

Проект с начальной стоимостью около 4,2 млрд руб. и сроком исполнения два года уже разработан и предполагает строительство новой четырехполосной трассы, развязки и трех путепроводов. Также предусмотрено строительство различных сетей, ливневой канализации, линий освещения и остановок общественного транспорта. Но подрядчик пока не выбран: муниципальный заказчик отменил объявленную в ноябре закупку в связи с отсутствием у города денег на реализацию проекта. Новый тендер будет проводиться на областном уровне.

ВЕЛИКИЙ МОСТ Другой долгожданный объект инфраструктуры в регионе — второй мост через Волгу, который возводится параллельно существующему Волжскому мосту и призван утроить пропускную способность этого участка трассы, соединяющей Нижний с городом-спутником Бором. Контракт на строительство моста в 2013 году достался ОАО «Мостотрест» братьев Ротенбергов, предложившему выполнить работы за 13 млрд руб. Кроме собственно двухполосного моста протяженностью 1,5 км, к середине 2017 года подрядчик должен построить правобережный и левобережный подходы общей протяженностью 7,3 км, расширить до четырех полос трассу до Толоконцева и возвести два пойменных моста, а также мост через реку Везлому (левый приток Волги). Также проектом предусмотрена двухуровневая развязка, две одноуровневые и два надземных пешеходных перехода. По новому мосту транспорт будет следовать в Кировском направлении, а по старому — в сторону Нижнего Новгорода.

Весной прошлого года руководство области поручило сдвинуть на год вперед сроки сдачи моста. Подрядчик ускорил строительные работы: на момент сдачи номера уже были смонтированы все опоры, обе арочные конструкции, почти все пролетные сооружения моста, готовы 6 км земляных сооружений и искусственные сооружения на левом берегу. Таким образом, осталось 1,2 км земляных сооружений и два пролетных строения левобережной эстакады моста, которые будут смонтированы до конца года. Работы на мосту будут вестись и зимой: укрепительные работы, перекладка коммуникаций и ливневой канализации. Весной планируется начать работы по укладке асфальтобетона и сдать мост в середине 2016 года.

Хотя подрядчики пока укладываются в более сжатые сроки, форсировать финансирование, особенно с учетом сложного бюджета на 2016 год, который сверстан в режиме жесткой экономии, региону будет трудно. «Наш проект не предусматривает федеральные деньги, но мы с такой просьбой обратились. Это могут быть либо субсидии, либо федеральный бюджетный кредит», — рассказал губернатор Валерий Шанцев.

«Конечно, проблема с сообщением на этом участке стоит достаточно остро, и стремление властей ускорить реализацию понятно. Но в сложных бюджетных условиях получить какие-то субсидии и транши со стороны федерального центра сложно, и чем дальше, тем будет сложнее», — говорит Евгений Глумов. Как полагает эксперт, в ближайшие несколько лет в приоритете у правительства РФ будут, прежде всего, проекты, которые нужны к чемпионату мира по футболу 2018 года. Для решения прочих городских транспортных проблем получение поддержки из федбюджета будет зависеть скорее от аппаратного веса губернатора и его лоббистских возможностей, а не от важности проекта (такие потребности существуют во всех регионах), отмечает Евгений Глумов. По его мнению, других вариантов финансирования со стороны сейчас нет: на данном этапе привлечь в проект частные инвестиции практически невозможно. «Если бы это был проект в формате государственно-частного партнерства (ГЧП), то инвестор мог бы привлечь дополнительное кредитное плечо или продлить срок кредита, либо заложить в модель временное увеличение платы за

проезд. А сейчас возможности для маневра уже нет: это сложно организационно, юридически и финансово», — считает эксперт.

СЕТИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ В активную фазу перешло строительство новой станции метро «Стрелка» в Канавинском районе и продление Сормовско-Мещерской линии нижегородского метро. Ожидается, что с запуском «Стрелки» с пропускной способностью около 30 тыс. пассажиров в сутки пассажиропоток в метро Нижнего Новгорода увеличится на четверть.

Работы по строительству станции метро «Стрелка» ООО «СК „Управление строительства-620“» начало в мае. Первый проходческий щит, который уже доставлен в Нижний Новгород, сейчас находится на этапе сборки и начнет прокладку первого тоннеля метро 15–20 декабря, а завершит в январе 2017 года. Параллельно с ним с мая 2016 года начнет работу второй проходческий щит, который закончит проходку тоннеля в мае 2017 года. Длина тоннелей составит более 3 км, максимальная глубина вблизи автомобильной развязки у моста — 40 м. По заверениям подрядчиков, все работы ведутся по графику, идет выборка грунта. С госфинансированием проекта общей стоимостью 10,4 млрд руб. проблем пока нет: до конца 2015 года метростроители должны освоить 2,7 млрд руб., а в 2016 году на продление метро до станции «Стрелка» в областном и федеральном бюджетах уже заложено 3,5 млрд руб. Другое дело, что у подрядчика есть проблемы с оборотными средствами, а это не позволяет идти с опережением графика, и компания ведет соответствующие переговоры с банками.

По мнению Евгения Глумова, у метростроителей при своевременном финансировании есть все шансы уложиться в сжатые сроки. «В данном случае строительство новой станции метро — вопрос политический: так как оно строится к чемпионату, этот вопрос стоит на контроле на федеральном и региональном уровне, поэтому с большой долей вероятности проект будет реализован вовремя. Но риск увеличения стоимости строительства велик, особенно с учетом нестабильной макроэкономической ситуации, в частности растущей инфляции», — считает эксперт. Если инфляция в ближайшие годы по-прежнему будет высока, то стоимость стройматериалов и работ вырастет, поэтому либо подрядчику придется работать в убыток, либо потребуются дополнительные расходы со стороны области.

УСКОРЕНИЕ МАГИСТРАЛИ Еще один крупный инфраструктурный проект, который в этом году сдвинулся с «мертвой точки» и напрямую касается развития региона в среднесрочной и долгосрочной перспективе, — строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Казань, проходящей через Нижний Новгород. Протяженность магистрали составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400



НОВЫЙ ВОЛЖСКИЙ МОСТ, Соединяющий Нижний Новгород с Бором, планируется сдать в середине 2016 года

км/ч, а время поездки от Москвы до Нижнего — около двух часов. Общая стоимость проекта составляет 1,068 трлн руб. На Нижегородскую область придется около 30% объемов строительства магистрали: ВСМ пройдет по шести районам и двум городским округам региона. К Нижнему новая магистраль подойдет через Дзержинск и разделится на две ветки: первая пройдет через аэропорт, где построят новую станцию, и дальше в сторону Казани, а вторая — в город, в нижегородское вагонное депо, и будет тупиковой. Остановки также запланированы в поселке Нива на границе Нижегородской области с Чувашией и возле населенного пункта Полянки на границе Кстовского и Лысковского районов региона.

В апреле проектировщиком магистрали был выбран российско-китайский консорциум во главе с ОАО «Мосгипротранс». Также в него вошли ОАО «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group Co. В рамках меморандума о сотрудничестве, подписанного на высшем уровне, российская сторона согласилась на использование в ВСМ китайских технологий и оборудования, а китайская сторона заявила о готовности выделить еще 52 млрд руб. под госгарантии сверх ранее обговоренных 300 млрд руб. Проект будет реализован в виде ГЧП в форме концессии, при этом минимум треть финансирования пойдет из федерального бюджета, также в проекте предлагается задействовать средства негосударственного пенсионного фонда и Российского фонда прямых инвестиций. Проектирование ВСМ разобьют на несколько этапов, в целом эти работы должны быть завершены в 2016 году.

Изначально предполагалось, что для строительства станции ВСМ придется скорректировать проект реконструкции Московского вокзала в Нижнем, на это даже выделили 70 млн руб. Но в итоге технико-

технологический совет Горьковской железной дороги (ГЖД) решил, что поезда будут приходить на отдельный вокзал на территории вагонного депо ГЖД, тоже в Канавинском районе города. Сейчас заканчиваются работы по проектированию этого вокзала, строительство запланировано на 2016 год.

Эксперты не исключают, что ВСМ не успеют довести до Нижнего до чемпионата мира 2018 года. «Предполагается, что проект будет реализован по концессионной схеме или схеме частной концессионной инициативы, когда соглашение заключается без конкурса на основании обращения частного инвестора при условии отсутствия альтернативных заявок. Но обе процедуры требуют длительной подготовки и согласований, поэтому заключение контракта возможно в лучшем случае не ранее осени 2016 года», — полагает Евгений Глумов. Кроме того, сроки могут увеличиться при возникновении задержек с финансированием подготовки проекта.

ЗАМЕДЛЕННАЯ ОТДАЧА Несмотря на высокие бюджетные расходы, связанные с реализацией всех этих проектов, развитие тяжелой транспортной инфраструктуры — это правильное решение в текущей ситуации, полагает Евгений Глумов. «Можно просто поддерживать частный бизнес и строить заводы, можно заниматься только социальной сферой, потому что сейчас многие оказались в тяжелой ситуации, но развивать инфраструктуру тоже нужно. И Нижегородская область выбирает правильную стратегию, как и любой регион, который будет в 2018 году принимать чемпионат мира и под флагом чемпионата пытается интенсифицировать инфраструктурные проекты, привлекая в том числе федеральные деньги», — говорит эксперт.

При этом прямой и быстрой отдачи от реализации этих проектов ожидать нельзя, потому что использование таких инфраструктурных объектов либо бесплатное, либо не позволяет его быстро окупить. «Строительство новой станции метро за счет платы за проезд не окупится так же, как показала мировая практика, не окупается ВСМ. Положительная экономика возможна в аэропортовом проекте, причем на это потребуется время», — рассуждает господин Глумов. Но косвенный эффект от инфраструктурных проектов возникает уже с начала их реализации — ввиду большого объема инвестиций такие проекты становятся «паровозами» для смежных отраслей на региональном уровне (подрядные мощности, производство стройматериалов, увеличение занятости населения, рост налоговых поступлений в региональный и муниципальные бюджеты). ■

ПОДРЯДЧИКИ НОВОЙ СТАНЦИИ МЕТРО ЗАВЕРЯЮТ, ЧТО ВСЕ РАБОТЫ ИДУТ ПО ГРАФИКУ

