

В ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ УДЕЛЯЕТСЯ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА ВСЕХ УРОВНЯХ ВЛАСТИ. В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОДНИ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ АНОНСИРОВАННЫХ ПРОЕКТОВ СВЯЗАНЫ ИМЕННО С НИЖНИМ ТАГИЛОМ: СОЗДАНИЕ АЭРОПОРТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА БАЗЕ БЫВШЕГО ВОЕННОГО АЭРОДРОМА САЛКА И СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ОТ ТАГИЛА ДО ЕКАТЕРИНБУРГА. НО ПОКА КОНКРЕТИКИ МАЛО, А ОЗВУЧИВАЮТСЯ ЛИШЬ ОБШИРНЫЕ ПЛАНЫ, КОТОРЫЕ УЖЕ РАСКРИТИКОВАЛИ ОТРАСЛЕВЫЕ ЭКСПЕРТЫ. ОНИ СОМНЕВАЮТСЯ В ОКУПАЕМОСТИ ПРОЕКТОВ И В ИХ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ДЛЯ ГОРОДА.

ТАТЬЯНА ДРОГАЕВА

ИНВЕСТИЦИИ В ВОЗДУХ О том, что УВЗ намерено создать аэропорт гражданской авиации на базе бывшего военного аэродрома Салка (находится в 7 км от Нижнего Тагила) в феврале этого года заявил директор по инновациям и инвестициям предприятия Сергей Горячев. По его словам, до 2015 года общий объем инвестиций, необходимых для создания аэропорта, составит 30 млрд рублей. Сам проект реконструкции аэродрома является частью концепции развития особой экономической зоны «Титановая долина» под Верхней Салдой. «УВЗ планирует реконструировать аэродром и развить в Салке аэропортовую деятельность, ориентирующуюся на модель регионального авиахаба, взаимодействующего с международным аэропортом Кольцово. Это положительно повлияет на логистику, позволит существенно упростить взаимоотношения между предприятиями интегрированной структуры, расположенных более чем в семи федеральных округах», — отметил господин Горячев, добавив, что создание аэропорта будет интересно Свердловской области в целом и в рамках выставочной деятельности, различных инвестиционных проектов. Его реализация находится пока на первой стадии — проектирования. Концептуальные решения прорабатываются специалистами группы компаний «Прогрестех», известной на рынке аэродромных технологий и инженерных сервисов фирмой. Специалисты уже побывали на территории будущего аэропорта, где произвели оценку состояния взлетно-посадочной полосы, комплекса зданий и сооружений и других объектов инфраструктуры. Между тем замглавы администрации Нижнего Тагила по стратегическому развитию и инвестициям Юрий Кузнецов сообщил, что для достижения окупаемости проекта аэропорт будет заниматься и грузоперевозками. «Чтобы оценить объем возможных грузоперевозок, будет проведен опрос предприятий, находящихся в пределах географической близости от аэродрома», — пояснил господин Кузнецов. Не исключено, что аэропорт на базе Салки будет осуществлять авиаперевозки по малопоточным направлениям на север области и УрФО. «Салка позиционируется как узел региональных авиаперевозок, который в конкуренцию с Кольцово вступать не собирается. Аэропорт возьмет на себя пассажирские и бизнес-перевозки и станет частью регионального хаба, созданного в партнерстве с Кольцово. А для Нижнего Тагила и близлежащих населенных пунктов — это дополнительные 500–700 рабочих мест», — объяснил источник, знакомый с ситуацией. Он также не исключил, что потребуются объем инвестиций, превышающий 30 млрд рублей, потому что будет необходимо возведение очистных сооружений, дренаж взлетно-посадочных полос, подъездных путей, паркингов, не исклю-



ПОЕЗД ИЗ НИЖНЕГО ТАГИЛА В ЕКАТЕРИНБУРГ ПОЙДЕТ СО СКОРОСТЬЮ 160 КМ В ЧАС

чено строительство дороги на Серовский и Верхнесалдинский тракты. Впрочем, отраслевые аналитики считают проект экономически нецелесообразным. Руководитель аналитического отдела по транспорту компании «Ингосстрах-инвестиции» Евгений Шаго считает, что в Нижнем Тагиле с населением около 370 тыс. человек такой крупный транспортный узел не окупится. «Вообще, например, работы по удлинению и расширению взлетно-посадочной полосы могут стоить около 6 млрд рублей. Очевидно, что общая цена реконструкции завышена», — считает он. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак считает, что выйти на окупаемость проекта не удастся даже за счет грузоперевозок. «Есть исторические связи — есть контрагент, железная дорога и соответствующая стратегия регионального развития», — утверждает он. «На реконструкцию аэропорта Домодедово с пассажиропотоком 25 млн человек было потрачено \$250 млн, на Шереметьево с пассажиропотоком 20 млн человек — \$1,2 млрд. Аэропорт Нижнего Тагила, в который планируется инвестировать \$1 млрд, в лучшем случае будет принимать около 200 тыс. пассажиров», — говорит эксперт.

ПРОЕКТ НА 50 ЛЕТ ВПЕРЕД Еще один амбициозный проект в городе был заявлен в первый год назначения экс-губернатора Александра Мишарина (был назначен главой региона в конце 2009 года). Тогда он поставил задачу по запуску в 2013 году скоростного железнодорожного движения между Екатеринбург и Нижним Тагилом. Планировалось, что поезд

из Нижнего Тагила будет ехать до столицы Среднего Урала с остановками в Верх-Нейвинске и Невьянске всего один час (сегодня обычный состав добирается в Екатеринбург более трех часов, скоростная электричка — за 2 часа 20 минут). Чтобы составы могли двигаться по путям со скоростью 160 км в час, на магистрали необходимо реконструировать переезды, straightify изгибы путей, заменить стрелки, поменять несколько тяговых подстанций и внедрить систему регулирования напряжения, а также огородить участки путей, реконструировать ряд перронов. По предварительным расчетам стоимость проекта составит 17 млрд руб. Региональные власти считали, большая часть этой суммы укладывается в существующие сетевые программы железной дороги — по развитию энергетики, капитальному ремонту хозяйства и другие. Губернатор также предложил рассмотреть возможность оборудования участков, где состав мог бы двигаться со скоростью в 200 км в час. Впрочем, уже в прошлом году региональный минтранс заявил, что сроки реализации проекта будут скорректированы. Рабочая группа по разработке проекта в ходе проектно-изыскательских работ столкнулась с некоторыми сложностями. В частности, специалисты пришли к выводу, что даже при условии максимальной модернизации имеющегося железнодорожного полотна преодолеть расстояние между Екатеринбург и Нижним Тагилом за один час при скорости 160 км/ч будет невозможно. «Максимальную скорость можно развить при движении по прямой линии. Между тем на данном маршруте много кривых участков

— порядка 130 разного радиуса. Поэтому сегодня поезд между Нижним Тагилом и Екатеринбург максимум развивают скорость в 80 км/ч. В связи с этим нам предстоит работа по реконструкции этих изгибов», — пояснял тогда бывший министр транспорта Геннадий Маренков. При этом, даже после модернизации максимальная скорость составов будет составлять лишь 120 км/ч вместо запланированных 160 км/ч. Соответственно, преодолеть расстояние будет невозможно за один час — только за полтора или два. До сих пор не известно, будет ли проект по высокоскоростной магистрали реализован в полном объеме. «Развитие скоростного сообщения значительно увеличивает потенциал любого государства. Конечно, мы должны повышать скорость поездов, обновлять парк подвижного состава. Хотелось бы, чтобы электричка до Нижнего Тагила проходила за 1 час 20 минут. Но на этом направлении существуют серьезные инфраструктурные ограничения, для ликвидации которых потребуются огромные денежные вложения, считает глава СвЖД Алексей Миронов. — Это участок с горным рельефом — постоянные спуски, подъемы, повороты, а скоростные трассы должны быть прямыми». По его словам, высокоскоростное сообщение с грузовым движением на общих ветках несовместимо, а 1 км инфраструктуры под скоростные магистрали стоит 19–25 млн евро. «Если будет найден источник и механизм финансирования — будем возить по скоростным трассам. А пока для увеличения скоростей мы совершенствуем график движения, обновляем подвижной состав, стараемся повышать скорости на перегонах. Мы сегодня понимаем, что сокращение времени в пути — важнейшая для железной дороги задача», — отмечает господин Миронов. По оценкам отраслевого аналитика ИФК «Метрополь» Андрея Рожкова, сроки окупаемости проекта могут составить не меньше 50 лет. «Это слишком дорогой проект. Исходя из имеющихся данных, на одного пассажира будет приходиться около 28 тысяч рублей инвестиций, с общим объемом планируемых инвестиций, сроки окупаемости даже могут превысить 50 лет. Вряд ли его стоит осуществлять, скорее всего, лучше обойтись существующим скоростным движением», — отметил господин Рожков. Вместе с тем, он не исключил, что проект по увеличению скорости магистрали может быть рентабельным, если провести необходимую модернизацию, стоимость которой, по оценкам аналитика, не будет превышать инвестиций в 2,5 млрд рублей. ■

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НИЖНЕГО ТАГИЛА

В 2012 году из резервного областного фонда на тагильские дороги выделено 200 млн рублей. Плюс к этим средствам добавятся не израсходованные в прошлом году порядка 60 млн рублей, субсидии из областного бюджета — 80 млн рублей и средства из местного бюджета. Всего же в 2012 году на дорожную систему планируют потратить 500 млн рублей. Основными видами пассажирского транспорта в городе являются трамваи (12 маршрутов), автобусы (22 маршрута), маршрутные такси (67 маршрутов). Существуют также 25 пригородных автобусных маршрутов. Площадь автодорог в Нижнем Тагиле составляет более 5 млн кв. м, из которых 80% имеют усовершенствованный тип дорожного покрытия. 60% дорог с усовершенствованным покрытием нуждаются в капитальном ремонте (реконструкции). В комплексном инвестиционном плане отмечается, что транспортная инфраструктура недостаточно развита, в частно-

сти в связи с разобщенностью и транспортной изоляцией отдельных районов города — Тагилстроевского и Дзержинского, а также поселка Северный и других периферийных районов в результате исторически сложившейся системы формирования поселений вокруг крупных заводов. Дополнительные коммуникационные сложности возникли в результате присоединения с 1 апреля 2008 года к территории города Нижнего Тагила 22 сельских населенных пунктов, из которых только пять имеют автодорожное сообщение по дорогам с твердым покрытием (24,2 км); в остальных населенных пунктах транспортное сообщение (включая автобусные перевозки) осуществляется по грунтовым дорогам (192 км). Для снятия данной проблемы решается вопрос по строительству моста через Нижнетагильский пруд, который соединит Гальяно-Горбуновский массив и центральную часть города.



ДЕКЛАРАЦИЯ О НАМЕРЕНИЯХ

