



## Транспортная инфраструктура

Четверг 24 декабря 2020 №237 (6958 с момента возобновления издания)

spb.kommersant.ru

14 Год работы платной магистрали М11 между двумя столицами показал существенный рост числа поездов, особенно вблизи Петербурга

15 Потери транспортной отрасли от пандемии могут обернуться повышением тарифов и субсидий

Цветные тематические страницы №13–16 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Зарегистрировано в Роскомнадзоре ПИ № ФС77-76924 9 октября 2019 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

В 2021 году на развитие транспортной инфраструктуры в Петербурге планируется выделить 27,6 млрд рублей. Это в полтора раза больше, чем в 2020 году, но сопоставимо с объемом финансирования в 2019 году, а по сравнению с 2018 годом, наоборот, в полтора раза меньше. Бюджетные средства на инфраструктуру в этом году были сильно сокращены из-за падения доходов казны на фоне пандемии коронавируса, валютных скачков и волатильности цен на нефть. В 2021 году средства на реконструкцию дорожного полотна снизятся, а ремонт коснется почти на 60 км меньше трасс.

# Километры ремонта сокращаются

— дорожная инфраструктура —

Несмотря на рост трат по сравнению с кризисным 2020 годом, не исключены риски секвестра и в 2021 году. Ранее на 2021 год комитету по развитию транспортной инфраструктуры (КТИ) предполагали выделить до 36 млрд рублей. Впрочем, эти планы были пересмотрены при формировании бюджетных расходов на будущий год. В последние годы комитет размещает программу ремонта дорог продолжительностью два года, ее актуализировали в текущем году, поэтому она отражает реальные планы на 2021–2022 годы, поясняют в ведомстве.

Согласно исследованию Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция. Карта убитых дорог», жители Петербурга назвали плохими более 500 км дорог при общей протяженности более 3 тыс. км. Для сравнения, в Москве плохими признаны 128 км дорог при общей протяженности 6 тыс. км. По числу ДТП с пострадавшими (333 на 100 тыс. автомобилей) Петербург находится на 48-м месте в РФ. Однако по уровню смертности в ДТП город на Неве находится в тройке лидеров: 28 смертей на 1 тыс. пострадавших.



Ровность покрытия на дорогах и отсутствие ям обеспечат заплаты, обещают чиновники

от примыкания к Волховскому шоссе до продолжения Ленинградского шоссе; строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом и строительство Южной широтной магистрали в Пушкинском районе.

В комитете ранее заявляли, что Петербург надеется получить от Минтранса средства по федеральной программе «Безопасные и качественные автомобильные дороги», согласно которой доля нормативности трасс к 2024 году должна достигнуть 85%, хотя сейчас в Петербурге она составляет около 64%. Впрочем, эти средства, по словам источника «Ъ», могут быть доведены не в полном объеме: речь идет только о 1,5 млрд рублей, од-

нако в Минтрансе не комментируют и эту сумму.

### Предметный список

По сравнению с текущим годом в 2021 году протяженность ремонтируемых дорог сократится более чем в 1,6 раза, до 89,5 км. Тротуарная часть будет отставирована в объеме 361,8 тыс. кв. м, а проезжая часть — 1,1 млн. кв. м по сравнению с 655,8 тыс. и 2,4 млн. кв. м годом ранее. Стоимость работ также снизится в 1,4 раза, до 5 млрд рублей, однако часть объектов и финансирования по ним может перейти из 2020 года: исполнение адресной инвестиционной программы (АИП) комитета не бывает стопроцентным. В 2022 году показатели вырастут на 10% — протяженность ремонта составит 98,9 км. Тротуарная часть обновится на 476 тыс. кв. м, а проезжая часть — на 1,4 млн. кв. м. Стои-

мость работ вырастет незначительно — до 5,3 млрд рублей.

Обычно программы по ремонту дорог делятся на лоты, в которые по территориальному признаку объединяются сразу несколько районов, при этом они могут повторяться. Так, в 2020 году на ремонт в северо-западных административных районах (Выборгский, Приморский) было выделено почти 360 млн рублей, в северо-восточных (Калининский и Красногвардейский) — 519,4 млн рублей, но они же получили дополнительные 509,4 млн рублей на реконструкцию Северного проспекта, Октябрьской набережной и Малоохтинского проспекта. На юго-западных административных районах (Адмиралтейский, Василеостровский, Кировский, Красносельский) в 2020 году было потрачено 766 млн рублей, на юго-восточные (Московский, Невский, Фрунзенский, Цен-

тральный) — 644,6 млн рублей, отдельно 490,8 млн рублей получили северные районы — Выборгский, Курортный, Приморский, Красногвардейский и Калининский. На реконструкцию Петродворцового и Красносельского районов направили 514,8 млн рублей, а Колпинского — 126,2 млн рублей.

В 2021 году работы предварительно разделены на северный и южный лоты: на оба направится по 1,5 млрд рублей, аналогичные суммы затратят и на 2022 год. В северных районах города (Выборгский, Приморский, Курортный, Кронштадтский, Петроградский, Калининский, Красногвардейский, правый берег Невского) запланирован ремонт проспекта Энгельса, Коннолахтинской дороги, Ленинградской улицы до границы с поселком Песочное, улицы Восстания вдоль Финского залива в Кронштадте, Полостровского проспекта и Арсенальной улицы, Рыбовского и Пискаревского шоссе. В южных районах Петербурга (Адмиралтейский, Василеостровский, Кировский, Красносельский, Петродворцовый, Московский, левый берег Невского, Фрунзенский, Центральный, Колпинский, Пушкинский) реконструкцию продолжат на набережной канала Грибоедова и набережной Крюкова канала, ремонту также подлежат Детская улица и Среднегаванский проспект, проспект Маршала Жукова, Ропшинское шоссе, Краснопутиловская улица, проспект Обуховской Обороны, Забалканский проезд, Полевая улица и улица Труда, а также Кузьминское шоссе и Академический проспект, крупнейший объект в центре — набережная реки Мойки. Еще почти 200 млн рублей выделят на Петроградский район, в котором, в том числе, проведут работы на улицах Профессора Попова, Куйбышева и Песочной набережной. Работы за 328,5 млн рублей продолжатся на Малоохтинском проспекте и Октябрьской набережной на северо-востоке города. Также крупная статья расходов на 2021 год — ремонт трамвайных путей — 1,1 млрд рублей, в 2020 и 2022 годах расходы по ней не предусмотрены.

### Проблемные места

В интервью «Ъ» глава КТИ Андрей Левакин отметил, что в связи с секвестром бюджета денег на новое строительство нет, поэтому остается содержать в хорошем состоянии то, что есть. Впрочем, подчеркнул он, это не значит совсем ничего не делать: дорожники могут сделать половину сечения дороги (например, вместо четырех — две полосы), а оставшиеся вложить еще через год. Он считает, что нормативность дорог будет достигнута за счет «карт» и неоднородного покрытия, так называемых «заплат» на дороге: это обеспечит ровность дороги и отсутствие ям. «Если выделять по 7 млрд рублей на дороги, то улучшение показателя нормативности составит только 2% в год. Учитывая, что нам нужно в среднем 4%, мы говорим об увеличении бюджета на 5 млрд рублей», — объяснял он размеры запроса федерального финансирования.

Генеральный директор центрального научно-исследовательского и проектного института «Платная дорога» Вадим Коваленко отмечает, что, несмотря на острую потребность в модернизации инфраструктуры, городских ресурсов недостаточно. Он отмечает, что одна из наиболее серьезных проблем — наличие на улице-дорожной сети одноуровневых железнодорожных переездов, из-за чего образуются заторы. Учитывая развитие железнодорожной сети в городе, согласно концепции РЖД на ближайшие десять лет, важно перестать игнорировать эти «узкие» места, подчеркнул он. Господин Левакин в интервью «Ъ» отметил, что город активно работает над расширением инструмента концессии — комитет сформировал список объектов для передачи частным инвесторам, в основном это путепроводы. «То есть либо вы стоите на переезде в пробке, либо переезжаете через путепровод, но за плату», — пояснил он. Вероятно, в ближайшие годы к ГЧП-проектам Петербурга в аэропортовой, автодорожной, трамвайной и спортивной отраслях прибавятся новые сегменты.

Артём Кирсанов

# Гомерические объемы

— метростроение —

К концу года правительство Петербурга, вероятно, разрешило для себя проблему последних лет с подрядчиком строительства метрополитена в городе. Скорее всего, уже в следующем году к работам вместо многолетнего партнера города — ОАО «Метрострой» — приступит компания, созданная банком ВТБ, 65% в которой планируется передать администрации. Впрочем, «Метрострой» заявляет, что два действующих контракта рассчитаны до 2023 года и работа по ним велась активно и в нынешнем году. От своих планов по выходу на рынок Петербурга также пока официально не отказывалось АО «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко.

В следующем году строительством станций подземки вместо ОАО «Метрострой» в городе может заняться учрежденное банком ВТБ АО «Метрострой Северной столицы». Впрочем, контроль за компанией сохранит администрация Петербурга, которая получит 65% в активе в обмен на обещание полного объема работ по перспективным контрактам в подземке, говорят источники «Ъ». По словам собеседников издания, в будущем ВТБ может даже передать городу оставшийся у группы 35-процентный пакет акций после возврата вложенных в компанию инвестиций. Структуры группы ВТБ готовы осваивать около 15 млрд рублей в год на строительство метро в Петербурге, знает источник издания.

Нынешний подрядчик города, а также потенциальный — «Стройтрансгаз» (СТГ) — свои намерения в отношении рынка не комментируют. Однако собеседник «Ъ» в правительстве Петербурга уверен, что двум компаниям будет нечего делать с тем объе-

мом работ в метростроении, который будет способен финансировать Смольный в ближайшие годы, учитывая сокращение доходов бюджета на фоне кризиса.

### Нынешний игрок матча

По данным «СПАРК-Интерфакс» и сведениям за второй квартал 2020 года, ОАО «Метрострой» на 25% принадлежит ГУП «Петербургский метрополитен», на 21% — комитету имущественных отношений Петербурга, на 24,99% — сыну экс-главы компании Вадима Александрова Николаю. Самому Вадиму Александрову принадлежало 13,62%, но летом он передал свою долю невестке — Ольге Александровой, следовало из сообщений на портале раскрытия корпоративной информации. Остальными акциями владеют физлица. В отношении компании введена процедура наблюдения. По сведениям издания, в декабре долю госпожи Александровой получил Константин Ерошенко, которого связывают с интересами СТГ Геннадия Тимченко.

«Метрострой» продолжает реализацию проектов по двум основным госконтрактам: строительство участка Лахтинско-Правобережной линии со станциями «Горный институт» и «Театральная» и строительство участка Красносельско-Калининской линии со станциями «Юго-Западная» и «Путиловская». Работы ведутся в соответствии с производственным графиком и не останавливались даже в период первой волны пандемии. Более того, сегодняшние темпы строительства значительно превышают темпы, имевшиеся в начале года. Так, к примеру, сегодня осуществляется цитовая проходка одновременно трех участков перегонных тоннелей, выполняются горно-проходческие работы на всех станционных комплексах, сооружаются вспомогатель-

ные выработки. Общее количество устанавливаемых на объектах колец достигает 900 в месяц», — заявили в компании.

Будущие перспективы по реализации данных контрактов отражены в производственных планах, согласованных с заказчиком строительства — комитетом по развитию транспортной инфраструктуры (КТИ), и рассчитаны вплоть до контрактных сроков выполнения работ, которые наступят в 2023 году, подчеркивают в «Метрострое». Возможность судебных споров в случае расторжения контрактов со стороны заказчика в компании не комментируют.

Сложности с исполнением контрактов активно проявились в 2018–2019 годах, компания и город не раз переносили сроки открытия станций Фрунзенского радиуса. В период губернаторских выборов в сентябре 2019 года перед новым правительством Петербурга стояла задача — открыть три станции метро «фиолетовой» ветки («Проспект Славы», «Дунайский проспект» и «Шушары»). Контракт на эту линию с ОАО «Метрострой» был заключен в 2014 году, станции обещали ввести еще в декабре 2017 года. В итоге станции открыли в октябре прошлого года. Перенос сроков отчасти, объясняли собеседники «Ъ» в «Метрострое», был связан с тем, что цену контракта изначально снизили почти на 30%, хотя постепенно стоимость линии увеличивалась и в конце концов была доведена до почти 34 млрд рублей. Впрочем, финансовые трудности компании — долги, по некоторым оценкам, могут достигать 10–15 млрд рублей и более — также являлись препятствием с исполнением обязательств. Задолженность, считает источник «Ъ», появилась после экстренного выполнения подрядчиком работ по строительству «Газпром Арены»: с экс-подрядчиком



Один из акционеров и экс-глава компании «Метрострой» Николай Александров еще в прошлом году не исключал продажи своей доли

«Транстроём» Смольный разорвал отношения в 2016 году, а спортивную арену надо было ввести к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Споры между сторонами в суде продолжаются до сих пор.

В КТИ уточнили, что в 2020 году на Лахтинско-Правобережной линии осуществлена проходка наклонного хода станции «Горный институт», закончена проходка боковых станционных тоннелей станции «Большой проспект», кроме этого начались работы на «Театральной». На Красносельско-Калининской линии сооружено более 2,5 км левого перегонного тоннеля, а также начата проходка правого тоннеля на участке от станции «Юго-Западная» до станции «Путиловская» и далее на соединительной ветке к станции «Нарвская». Проходка со-

единительной ветки завершится в начале 2021 года, добавили в ведомстве. Кроме того осуществляются работы на пересадочном узле «Путиловская» — «Кировский завод». Как именно будут прекращены отношения с нынешним подрядчиком, а предмет контрактов передан новому, еще уточняется, говорит источник «Ъ» в ведомстве.

### Перспективы других компаний на рынке

В ВТБ «Ъ» заявили, что работают над получением соответствующих лицензий и разрешений для начала работы, а также над обеспечением компании финансовыми, трудовыми и производственными мощностями, которые позволят в перспективе приступить к исполнению контрактов на проектирование и строительство объектов метрополитена. При этом в банке заверили, что планируют приступить к деятельности в следующем году.