

# «Нигде в мире нет аналогов такой инфраструктуры в таких географических широтах»

Председатель совета директоров Группы «ВИС»  
Сергей Ромашов — о строительстве Ленского моста



В сентябре 2023 года проект Ленского моста в Якутии был одобрен Главгосэкспертизой России. О необходимости скорейшей реализации этого во многом беспрецедентного проекта ранее заявил президент России Владимир Путин во время презентации мастер-планов дальневосточных городов на Восточном экономическом форуме. Мост через Лену планируется построить в формате концессии правительства Якутии с Группой «ВИС». О том, каким будет этот мост и сколько он будет стоить, «Известиям» рассказал председатель совета директоров Группы «ВИС» Сергей Ромашов.

## Ситуация созрела

— **Идея моста через реку Лену в Якутии обсуждалась не одно десятилетие. Что мешало реализовать этот проект раньше?**

— Действительно, идея соединить разделенные рекой территории самого большого региона России родилась не сегодня и не вчера. За последние 40 лет вопрос о необходимости моста через Лену не раз поднимался на государственном уровне. Якутск — единственный из 100 крупнейших городов России, не имеющий круглогодичного наземного транспортного сообщения

с выходом на федеральную дорожную сеть. Большая часть населения не имеет связи с «большой землей» 5-6 месяцев в году. В летнее время между берегами работает паромная переправа. Время между рейсами растягивается до 4 часов, образуются очереди и многочисленные заторы. При этом стоимость такой переправы для грузового транспорта достаточно высокая, что делает невозможным использование паромной переправы для системной транспортировки грузов.

Ситуация, когда 80% населения лишены круглогодичного транспортного сообщения, сильно тормозила развитие республики. Но сегодня эта проблема приобрела гораздо большие масштабы: отсутствие моста стало сдерживающим фактором для дальнейшего развития всех обширных территорий на востоке страны, выстраивании логистических маршрутов, освоении сырьевой базы. Нынешняя реальность, когда страна лишилась многих возможностей в перемещении грузов из-за введенных санкций, придала проекту стратегическое значение. Сегодня не только Якутия ждет этот мост. Он укрепит весь инфраструктурный каркас страны. Фактически мост свяжет Восточную Сибирь с побережьем Охотского моря, а Транссиб и БАМ — с Северным морским путем. В будущем это поможет создать международный транспортный коридор между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Основная причина, по которой проект несколько раз откладывался в долгий ящик, — условия, в которых мост должен быть построен, и связанная с этим высокая стоимость проекта. Сегодня нигде в мире нет аналогов такой инфраструктуры в таких географических широтах. С технической точки зрения проект уникальный для мирового мостостроения. Вечномерзлые грунты, сезонные перепады температур до 95 градусов, сейсмическая активность — все это те факторы, которые необходимо было учесть при проектировании. И это тоже относится к причинам, по которым мост до сих пор не построен. Но, как сказал президент, — «ситуация созрела». Сегодня страна может себе позволить реализовать такой проект, и с точки зрения имеющихся ресурсов, и накопленных инженерных компетенций.

### **— К вопросу о финансовых ресурсах. Почему для реализации проекта выбран именно формат концессии?**

— Прежде всего, это стоимость проекта. Строить мост только за счет бюджетных средств очень дорого. В мировой истории достаточно примеров, когда масштабные инфраструктурные объекты создавались с привлечением частных инвестиций. И дело, пожалуй, не только в финансах. Концессия — тот формат, который гарантирует, что выделенное бюджетное финансирование будет эффективно использовано. Концессионер несет ответственность не только перед государством, но и рискует собственными средствами. Это значительно повышает эффективность всего проекта. Качество изысканий, проектирование, строительство и последующая эксплуатация — все это зона ответственности концессионера. Любой просчет ляжет на него дополнительным финансовым бременем. Права на ошибку у нас здесь нет.

## **Оптимизация не сделала проект хуже**

— **Концессия по строительству Ленского моста была заключена еще в феврале 2020 года. Прошло три года, что произошло за это время?**

— Время это выдалось сложным для экономики и страны в целом. Буквально через месяц после подписания концессионного соглашения в мире разразилась пандемия коронавируса, страна ушла на локдаун, закрылись границы. Согласитесь, не самое удачное время для старта такого проекта. Но мы предприняли все необходимые действия, чтобы это не оказало глобального влияния на проект, пришлось быстро адаптироваться под новые условия.

По концессионному соглашению в нашу зону ответственности входит проектирование, организация финансирования. Это первые задачи, которые нужно было решить. Для разработки проекта Группа «ВИС» привлекла одного из ведущих проектировщиков России — Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург. В их послужном списке не один уникальный проект в сферах мостостроения и дорожной инфраструктуры. Вместе с нашими специалистами за 1,5 года была разработана проектно-сметная документация, которая была отправлена на государственную экспертизу. Мы намеренно разбили проект на этапы и в первую очередь получили положительное заключение госэкспертизы по первому, подготовительному, этапу. Благодаря этому параллельно с разработкой основной проектной документации была выполнена подготовка стройплощадки, осуществлен вынос и модернизация инженерных коммуникаций, попавших в зону строительства. Это было важно сделать для того, чтобы сэкономить время на развертывание работ основного строительного цикла.

Мы привлекли финансового партнера. Им стал Сбербанк, который открыл под проект кредитную линию. Разработанные условия привлечения банковского финансирования позволили профинансировать работы подготовительного этапа и гибко реагировать на все изменения, которые претерпевал проект все это время.

— **Вы сказали, что отправили проект в экспертизу в 2021-2022 годах, но положительное заключение госэкспертизы по мосту было получено лишь в сентябре 2023 года?**

— Да. Первоначальная документация прошла госэкспертизу в 2022 году, что, как я сказал, позволило реализовать первый, подготовительный, этап. Далее встал вопрос о цене. Процессы, происходящие в мире и в стране, оказали серьезное влияние на стоимость капитальных затрат. Резкий рост стоимости строительных материалов, металла, разрыв связей с зарубежными партнерами — все это добавило проекту капиталоемкости. Появилась задача найти способы для ее оптимизации. Такое поручение мы получили от заместителя председателя правительства РФ Марата Хуснуллина. И нам вместе с правительством Якутии, проектировщиками, специалистами Росавтодора удалось решить эту задачу.

— **По имеющейся информации, мост стал на 20 % дешевле. Оптимизация не сделала проект хуже?**

— Однозначно нет. Основной конструктив и параметры самого моста не изменились. Это будет трехпилоновый вантовый мост. Высота пилонов составит от 194,5 до 284,5 м. Они будут удерживать пролеты моста с помощью 102 пар из 204 вант. Протяженность мостового перехода через реку Лену составит 4,6 км, включая 2,5 км в русловой части. Протяженность всей новой транспортной инфраструктуры вместе с автомобильными подходами на левом и правом берегах составит около 14 км.

Помимо русловой части, необходимо построить переходы через несколько протоков на подходах к мосту, выбрать оптимальную трассировку, высоту насыпи земляного полотна. Корректировка проведена в части уменьшения длины эстакады с учетом сохранения водопропускной способности отверстия моста, сокращения количества свай под фундаменты опор эстакад, уменьшения высоты и ширины земляного полотна насыпи. Все это позволило на 20 % сократить первоначальную оценку затрат на строительство. По итогам госэкспертизы стоимость капитальных затрат по II этапу оценена в 121,96 млрд руб., а весь проект сейчас оценивается в 129,5 млрд руб. Соглашением предусмотрена следующая схема финансирования проекта: 50 % — средства федерального бюджета, 30 % — средства концессионера и 20 % — средства бюджета Республики Саха (Якутия).

— **Это окончательная цена? Удорожания не будет?**

— Мы с вами живем в таком мире и в такое время, когда давать утвердительный ответ на такой вопрос — дело неблагодарное. Но сегодня правительством России выработаны меры, которые позволяют эффективно отвечать на вызовы времени. И в других наших инфраструктурных проектах они уже доказали эффективность. Например, концессия по созданию моста через Обь в Новосибирске. В 2022 году в рамках постановления правительства РФ № 2594 мы повторно прошли госэкспертизу. Ее результаты объективно отразили все произошедшие изменения и текущие ценовые индексы, поэтому в декабре 2022 года по поручению премьер-министра Михаила Мишустина проект получил дополнительное федеральное софинансирование в размере 7 млрд рублей. Средства были выделены своевременно и помогли избежать остановки строительства. Сегодня этот проект в завершающей стадии.

## **Врагов у проекта нет**

— **Всегда эффективно удается бороться со сложностями? В случае с Ленским мостом их было, и будет, наверное, немало. Ведь у проекта немало и оппонентов.**

— Скажу одно: врагов у проекта точно нет. Есть оппоненты, есть скептики, но в основном согласие тоже есть: проект нужен, и он должен состояться. Это уже дело чести не только для нас. Поручение Президента нужно выполнять и делать это во взаимодействии со всеми, кто является участником проекта — федеральными органами власти, правительством республики. Хотелось бы особенно подчеркнуть ведущую роль в проекте главы Якутии Айсена Сергеевича Николаева. Его настойчивость, системный подход позволили сдвинуть этот «камень» с точки стояния и придать импульс быстрому продвижению к старту проекта. Мы далеко не новички на

рынке инфраструктуры и понимаем, как важна роль руководителя региона в таких масштабных проектах.

Не всегда, к сожалению, пример Якутии характерен для других регионов. Большинство наших автодорожных и мостовых проектов реализуются при участии федерального бюджета. Это и введённая в эксплуатацию скоростная автодорога «Обход Хабаровска», и упомянутый выше мост в Новосибирске. В случае с последними не всегда получается находить полное взаимопонимание с региональными властями. Есть факты, когда выделенные федерацией средства блокируются на счетах, что естественно отражается на темпах строительства, создаёт ненужные трудности. Их можно было бы избежать и все проблемные вопросы решать эффективно в интересах проектов и жителей регионов. Так, как это делается в Якутии.

## На низком старте

— Какие следующие шаги ожидаются по проекту в ближайшем будущем?

— Мы готовы к старту основного строительного этапа. Сейчас все зависит от того, насколько быстро будет принято окончательное решение о софинансировании из федерального бюджета и как эти средства будут распределены по годам строительства. За три прошедших года проект был детально проработан. На сегодняшний день мы понимаем, из каких регионов завозить инертные материалы, у каких российских поставщиков закупать металлоконструкции, кого из местных производителей в Якутии можем привлечь. Продумана логистика завоза материалов с учетом сезонности строительных работ.

В ближайшие пару лет мы также рассчитываем, что получится импортозаместить ванты. Вантовые системы на мостах России, в основном, либо из Франции, либо из Японии. В силу известных событий поставка из этих стран сегодня затруднена, но в России разрабатываются свои подходы к производству подобных материалов. Мы внимательно следим за развитием этого рынка. Также глубоко прорабатываем вопросы по привлечению самых компетентных подрядчиков, в том числе из дружественных стран. Продолжается проектирование по третьему этапу, который включает левобережный подход.

Несмотря на планируемые сроки строительства до 2028 года, времени совсем немного для такого объекта инфраструктуры. И медлить сегодня просто нельзя.

<https://iz.ru/1577552/stanislav-norny/nigde-v-mire-net-analogov-takoi-infrastruktury-v-takikh-geograficheskikh-shirotakh>