

ЗАРАБОТАТЬ НА ДИАМЕТРЕ

ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР — ОДИН ИЗ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ ПЕТЕРБУРГ ПРЕЗЕНТУЕТ ГОСТЯМ САММИТА G20. САМЫЙ ДОРОГОЙ РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИЗВАН НЕ ТОЛЬКО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ ПЕТЕРБУРГСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ И ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА, СЛЕДУЮЩЕГО ЧЕРЕЗ ГОРОД, И ПОВЫСИТЬ ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ПЕТЕРБУРГА, НО И ДАТЬ ЗАРАБОТАТЬ КОНСОРЦИУМУ ВО ГЛАВЕ С ВТБ И ГАЗПРОМБАНКОМ.

ВЛАДА ГАСНИКОВА

Западный скоростной диаметр (ЗСД) — это один из главных проектов, реализуемых в формате государственно-частного партнерства в Петербурге и в России в целом. Платная трасса протянется на 46,6 км, на ней будут построены 15 транспортных развязок, ширина дороги будет варьироваться от четырех до восьми полос на разных участках. Главное преимущество трассы, которая соединит северный и южный районы Петербурга, заключается в том, что она минует городскую дорожную сеть. Пропускная способность дороги после полного открытия составит более 100 тыс. автомобилей в сутки.

Северный и южный участки ЗСД уже построены за счет федерального и городского бюджетов. Движение по южному участку от КАД до набережной реки Екатерингофки полностью было открыто в октябре 2012 года. Северный участок от Приморского проспекта от трассы E18 «Скандинавия» был открыт в августе 2013 года, его запуск задержался на восемь месяцев.

Для автомобилистов платным пока является проезд только по южному участку ЗСД. В зависимости от времени суток и класса автотранспорта стоимость проезда по участку варьируется от 10 до 100 рублей. Северный участок ЗСД будет юридически сдан в эксплуатацию только в конце 2013 года, когда эта часть трассы пройдет проверку Ростехнадзора и будет оформлена в собственность города. До этого момента проезд по участку будет бесплатным.

Размер платы за проезд по северному участку пока еще не определен, но, скорее всего, он будет дифференцирован, учитывая большую протяженность трассы — 26 км. Вероятнее всего, северный участок ЗСД будет поделен на две зоны: от Приморского проспекта до КАД и от кольцевой до Белоострова. Стоимость проезда по каждой зоне может составить 30–40 рублей. При этом может быть введена еще и третья зона — от Богатырского проспекта до Приморского и от Богатырского до КАД.

В будущем южный участок тоже может быть поделен на зоны, из-за чего вырастет общий размер платы за проезд по нему. Окончательное решение насчет тарифов на проезд по платной трассе будет приниматься концессионером ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС). Консорциум основан ВТБ, Газпромбанком, итальянской Astaldi, турецкими Mega Yarı и IC, а также кипрским GPB Infrastructure. Доли партнеров в консорциуме не разглашаются.

После официальной сдачи в эксплуатацию северный участок ЗСД вместе с



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР — ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ ПРОЕКТОВ, РЕАЛИЗУЕМЫХ В ФОРМАТЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПЕТЕРБУРГЕ И В РОССИИ В ЦЕЛОМ

южным перейдет в управление МСС. Согласно условиям концессионного соглашения, МСС с весны 2013 года строит самый сложный, центральный участок ЗСД. Консорциум будет взимать плату за проезд по участкам, которые были полностью построены за счет бюджета (южный обошелся в 47 млрд, северный — в 36 млрд рублей), и эксплуатировать ЗСД в течение 30 лет после пуска движения по трассе на всем ее протяжении — с юга до севера.

МСС пообещала построить участок ЗСД за три года, а общие затраты на проект с учетом строительства дополнительной инфраструктуры составят 135 млрд рублей, из которых инвестор вносит 69,3 млрд рублей, остальное — бюджет РФ. Минимальный гарантированный доход, который должен получить концессионер от эксплуатации платного участка ЗСД, составляет 9,67 млрд рублей в год. По соглашению со Смольным, если МСС не сможет заработать этот минимум, то недостающая сумма компенсируется из бюджета Санкт-Петербурга. В случае же если концессионер заработает больше обговоренного минимума, то 90% сверхдоходов будет выплачиваться в бюджет города. Руководитель управления финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитала» Олег Панкратов рассчитывал, что уже через несколько лет доходы от эксплуатации трассы превысят минимальный гарантированный доход. Президент ВТБ Андрей

Костин заявлял, что проект окупится до завершения концессионного соглашения, которое подписывается на 30 лет. Изначально сроком сдачи центрального участка называли конец 2014 года. Однако концессионер приступил к строительству участка лишь весной 2013 года, соответственно, участок будет сдан весной 2016 года. Если концессионер не сможет выполнить своих обязательств и построить участок за три года, то МСС будет терять по 2 млрд рублей за год просрочки.

Центральный участок Западного скоростного диаметра соединит строящиеся сейчас южный (от КАД до реки Екатерингофки) и северный (от развязки с автодорогой «Скандинавия» до набережной Большой Невки) фрагменты трассы. Дорога от районов Большого порта пройдет эстакадой, далее будут возведены мост через Морской канал, мост по контуру острова Белый, вантовый мост через фарватер в устье Невы. По намывным территориям Васильевского острова ЗСД пройдет через полутоннель, а под набережной реки Смоленки уйдет в 400-метровый тоннель. Затем строителями будут созданы мост через Петровский канал и переход в устье Средней и Большой Невки. Общая протяженность участка составляет 11,7 км.

Изначально претендентами на строительство ЗСД со стороны бизнеса были три претендента. Помимо МСС, ими стали южнокорейская Samsung C&T

Corporation, входящая в корпорацию Samsung, и ООО «Балтийская концессионная компания „Магистраль“» (БКК, в состав консорциума входили компании «Терра Нова», «Балтийская дноуглубительная компания», PORR AG (Австрия), Renaissance Construction, Vinci Concession (Франция), «Мостоотряд № 19», Jan de Nul (Бельгия), «Сбербанк Инвестиции», Oliveridge Investments (Кипр)). Стадию предквалификации прошли все три претендента, однако Samsung C&T Corporation без объяснения причин конкурсную заявку не предоставила. «Балтийская концессионная компания „Магистраль“» в своем конкурсном предложении обещала отдавать в казну города все сверхдоходы от эксплуатации будущего участка автодороги против 90%, предложенных МСС. Но БКК, предложившая построить участок за 110 млрд рублей в текущих ценах (119 млрд рублей — индексированная стоимость на срок строительства), проиграла. Смольный не устроил предложенный БКК срок строительства три с половиной года и минимальный гарантированный доход на уровне 16,15 млрд рублей с НДС.

Таким образом, частный партнер в проект ЗСД был привлечен со второй попытки. Первый тендер состоялся в 2007 году, его победителем был признан единственный участник — консорциум «ЗСД „Невский меридиан“» во главе с «Базовым элементом» Олега Дерипаски. Однако из-за кризиса консорциум отказался от проекта, и городские власти начали строить южный и северный участки трассы за счет городских и федеральных средств.

ЗСД — самый дорогой в России проект дорожного строительства. Его общая стоимость составляет 212,8 млрд рублей. Из них 108 млрд — средства инвесторов; 50,7 млрд рублей — средства инвестиционного фонда; 54,1 млрд рублей — средства из бюджета города.

«При тридцатилетней концессии концессионер с учетом трафика в 100 тыс. машин в сутки заработает при выходе на плановые показатели 36 млрд рублей, что будет близко к величине произведенных им инвестиций», — подсчитывает начальник аналитического отдела ИК ЛМС Дмитрий Кумановский. Чтобы дополнительно повысить эффективность проекта, Санкт-Петербург готов предоставить льготы по налогу на имущество, которые могут дополнительно дать еще 117,5 млрд рублей экономики. Поэтому проект будет инвестиционно привлекательным, с рентабельностью около 27% при эксплуатации всего участка в 46 км ЗСД, полагает аналитик. ■