

→ Но движение на участке так и осталось двухполосным, половину дороги не открыли. Виноватым был подрядчик — АО «Строительное управление № 1», оно не исполнило свои обязательства и не уложило укрепляющий финишный слой асфальта. Сумма невыполненных работ — 360 млн руб., а общая сумма контракта составляла 2,7 млрд руб. Расторгать контракт добровольно СУ-1 отказалось. Два года ушло на прения в арбитраже. В 2018 году контракт на реконструкцию участка выиграло ООО «ДСК-82».

В 2020 году стартовали работы по расширению 40-километрового «горлышка» на М5 в сторону Екатеринбурга. Губернатор Челябинской области Алексей Текслер называет этот проект одним из важнейших в регионе и поставил задачу завершить его в течение нескольких лет. В планах правительства также расширение автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» на Курган. А в текущем году начнется трехлетний этап капитального ремонта 24 километров автодороги Р-254, которая соединяет Челябинскую область с Курганской. В 2022 году должны быть отремонтированы 22 километра автомобильной дороги А-310, которая ведет до границы с Казахстаном.

Но это все в планах. Реальность вносит свои коррективы. Доктор политических наук Сергей Зырянов считает, что в деле разработки транспортной системы «нет целостности».

«У меня в памяти есть один относительно выполненный проект — “дорожная революция”, которая произошла при губернаторе Михаиле Юревиче, — утверждает господин Зырянов. — Этот процесс длился долго, но в любом случае его последствия мы ощущаем сейчас и будем ощущать еще долгие годы. В остальном разговоры о совершенствовании транспортной системы в Челябинске так и оставались разговорами. У меня нет какого-то целостного ощущения. Даже хорошее предложение губернатора Челябинской области Алексея Текслера создать транспортную агломерацию с Копейском и Сосновским районом не рассматривается как некий конкретный проект. По идее должна быть создана проектная группа, ответственная за разработку, должны быть определены сроки исполнения и расходы, необходимые для этого. Сюда входят закупки подвижного состава, оптимизация маршрутов, особенно сквозных, которые будут проходить через Челябинск в пригороды. И вот этого я не вижу».

По словам господина Зырянова, проблемы городского транспорта и в Челябинске, и по всей России связаны с тем, что в 80-е и 90-е годы прошлого века государство демонстрировало безразличие к этой теме. Даже сейчас налоги, которые собираются с продажи топлива, с транспорта, на 60–70% покрывают затраты на содержание, даже не развитие, дорожной сети.

БИТВА ЗА СКОРОСТЬ Одним из знаковых проектов для Челябинской области стал запуск нового терминала внутренних воздушных линий аэропорта. Его строили не в последнюю очередь для проведения саммитов ШОС и БРИКС. Их отмена позволила Сергею Гордееву поместить проект в группу «неоднозначных». «Старый терминал мало кого устраивал, но строительство воздушной гавани за частные деньги неизбежно приведет к повышению стоимости билетов, — уверен эксперт. — Дело в том, что часть инвестиций должна была вернуться в региональный бюджет после проведения саммитов ШОС и БРИКС. Как мы помним, основная часть этих мероприятий была перенесена в Санкт-Петербург, а потом и вовсе отменена из-за пандемии. С одной стороны, новый терминал повышает престиж Челябинской области, но с другой — увеличивает транспортную изолированность. Как только М5 будет достроена до Екатеринбурга, у челябинских пассажиров появятся серьезные аргументы, чтобы летать из соседнего Кольцево, а не нашего Баландино. Это будет просто дешево, и направлений полетов неизмеримо больше».

Проект высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) господин Гордеев считает и вовсе «безнадежно провальным и фейковым». «Расчеты показывают, что весь пассажиропоток между Екате-



СТРОЙКЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ИСПОЛНИТСЯ 30 ЛЕТ

ринбургом и Челябинском не составляет и десятой части для оправданного функционирования скоростной железнодорожной магистрали. Может быть, лет через 50 она и будет нужна, но только не в таком абстрактном, абсурдном виде финансовой аферы и пиар-проекта», — говорит эксперт.

Конкретно обсуждать идею о создании ВСМ начали в 2005 году. Тогда губернатор Свердловской области Эдуард Россель, по воспоминаниям специалиста по вопросам транспорта Якова Гуревича, заявлял: «Мне нужно возить рабочую силу из умирающего Челябинска в процветающий Екатеринбург». Но тогда воплотить проект не получилось. К вопросу вернулись гораздо позже. В 2015-м тогдашний губернатор Челябинской области Борис Дубровский представил проект на заседании правления ОАО «РЖД». На тот момент Челябинская и Свердловская области рассмотрели в своих бюджетах по 50 млн руб. Важности проекту придавали планы по проведению в 2020 году в Челябинске саммита ШОС и БРИКС. Несмотря на это скоростной магистрали протяженностью 220 км не было дано состояться.

«К высокоскоростной магистрали между Челябинском и Екатеринбургом у экспертов изначально было отношение как к не до конца проработанному проекту, — вспоминает Сергей Зырянов. — Помню, на совещании у экс-губернатора Бориса Дубровского, куда я был приглашен, высказывались опасения о целесообразности строительства ВСМ. Не такой на этом направлении большой пассажиропоток. Однако чиновники заявили, что мы ничего не понимаем, и скоростная ветка до Екатеринбурга необходима Челябинску. Но для реализации такого проекта нужно было, чтобы внутригородская логистика что в Челябинске, что в Екатеринбурге, была бы подстро-

ена под ВСМ, иначе потери времени на пути от удаленных районов городов до вокзалов свели бы все преимущества на нет».

Большие сомнения у господина Зырянова и в жизнеспособности другого высокоскоростного проекта — поезда «Ласточка», который курсирует между Челябинском и Магнитогорском. «“Ласточка” все-таки пошла, хоть и в противоположном Екатеринбургу направлении, — резюмирует эксперт. — Я считаю, что технический прогресс остановить нельзя, и хорошо, что получилось запустить такой поезд. Но опасюсь, что пройдет год–два, начнут говорить, что пассажиропоток недостаточен для загрузки “Ласточки”, значит, надо повышать стоимость проезда. Что ж, в любом случае остается плюс — опыт использования скоростных поездов в регионе».

Стоит напомнить, что 1 апреля 2010 года Южно-Уральская железная дорога отменила скоростной поезд № 151/152 Челябинск—Магнитогорск. Именно из-за снижения пассажиропотока на маршруте. Тот поезд, как и «Ласточка», состоял из нескольких вагонов повышенной комфортности и добирался до конечной точки за 4,5 часа.

ПРОВАЛ ВЕКА Безусловно, самым провальным во всех смыслах долгостроем, у которого практически нет шансов быть законченным, стало челябинское метро. Строительство метрополитена в Челябинске стартовало в 1992 году, однако в 2010-м было приостановлено из-за недофинансирования. Согласно расчетам регионального правительства, для завершения строительства первого пускового участка требуется не менее 100 млрд руб. А на поддержку тоннелей в безопасном состоянии ежегодно тратится порядка 300 млн руб.

Изначально метро планировалось использовать, в частности, для доставки рабочих из удаленных районов города на Челябинский тракторный завод. Однако в 90-е годы количество работающих на этом предприятии сократилось во много раз. Господин Зырянов до сих пор сожалеет о нереализованном проекте подземки. «Соседи из Екатеринбурга умудрились запрыгнуть в последний вагон уходящего поезда федерального финансирования. А мы остались в начале пути. Нужно принимать какое-то окончательное решение, — уверен господин Зырянов. — Причем понятно, если проект начинался за счет федерального бюджета, пытаться перевести его на городское финансирование — немислимо. Можно даже просто закопать метро, но это сложная работа, которая потребует немаленьких денег. И будет означать, что мы потратили огромные средства на создание и поддержание тоннелей впустую».

«Пока метро строилось за федеральный счет, оно было всем нужно. Чем больше освоим денег, тем лучше для местной промышленности. Но как только ситуация изменилась, и проект пришлось делать из средств регионального бюджета, тащить его в будущее стало невозможно, — считает Сергей Гордеев. — Сейчас мы просто тратим несколько сотен миллионов рублей в год впустую. А еще выяснилось, что возить по проектируемым веткам метрополитена уже некого. Даже если пофантазировать и представить, что метро в Челябинске когда-нибудь заработает, его содержание ляжет таким грузом на местный бюджет, что себестоимость билета будет в сотни рублей. В Челябинске есть нехорошая традиция — предлагать крупные проекты без всякого экономического обоснования». ■