

34 → ПЕТЕРБУРГСКИЙ ОПЫТ В комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) правительства Петербурга сообщили, что ведется подготовка проекта государственной программы «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга». В рамках госпрограммы Петербургу на развитие городской транспортной инфраструктуры потребуется приблизительно 234 млрд рублей в период с 2015 по 2020 год.

На эти средства в городе планируют создать систему магистралей непрерывного движения, в том числе платных, обеспечивающих транспортировку транзитных грузов в обход застройки Петербурга. Также деньги планируется направить на улучшение дорог городского значения и въездных магистралей в Петербург.

Из последних крупных дорожных транспортных проектов, для которых Смольный подыскивает инвесторов, можно назвать возведение линии скоростного легкорельсового трамвая (ЛРТ) от нового терминала аэропорта Пулково до станции метро «Купчино». Протяженность линии составит 11 км. При скорости движения трамвая 50 км/ч время в пути составит приблизительно 20 минут. Легкорельс будет проезжать через семь остановок.

По оценке комитета по инвестициям, стоимость строительства линии ЛРТ в базовых ценах 2013 года составит 15,3 млрд рублей. Средства пойдут на строительство скоростного пути, депо и закупку подвиж-

ного состава для легкорельса. Предполагается, что бизнес будет участвовать в проекте на условиях государственно-частного партнерства, причем вложения со стороны инвестора будут максимальны — 95–97%. Оставшиеся средства вложит город. Однако окончательные доли партнеров будут определены в ходе переговоров.

В общей сложности на строительство ветки уйдет около трех лет, впоследствии эксплуатировать объект будет инвестор. После того как вложения частного бизнеса окупятся, линия ЛРТ перейдет в собственность города. По предварительным оценкам, на это может уйти десять лет; точная цифра зависит от пассажиропотока, стоимости проезда, объема инвестиций и прочих факторов. Рамочное соглашение о сотрудничестве по этому проекту уже заключено с консорциумом итальянских компаний, возглавляемых компанией INC (Италия).

По аналогичной схеме город планирует привлечь инвестора для строительства линии скоростного трамвая от станции метро «Рыбацкое» до Колпино. Протяженность маршрута, который будет следовать вдоль Петрозаводского шоссе, составит примерно 13 км. Стоимость проекта пока не определена.

В комитете по инвестициям Смольного ВГ пояснили, что инвестору предлагаются две возможные формы реализации инфраструктурных проектов: инвестиции без участия бюджетных средств Санкт-

гией, образованием, как приспособлять к нашим законам. Кроме того, важна тема разведки шельфовых месторождений на северных и южных морях.

ИГОРЬ ЛАГУТКИН,
директор филиала компании «Росгосстрах» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области:

— Текущая политическая и экономическая ситуация, связанная с событиями на Украине и санкциями в отношении России со стороны Запада, имеет, безусловно, негативный эффект для ряда отраслей экономики и экономического климата в стране в целом. И это тема «номер один». Но есть реальная возможность использовать это обострение для оздоровления российской экономики. Это хороший драйвер для активизации процессов по изменению существующей экономической модели, ее зависимости от сырьевого сектора. Сейчас самое время приступить к реальным действиям по развитию масштабных инновационных и инфраструктурных проектов, модернизации крупных промышленных структур.

СЕРГЕЙ ФУРМАНЧУК,
президент Hosser Group:

— На мой взгляд, обсуждения требуют темы «Как в условиях быстро меняющегося политического и экономического мира сделать Россию одним из центров мирового экономического роста»; «Что мешает многократному росту производительности труда в России» и «Почему мы по этому показателю отстаем от ведущих экономик мира».

МИХАИЛ КОВАЛЬЧУК,
директор Национального исследовательского центра «Курчатовский институт»:

— Украина и новая геополитическая реальность.

Петербурга и государственно-частное партнерство.

«Второй вариант является наиболее перспективной формой сотрудничества, которая уже показывает свою эффективность на примере развития аэропорта Пулково и строительства ЗСД», — сказала официальный представитель ведомства Екатерина Тренина.

По ее словам, как правило, в рамках соглашения ГЧП город предоставляет инвестору подготовленные земельные участки, а также выплачивает компенсационные платежи до уровня минимального гарантированного дохода. Вторая сторона — инвестор — в рамках соглашения осуществляет работы по проектированию и строительству объекта, получает право собственности на объект и эксплуатирует его в течение срока, установленного соглашением.

Самый известный проект реализации инфраструктурного проекта в Петербурге — строительство Западного скоростного диаметра, строительство которого ведется с 2005 года, обойдется в беспрецедентную для города сумму в 212,7 млрд рублей. Всего скоростная трасса состоит из трех участков: северного, южного (оба сданы в эксплуатацию) и центрального (строительство закончится к середине 2016 года).

Согласно условиям соглашения между городом и управляющим ЗСД консорциумом «Магистраль Северной столицы» (МСС), плата за проезд, которая уже взимается с

МАКСИМ ЧЕРНИГОВСКИЙ,
генеральный директор некоммерческого партнерства защиты прав и законных интересов предпринимателей «Клуб профессионалов алкогольного рынка»:

— Избыточное государственное регулирование всех сегментов потребительского рынка, в том числе и алкогольного. При этом существует постоянное изменение нормативно-правового регулирования деятельности коммерческих предприятий, осуществляющих свою деятельность на потребительском рынке, ведущее к дестабилизации работы легальных предприятий и к росту доли нелегальной продукции.

ЯРОСЛАВ КАБАКОВ,
президент Ассоциации микрофинансовых организаций:

— На мой взгляд, главным экономическим событием (оно, в частности, носит и политический характер) является системное развитие Дальнего Востока, в том числе создание Фонда развития. В данном случае Россия получит новые инвестиционные возможности и емкие инфраструктурные проекты. В том числе и экономическая политика получает новый вектор развития, нацеленный на более плотное сотрудничество с Китаем и Юго-Восточной Азией в целом, что в силу имеющихся санкций США и ЕС особенно актуально.

ВЯЧЕСЛАВ МАКАРОВ,
председатель Законодательного собрания Петербурга:

— Особенно хочу выделить круглые столы о проблемах и перспективах развития стран СНГ и Таможенного союза ЕврАзЭС, дискуссии о повышении энергоэффективности и конкурентоспособности России на мировых рынках, развитии отдельных регионов страны, например, Дальнего Востока. Кроме того, несомненно, будут подниматься вопро-

водителей за пользование южным участком (а с 15 мая текущего года — и за проезд по северному участку), будет направляться на строительство центрального участка. Только после того как будет введен в эксплуатацию последний участок ЗСД, консорциум начнет получать прибыль с магистралей. В целом же трасса будет находиться в управлении инвестора до 2042 года, после чего ее передадут государству. Минимальный гарантированный доход, который должен получить концессионер от эксплуатации ЗСД, составляет 9,67 млрд рублей в год. Если МСС не сможет заработать этот минимум, то недостающая сумма компенсируется из бюджета Санкт-Петербурга. В случае же если концессионер заработает больше оговоренного минимума, то 90% сверхдоходов будет выплачиваться в бюджет города.

Северный и южный участки скоростной магистрали строились на средства города и обошлись в 36 и 47 млрд рублей соответственно. Строительство центрального участка финансируется из целого ряда источников: 25 млрд рублей на строительство предоставит Внешэкономбанк, 10 млрд — Евразийский банк развития, 10 млрд — Европейский банк реконструкции и развития, 8,5 млрд — ВТБ, 8,5 млрд — Газпромбанк. «Магистраль Северной столицы» потратит 9 млрд рублей собственных средств, еще 51 млрд рублей выделят из бюджета. ■

сы интеграции с Россией Крымского полуострова. Убежден, что уже через несколько лет Крым и Севастополь станут одними из ключевых регионов для экономики нашего государства. Безусловно, важной темой обсуждения форума в 2014 году станут новые экономические реалии, в которых нашей стране предстоит развиваться в ближайшие годы. Непродуманные и во многом необоснованные санкции, наложенные на нашу страну США и ведомым Америкой Европейским союзом, будут способствовать большей самостоятельности экономики России.

СЕРГЕЙ ГАЛАЛУ,
генеральный директор АН «Итака»:

— Конечно, крымско-украинские события и их влияние на политическую и экономическую картину мира в целом и России в частности — та тема, без обсуждения которой не обойтись на грядущем экономическом форуме. На мой взгляд, акцентировать внимание стоит на путях минимизации негативных последствий и способах использования сложившейся кризисной ситуации для развития ряда секторов российской экономики, в том числе промышленности.

ДЕНИС КОЛОКОЛЬНИКОВ,
председатель совета директоров группы компаний RRC:

— Безусловно, это ситуация на Украине и санкции по отношению к России со стороны Запада. Сегодня мы отмечаем приостановку ряда сделок на рынке коммерческой недвижимости — как купли-продажи, так и по аренде, в связи с тем, что игроки рынка «берут паузу» на несколько месяцев по причине зависимости сегодняшнего рынка от политической конъюнктуры. Ситуация, связанная с ожиданием санкций, означает повышенные риски для инвесторов и, следовательно, повышенные ставки капитализации. → 41