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

# ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА В НОВОСИБИРСКЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ МЕХАНИЗМА ГЧП

*До 2014 года в Новосибирске существовало только два городских автодорожных моста – Коммунальный (Октябрьский) и Димитровский. Очевидно, что этого недостаточно для города, третьего в стране по численности населения и к тому же пересекаемого одной из крупнейших рек мира. В целом в мегаполисе сложилась крайне сложная транспортная ситуация.*

*В соответствии с генеральным планом развития Новосибирска до 2030 года количество автодорожных мостовых переходов через р. Обь должно увеличиться до шести. Город при поддержке Правительства Новосибирской области и Федерального центра последовательно решает эту задачу. На сегодняшний день уже разработана проектная документация по строительству четвертого мостового перехода. Автор проекта – АО «Институт «Стройпроект».*

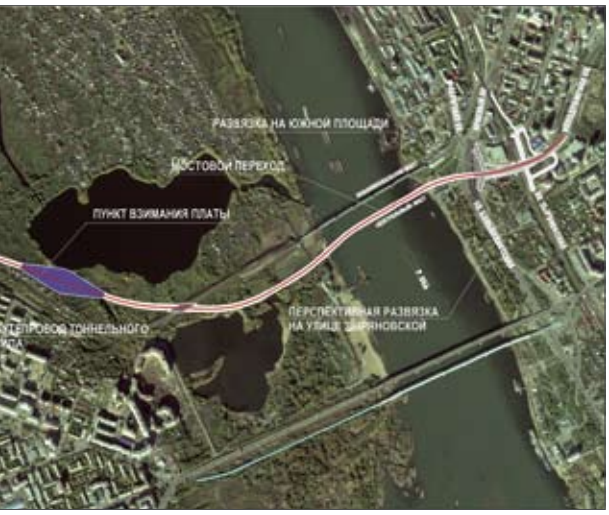
В период с 2009 по 2014 гг. был запроектирован и построен третий мост через р. Обь с рекордным арочным пролетом длиной 380 м. Общая длина мостового перехода с двумя развязками составила более 2 км. Новый мост был назван Бугринским.

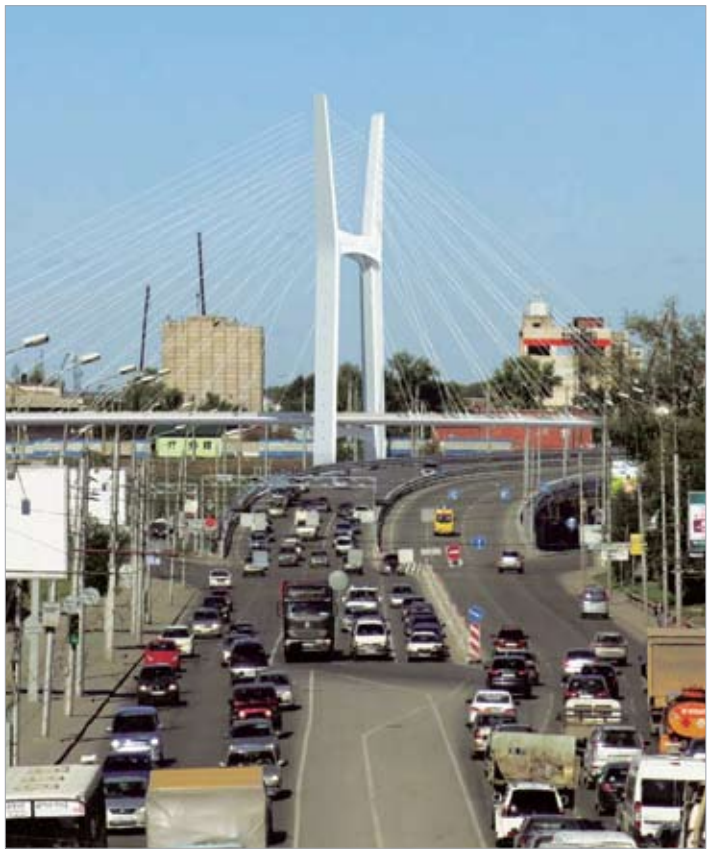
8 октября 2014 года в предверии Госсовета по дорожному хозяйству состоялась торжественная церемония открытия моста с участием Президента РФ Владимира Владимировича Путина.

Строительство Бугринского моста стало одним из первых шагов по улучшению транспортной ситуации в Новосибирске, но город и Новосибирская область не останавливаются на достигнутом.

Во второй половине 2013 года администрацией Новосибирской области и мэрией Новосибирска было принято решение о начале реализации инвестиционного проекта по строительству четвертого мостового перехода через р. Обь в створе ул. Ипподромской, получившего название Центральный мост.

Вследствие ограниченных возможностей бюджета строительство планируется осуществлять с применением механизма ГЧП. Также проектом предусмотрена эксплуатация мостового перехода на платной основе.



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

В апреле 2014 года ОАО «Центральный мост» объявило тендер на разработку проектной документации. Компания, победившая в конкурсе, должна была разработать проект за счет оборотных или привлеченных средств, при этом оплата за выполненную работу производилась бы в течение двух последующих лет (2015–2016 гг.).

Убедительную победу в конкурсе на проектирование одержал Институт «Стройпроект», ранее запроектировавший в городе Новосибирске знаменитый Бугринский мост.

В настоящее время все проектные решения по мостовому переходу уже определены и согласованы. Проектная документация прошла рассмотрение в органах Государственной экспертизы, по результатам которой получено положительное заключение. Также был успешно проведен технологический и ценовой аудит проекта.

Общая длина мостового перехода составит 5,1 км, протяженность участков на искусственных сооружениях — 3,5 км. Проектом предусмотрены мост через р. Обь с подходами, транспортные развязки на правом и левом берегах (на Южной пл. и на пл. Труда), два путепровода тоннельного типа под насыпью Транссибирской железной дороги, здания и сооружения инфраструктуры пункта взимания платы. Расчетная скорость движения на мостовом переходе — 100 км/ч, количество полос — 3+3, ширина моста переменная — от 30,3 до 31,9 м, ширина полосы движения — 3,75 м.

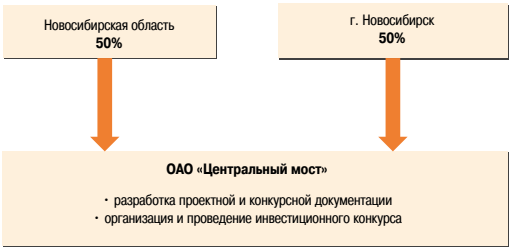
Предложено пересечение русла Оби пролетным строением комбинированной системы. Схема моста — $(42+60+2\times72+60)+(77{,}2+3\times110+2\times126+116{,}8)+$ $+(229{,}03+102+48)+(39+39)$ м, длина по задним граням открылков устоя — 1555,23 м.

Со стороны правого берега на подходе к русловой части мостового перехода будет расположено двухпролетное вантовое строение с одним пилоном комбинированной системы высотой 114,4 м. Его конструкция представляет собой массивные железобетонные стойки с металлической перемычкой. Визуально пилон напоминает букву «Н» — начальную букву названия города.

Реализация проекта обеспечит выход на трассы федерального значения М-51 «Байкал» (на Омск), М-52 «Чуйский тракт» (на Бердск, Искитим, Барнаул) и М-53 (на Томск, Кемерово) и кардинально улучшит транспортную ситуацию в центре Новосибирска.

Стоимость строительства по результатам экспертизы проекта в ценах III квартала 2015 года оценивается в 32,08 млрд рублей, в том числе первого этапа — 18,8 млрд.

Помимо разработки проектной документации, в соответствии с контрактом, в задачи Института входило выполнение функций юридического и финансового




консультанта заказчика при подготовке инвестиционного конкурса, а именно:

- 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 выступит Новосибирская область.

Отбор инвестора (концессионера) осуществляется на конкурсной основе, концессионное соглашение будет заключено между Новосибирской областью и победителем инвестиционного конкурса. Финансовая модель проекта создана на основе разработанной транспортной модели Новосибирска. За основу принят наиболее реалистичный вариант развития улично-дорожной сети с 2017 по 2041 гг. Рассчитан перспективный трафик на весь период эксплуатации моста концессионером. Общий срок концессии был определен в 25 лет:

- 2017–2021 гг. — строительство мостового перехода концессионером;
- 2022–2041 гг. — эксплуатация мостового перехода концессионером.

Подготовлены и рассмотрены несколько сценариев финансовой модели с разным процентным соотношением капитального гранта (см. таблицу).

***Сценарии финансовой модели***

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

Бюджетная эффективность повышается с увеличением размера капитального гранта. Определено, что при полном финансировании реализации 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. Наибольшую бюджетную эффективность в период эксплуатации показывает Сценарий 3, поэтому он принят в конкурсной документации в качестве основного.

В нынешней ситуации стало очевидным, что без федеральной поддержки проект в Новосибирске, как и любой другой региональный вариант ГЧП, вряд ли может быть реализован. На сегодняшний день Правительством РФ разработана программа поддержки региональных проектов государственно-частного партнерства в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры. Софинансирование планируется осуществлять за счет средств, поступивших в дорожный фонд РФ от владельцев транспортных средств массой свыше 12 т.

В настоящее время проект строительства мостового перехода находится в высокой степени готовности:

- издано Постановление Правительства Новосибирской области «О заключении концессионного соглашения о строительстве и эксплуатации на платной основе мостового перехода через р. Обь в створе ул. Ипподромской г. Новосибирска»;
- объявлен конкурс на право заключения договора на оказание услуг и выполнение работ по подготовке и сопровождению концессионного конкурса, коммерческого и финансового закрытия концессионного соглашения «О строительстве и эксплуатации на платной основе мостового перехода через р. Обь в створе ул. Ипподромской г. Новосибирска». ■