за последнее время в регионе принят целый ряд решений, направленных на улучшение инвестиционного климата. Среди них совершенствование нормативно-правовой базы в сфере инвестиционной деятельности, создание инвестиционной инфраструктуры развития, снижение административных барьеров, формирование новых механизмов привлечения и поддержки инвестиций, формирование благоприятных тарифных условий, развитие кадрового потенциала.

Также предполагается создать специальные агентства по работе с иностранными инвесторами — такая структура уже действует в Приморском крае. Эти органы будут сопровождать конкретные бизнес-проекты с иностранным участием, а также помогать региональному бизнесу доводить свои предложения до уровня международных требований.

Владивосток долгое время считался закрытым городом. После саммита у города появился шанс стать одним из центров экономического развития России, а возможно и всего Азиатско-Тихоокеанского побережья. ■