

Мостовой переход через р. Обь

в створе ул. Ипподромской (Центральный мост) в Новосибирске

Разработка проекта: 2014 — 2015 гг.

Заказчик: ОАО «Центральный мост» (г. Новосибирск).

Генеральный проектировщик: ЗАО «Институт «Стройпроект».

В Новосибирске до 2014 года существовало только два городских автодорожных моста — Коммунальный (Октябрьский) и Димитровский. Для третьего по количеству населения города в стране этого, конечно, явно недостаточно. В городе сложилась крайне сложная транспортная ситуация. В соответствие с генеральным планом развития Новосибирска до 2030 года количество мостов через Обь должно увеличиться до пяти. И город при поддержке Новосибирской области и Российской Федерации настойчиво и последовательно решает эту задачу.

В период с 2009 по 2014 годы был спроектирован и построен третий мост через реку Обь с рекордным арочным пролетом длиной 380 метров. Общая длина мостового перехода с двумя развязками составила более двух километров. Новый мост был назван Бугринским. 8 октября 2014 года в преддверии Госсовета по дорожному хозяйству состоялась торжественная церемония открытия моста с участием Президента РФ В.В. Путина. Строительство Бугринского моста стало одним из первых шагов по улучшению транспортной ситуации в городе. Но Новосибирск и Новосибирская область не останавливаются на достигнутом.

Во второй половине 2013 года правительством региона и мэрией областного центра принято решение о начале реализации инвестиционного проекта по строительству четвертого мостового перехода через реку Обь в створе улицы Ипподромской, получившего название Центральный мост.

Понимая ограниченные возможности бюджета города, строительство мостового перехода планируется осуществлять на основе государственно-частного партнерства (ГЧП). Проектом предусмотрена платная эксплуатация мостового перехода.

В декабре 2013 года городом и областью на паритетных началах было создано ОАО «Центральный мост». В задачи ОАО входит заказ разработки проектной и конкурсной документации на строительство мостового перехода, организация и проведение инвестиционного конкурса.

В апреле 2014 года ОАО «Центральный мост» объявлено конкурс на разработку проектной документации на строительство четвертого мостового перехода. Конкурс на проектирование тоже инвестиционный по своей форме, поскольку победитель должен разработать проектную документацию за счет оборотных или привлеченных средств. Оплата за проектирование осуществляется в течение 2015 и 2016 годов. Победителем конкурса стал Институт «Стройпроект».

В настоящее время все строительные и архитектурные решения мостового перехода уже определены и согласованы. Проектная документация разработана, в начале апреля она передана в экспертизу.

Технические параметры

Общая длина мостового перехода составит 5,6 км. Протяженность участков на искусственных сооружениях — 3,5 км. Длина Центрального моста через Обь — 1 552 м. В составе мостового перехода планируется строительство двух транспортных развязок, двух путепроводов тоннельного типа через железнодорожные пути Транссибирской магистрали (одного в составе основного хода, второго в составе левобережной развязки), а также пункта взимания платы. Левобережная развязка достаточно сложная, поскольку находится в загруженном существующем транспортном узле пл. Труда — пл. Энергетиков, разделенным железнодорожной линией Транссибирской магистрали. Развязка включает семь съездов на искусственных сооружениях, в том числе путепровод тоннельного типа, четыре надземных пешеходных переходов. Правобережная развязка напротив достаточно простая, с четырьмя съездами, соединит Южную пл. с ул. Ипподромской.

Пункт взимания платы имеет 22 полосы (по 11 в каждую сторону). На каждой полосе — кабинка для сбора оплаты в ручном режиме. Проектом предусмотрено оборудование для каждой полосы с реализацией автоматической оплаты (посредством транспондеров, БСК).

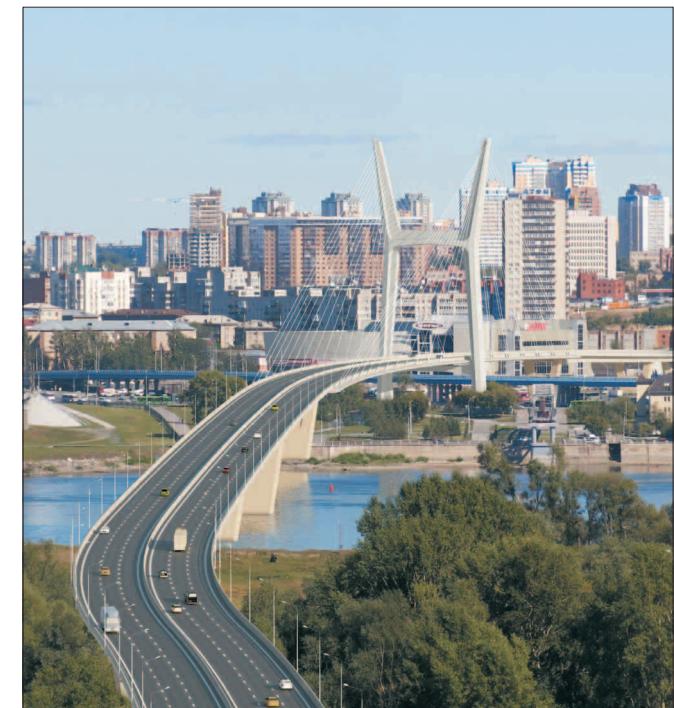
Конструктивные особенности

Пролетное строение моста через Обь представляет собой различные конструкции. Русловая и левобережная часть — балочное стальное с ортотропной плитой для перекрытия судоходных пролетов и смежные сталежелезобетонные пролеты со стороны левого берега. Правобережная часть: вантовый мост с максимальным пролетом 229 м, проходящий над парком «Городское начало» и исключающий его застройку опорами. Пylon высотой 114 м центрирует композицию Южной площади города. Визуально пylon напоминает букву Н — начальную букву наименования города. Это своеобразный аналог



А.А. ЖУРБИН,
генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект»

триумфальных арок в центральных частях различных городов мира. Пylon комбинированной системы — железобетонный в нижней части и стальной в верхней.



Сроки строительства и финансирование

В проекте для оптимального распределения финансирования во времени и поэтапного ввода в эксплуатацию предусмотрено строительство в три этапа. Нулевой этап — подготовительные работы (изъятие земель, очистка территории, шумозащитные мероприятия, переустройство коммуникаций). Первый этап — строительство основного хода, включающего собственно мостовой переход. Второй этап — строительство левобережной развязки. Нулевой и первый этапы — продолжительностью 52 месяца, второй этап — 47 месяцев. В сумме это чуть более восьми лет. Поскольку объект находится в центральной части города, подготовительный этап самый продолжительный. Вместе с тем при ином графике финансирования возможно строительство обоих этапов одновременно, при этом продолжительность, по нашей оценке, составит порядка 4,5 — 5 лет.

Ориентировочная стоимость — 25,5 млрд рублей в ценах первого квартала 2014 года, в том числе первого этапа — 19,5 млрд рублей.

Функции юридического и финансового консультанта заказчика

Помимо разработки проектной документации, в соответствии с контрактом в задачи нашего института входило выполнение функций юридического и финансового консультанта заказчика при подготовке инвестиционного конкурса. Задачи эти состояли в следующем:

- определение организационно-правовой модели инвестиционного проекта,
- разработка финансовой модели,
- разработка конкурсной документации инвестиционного конкурса,
- разработка проекта концессионного соглашения.

При разработке организационно-правовой модели инвестиционного проекта было определено, что наиболее предпочтительной формой ГЧП является концессия в соответствии с законом № 115 ФЗ «О концессионных соглашениях».

При этом концедентом должен выступить собственник объекта город Новосибирск. Новосибирская область будет участвовать в софинансировании проекта путем субсидий в бюджет Новосибирска (с привлечением по возможности федеральных субсидий). Область выступит также гарантом Новосибирска. Отбор инвестора (концессионера) будет осуществлен на конкурсной основе. Концессионное соглашение будет заключено между областным центром и победителем инвестиционного конкурса.

Финансовая модель создана на основе разработанной транспортной модели Новосибирска. За основу принят наиболее реалистичный вариант развития УДС с 2019 по 2035 годы. Рассчитан перспективный трафик на весь период эксплуатации моста концессионером.

Общий срок концессии определен в 20 лет: 2015 — 2019 годы — строительство мостового перехода концессионером, 2019 — 2035 годы — эксплуатация мостового перехода концессионером. В результате финансового моделирования были подготовлены и рассмотрены не-

сколько сценариев финансовой модели с разным процентным соотношением капитального гранта.

Сценарий	Капитальный грант, %	Частные инвестиции, %
1	0	100
2	50	50
3	70	30

Бюджетная эффективность проекта повышается с увеличением размера капитального гранта.

Определено, что при полном финансировании проекта на этапе строительства только за счет долгового и долевого финансирования (сценарий 1) величина платежей со стороны концедента на этапе эксплуатации будет чрезмерной для бюджета.

Сценарий 3 показывает наибольшую бюджетную эффективность в период эксплуатации, однако значительно увеличивает нагрузку на бюджет в период строительства.

Поэтому в качестве основного сценария в конкурсной документации предварительно принят сценарий 2 — 50 на 50. До повышения ключевой ставки ЦБ результаты финансового моделирования показывали высокую бюджетную эффективность проекта. Доходы от сбора платы за проезд по мосту практически во все годы эксплуатации превышали минимальный гарантированный доход (МГД) концессионера и приносили доходы в бюджет.

После повышения в декабре ключевой ставки до 17% эффективность финансовой модели, конечно, резко снизилась. МГД при этом превышает доходы от сбора платы. Однако ключевая ставка ЦБ последовательно снижается и составляет на сегодняшний день 12,5 %. По прогнозам, до конца года ключевая ставка снизится до 10,5 — 11 %, и финансовая модель вновь заработает.

Поэтому руководство Новосибирской области и Новосибирска по-прежнему намерено не сворачивать с намеченного пути. Так, состоялось совещание рабочей группы по подготовке инвестиционного конкурса. Разработан план-график проведения конкурса. Мы понимаем, что без федеральной поддержки проект в Новосибирске, да и любой региональный проект ГЧП, вряд ли сможет реализоваться. Мы знаем, что на Госсовете Президентом было дано поручение о поддержке региональных проектов ГЧП. Для реализации этих проектов необходимо:

- создание фонда поддержки региональных ГЧП,
- субсидирование процентных ставок по кредитам,
- определение оптимального пакета документов необходимого для подачи заявки на получение федеральных субсидий,
- четкая процедура получения федеральной субсидии для капитального гранта,
- прозрачные критерии отбора проектов для федерального софинансирования.

А.А. ЖУРБИН,
генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект»