

Информационно-аналитическое агентство

[главная](#) / [новости](#) / «Когда люди оценят новое качество жизни, им будет не жалко денег»

«Когда люди оценят новое качество жизни, им будет не жалко денег»

Чтобы убрать пробки в левобережье к хоккейному ЧМ-2023, работы по Центральному мосту начнутся со строительства развязок. Гендиректор «Сибирской концессионной компании» Марина Пролубникова рассказала ЦДЖ о текущем этапе проекта.

— Руководство региона ожидает, что в ближайшее время будет выделен федеральный грант на Центральный мост. Входящая в Группу «ВИС» «Сибирская концессионная компания» является концессионером в этом проекте. На каком этапе сейчас реализация?

— 2 июля «Сибирская концессионная компания», правительство Новосибирской области и Газпромбанк подписали прямое соглашение о строительстве Центрального моста. Проект поделен на несколько этапов. Ключевым является заключение концессионного соглашения, которое состоялось 6 декабря 2017 года. Следующей реперной точкой стало прямое соглашение между концедентом – Новосибирской областью, концессионером – «Сибирской концессионной компанией» и финансирующей организацией.

— В чём отличие между концессионным и прямым соглашениями?

— Концессионное заключается между концессионером и концедентом. В нём прописаны базовые положения по строительству и эксплуатации моста, а также детально описано взаимодействие между концессионером и концедентом в этом процессе. Финансирующая организация, как подписант, там отсутствует. И не прописан порядок взаимодействия финансирующей организации с концедентом, положение о взаимодействии банка с концессионером – то есть, масса нюансов, которые могут возникнуть в ходе исполнения такого объёмного и долгосрочного проекта.

— Разве не федеральный Минтранс – главная финансирующая организация в этом проекте?

— Минтранс передаёт деньги в область в качестве государственного капитального гранта, а концедент вкладывает эти деньги в проект. А вклад частного партнёра в проект делится на две составляющие. Это собственные средства нашей компании и кредит банка.

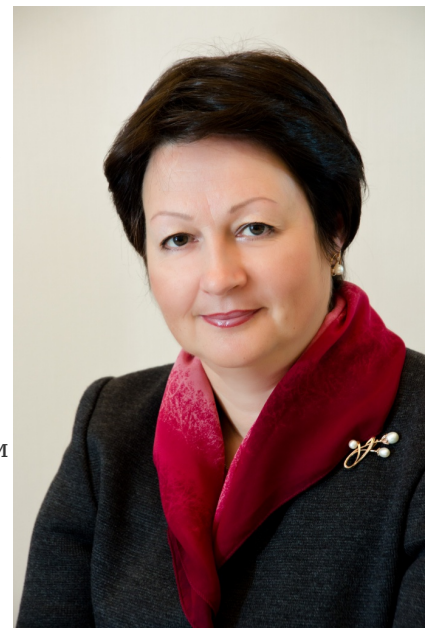
— Можно уточнить соотношение и суммы?

— Частные инвестиции концессионера составят 8,3 млрд рублей, это 22% от общей суммы, в том числе собственные средства – 2,4 млрд рублей, заёмные – 5,9 млрд.

Мы долго работали над прямым соглашением. Нам удалось достигнуть консенсуса, который, на мой взгляд, позволяет максимально эффективно реализовать проект с помощью Газпромбанка. Этот документ чуть тоньше концессионного соглашения. Но он не менее основополагающий, потому что он отражает все нюансы взаимодействия между концедентом и финансирующей организацией, в том числе форсмажорные обстоятельства. Мы рассчитываем работать очень хорошо и качественно. Думаю, на то же рассчитывают концедент и банк. Но таков порядок, надо предусмотреть все сценарии. Банки очень существенно перестраховываются.

— Прямое соглашение приближает начало работ?

— Федеральное дорожное агентство при заключении договоров о предоставлении капитального гранта смотрит на степень готовности проекта. Мы заключили прямое соглашение вовремя. Соответственно, ФДА



видит, что мы движемся в сроках, оговоренных концессионным соглашением. По моей информации, сейчас идёт подготовка к выделению капитального гранта. Сначала будет заключено соглашение между концедентом и ФДА, после подписания которого будет ясно, когда именно придут деньги. А как они придут, сразу начнётся строительство.

— Сейчас уже середина июля, время землеустроительных работ скоро закончится. Что-то ещё можно успеть сделать в нынешнем сезоне?

— Не очень заметная для тех, кто не участвует в процессе, но очень большая подготовительная работа уже ведётся и концессионером, и концедентом. Стройке предшествует большое количество согласований разных нюансов, которые в проекте показаны «штрих-пунктирно». Например, при проектировании моста у нас было предположение, что в створе строительства моста может находиться памятник архитектуры. Сейчас уже ясность появилась, памятник архитектуры зарегистрирован. Предположение и реальный памятник — это принципиально разные подходы к сохранению исторического наследия.

— Это про Кривощёково?

— Да. Это мероприятие не было предусмотрено на первоначальном этапе, потому что археологи говорили лишь о подозрении на памятник. Сейчас наша задача – сохранить его. Долго совещались с концедентом и археологами, чтобы понять, как лучше организовать работы. Если мы экскаватором убираем метровый слой земли в течение суток, то археологи тот же объём убирают за год. Потому что работают маленькими лопаточками и кисточками. Мы продумали график работ, технологические и конструктивные решения, чтобы всё сохранить, не откладывая работы на более поздний срок. Хотя такая возможность существует по концессионному соглашению, это считается особым обстоятельством. Но ни у нас, ни у концедента желания откладывать работы нет, поскольку все понимают – городу нужен мост.

— При строительстве Бугринского затянулся процесс расселения участков под строительство, из-за чего сдвинулись сроки работ, а последствия вылились в многолетнюю тяжбу между мэрией и «Сибмостом». Будут ли учтены те ошибки при расселении площадки под Центральный мост?

— Во всех сегодняшних концессиях предоставление земли, свободной от любых обременений, – это задача концедента, который, в конечном счёте, будет собственником объекта. Поэтому мы можем здесь только оказать дополнительные услуги по переносу, сносу. Но насколько мы информированы (а мы очень тесно работаем с уполномоченной организацией ГКУ «Мост»), работа по подготовке территории идёт полным ходом. Участки оценили, откадастрировали. Думаю, что тут не будет таких проблем, как на Бугринском. Мы тоже сейчас очень тщательно планируем график работ, формируем его с тем, чтобы не было такого же печального опыта, как при строительстве третьего моста.

— Из-за подготовки к молодёжному чемпионату мира по хоккею очень важно, чтобы развязки на левом берегу уже были достроены к 2023 году, поскольку через них будет прямое движение между новой ареной и аэропортом. Как этот фактор влияет на ваши планы?

— По проекту сначала планировали начать строить мост со вспомогательных объектов, а потом развязок. Но даже очень хорошо построенный мост будет дорогой «в никуда» при отсутствии развязок. Чтобы избежать риска транспортного коллапса, мы вместе с концедентом пришли к выводу, что сначала построим развязки, а потом мост. По возможности, будем вести процессы параллельно.

Необходимо также учитывать состояние Октябрьского моста, капитальный ремонт которого уже давно назрел. Строительство нового моста в центре не чья-то прихоть. Это насущная необходимость. Да, необходимы мосты и в других местах, спорить тут не о чем. Но состояние Октябрьского моста – это решающий аргумент, почему в первую очередь решили строить Центральный мост.

— Что можно сказать о привлечении новосибирских компаний к подрядам по строительству моста и развязок?

— Безусловно, мы будем привлекать новосибирский бизнес. Есть основные конструктивы, которые будет делать генподрядчик – ДСК «Автобан». Но объём работ очень большой. Какие именно компании получат подряды? Это решится, в том числе, на внутренних конкурсах. Во главе угла будут стоять качество работ и надёжность. Нам ещё 20 лет мост эксплуатировать, поэтому на нынешнем этапе деньги для нас, конечно, важны, но не настолько, чтобы экономить на подрядчиках, которые могут выполнить работы некачественно и исчезнуть.

— В свете 20-летней перспективы вас не смущает непрояснённая проблема, сколько людям предложат платить за проезд?

— Нас этот вопрос, безусловно, волнует. Но не настолько, насколько может показаться. Мы уверены, что у концедента, с которым мы обязаны согласовывать тарифы, есть здравый смысл. Все хотят, чтобы концессия работала. И чтобы у нас была возможность дальше заниматься совместными проектами. Мы хотим сделать если не образцово-показательный, то очень хороший мост. Хотим показать пример, как нужно содержать эстакады, развязки, прилегающую территорию. На это заложен достаточный объём средств. Думаю, что люди по достоинству оценят качественную работу. В том числе, и рублём, который они заплатят за проезд по мосту.

На чемпионате мира по футболу японские болельщики убрали за собой в фанзоне, и после этого их пример подхватили по всей стране. Я думаю, с нашим мостом может произойти то же самое. Когда люди оценят новое качество жизни, им будет не жалко денег.

— Группа «ВИС» уже работает по первому федеральному гранту из средств системы «Платон» – строит хабаровский обход. У вас есть возможность сравнивать, как проекты готовились и как они реализуются там и здесь, в части темпов, подходов, организации. Есть отличия?

— В Хабаровске темпы гораздо выше. Но там обход города. Он не требует сноса жилья. Всё проще. Здесь же концедент, имея опыт Бугринского моста, осторожничает, перестраховывается, и мы это понимаем. Исторически мы должны были первыми получить капитальный грант Минтранса. Но долго планировали, работали над документами по торгам, и Хабаровск успел быстрее. Со второго места они перешли на первое, а мы с первого перешли на третье. На второе, по неофициальным данным, выдвинулась Пермь со своим обходом.

Но иногда поспешать нужно медленно. Все подходы к строительству Центрального моста сейчас взвешены и проверены. Концедент не берёт на себя обязательств, не проверив возможность их исполнения.

— Считаете, время споров по проекту моста закончилось?

— Я надеюсь, что да, но неисповедимы пути Господни. К сожалению, о строительстве моста часто берутся судить непрофессионалы. Например, приходилось слышать, что то же самое можно построить дешевле. Но давайте посмотрим правде в глаза и поймём, что мы хотим качественно построить объект повышенной опасности. Здесь нельзя пренебрегать нормативами. Кроме того, мост – это украшение любого города. Хочется построить не только надёжное, но и красивое сооружение. Чтобы горожане гордились мостом. Посмотрите на мост «Золотые ворота» в Калифорнии. Сколько ему лет уже, и вся Америка им гордится.

— И это замечательный бизнес для тех, кто тот мост обслуживает, потому что «Золотые ворота» ремонтируют непрерывно.

— В то время, когда он строился, не было сегодняшних технологий. Сейчас ванты защищены уже иначе. Зато знаете, какой доход приносит одно лишь использование моста в рекламе? На это его можно в два раза чаще красить.

— Ещё одна компания Группы «ВИС» подписала в 2016 году концессионное соглашение по строительству двух мусоросортировочных заводов в Новосибирской области. Также «ВИС» претендует на концессию по строительству семи поликлиник в Новосибирске. Будут ли три концессии в случае их реализации объединены в одно юрлицо, под общее управление?

— Возможно, в случае запуска всех концессий какое-то общее руководство будет сформировано. Но через общее юрлицо реализация разных проектов невозможна. У каждой концессии своя специфика. Если мы – я имею в виду, работников «Сибирской концессионной компании» – разбираемся в строительстве мостов, то в поликлиниках не очень. А ведь их мало построить. Нужно ещё оснащать, покупать медоборудование, обслуживать его. Как содержать мост мы понимаем, а как содержать поликлинику – нет. Можно, конечно, учиться в процессе, но мне кажется, это будет не очень эффективно. Поэтому, скорее всего, под каждую концессию будет создана своя проектная компания.

ЦДЖ

Центр деловой жизни

ИНФОРМАЦИОННО-
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

Издается с 2009 года

СРЕДСТВО НЕМАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ СВОДКА О ГЛАВНОМ В ПОЛИТИКЕ И БИЗНЕСЕ НОВОСИБИРСКА

ОСТАВЬ ЗАЯВКУ
И БУДЬ В КУРСЕ НОВОСТЕЙ

ЦДЖ
Центр деловой жизни

ОТКРОВЕННО И КОМПЕТЕНТНО
О ТОМ, ЧТО ОСТАЕТСЯ ЗА КАДРОМ
В ОФИЦИОЗЕ И ГЛЯНЦЕ

ОНЛАЙН НА САЙТЕ
WWW.SVODKA-NSO.RU

ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ
SVODKA-NSO@MAIL.RU

ПО ТЕЛЕФОНУ
+7 (383) 2-123-523

© Центр Деловой Жизни 2018
[Условия использования информации](#)

Россия, Новосибирск
улица Октябрьская, дом 52

8 (383) 2-123-523
e-mail: svodka-nso@mail.ru