

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 (КРТИ) 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.

Дополнительный ресурс
В 2021 году, кроме собственных расходов на дорожную инфраструктуру, Петербург может рассчитывать на финансовую поддержку из бюджета РФ. Так, в следующие два года город получит 7,1 млрд рублей на развитие автодорог. Средства направят на строительство пяти объектов: реконструкцию Приморского шоссе с подключением инфраструктуры делового квартала «Лакта-центр» и строительством эстакадных съездов к Приморскому шоссе, Приморскому проспекту и улице Савушкина (так называемые северный и южный съезды); реконструкцию Петрозаводского шоссе; строительство участка Южной магистрали от Волхонского шоссе до Соколиной улицы и продолжение улицы Сарицкой от Соколиной до Петербургского шоссе, а также участок магистрали



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

от примыкания к Волхонскому шоссе; 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 отреставрирована 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, 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-западные административные районы (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 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 КРТИ Андрей Левакин отмечал, что в связи с секвестром бюджета денег на новое строительство нет, поэтому остается содержать в хорошем состоянии то, что есть. Впрочем, подчеркивал он, это не значит совсем ничего не делать: дорожники могут сделать половину сечения дороги (например, вместо четырех — две полосы), а оставшиеся ввести 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 наболевших проблем — наличие на улично-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, подчеркивает он. Господин Левакин в интервью „Ъ“ отмечал, что город активно работает над расширением инструмента концессии — комитет сформировал список объектов для передачи частным инвесторам, в основном это путепроводы. «По сути либо вы стоите на переезде в пробке, либо переезжаете через путепровод, но за плату», — пояснял 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, следовательно из сообщений на портале раскрытия корпоративной информации. Остальными акциями владеет 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 (КРТИ), 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 «Филологовой» 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 обязанностей. 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

«Трансстроем» 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 КРТИ 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.

транспортная инфраструктура

Магистраль длиной в десятилетие

— платные трассы —

В ноябре правительство Петербурга и группа ВТБ подписали соглашение о строительстве первого этапа платной Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), также известной под названием Восточный скоростной диаметр. В перспективе она протянется от южного участка ЗСД и почти до Всеволожска. Первый участок располагается между ЗСД, Московским и Витебским проспектом. В некоторых документах городских властей ранее упоминались сроки ввода всей магистрали в 2024 году, Впрочем, сейчас власти заявляют об открытии движения по ней только к 2030 году.

Это второй опыт строительства автодорожной инфраструктуры в городе по схеме государственно-частного партнерства. Первым был введенный в эксплуатацию в 2016 году Западный скоростной диаметр, которым оперирует ООО «Магистраль Северной столицы» (основной акционер — банк ВТБ). Новая платная трасса в городе будет также построена на средства, частично привлеченные у финансовой организации, взамен ВТБ получил право собирать плату за проезд, а если трафик будет не настолько активным, как предполагалось, правительство города компенсирует недополученный доход. Размеры минимального гарантированного платежа прописываются в соглашении с концессионером, но не раскрываются публично.

Сроки и этапы

Строительство ШМСД планируется разделить на этапы и начать уже в следующем году. В финансировании первого этапа протяженностью 2,6 км примут участие ВТБ, федеральный и городской бюджет. Последующие этапы также намерены строить по схеме ГЧП. Выделяется шесть участков строительства ШМСД, четыре из которых проходят по территории Петербурга и два — в Ленобласти. Согласно расчетам властей, 170,7 млрд рублей — это затраты на реализацию проекта на территории Санкт-Петербурга, 12,1 млрд рублей — на территории Ленинградской области.

Общая стоимость первого участка составляет около 39 млрд рублей, 10 млрд из которых — вложения инвестора, такая же сумма — средства федерального бюджета, остальная сумма включает в себя расходы регионально-го бюджета, в том числе на подготовку территории строительства, вынос инженерных сетей, уточнили в комитете по инвестициям.

Первый участок предполагает шесть полос автодороги с расчетной скоростью движения до 110 км/час, его пропускная способность — до 70 тыс. транспортных средств в сутки, уточнили в ВТБ. Предполагаемый срок строительства составит четыре года, таким образом, трасса может быть введена к 2025 году. Оперировать дебитным участком ШМСД, как и ЗСД, будет «Магистраль Северной столицы». Управляющая компания получит это право до 2042 года. На вопрос, «Б» об участии в последующих этапах строительства ШМСД в пресс-службе ВТБ заявили, что заинтересованы в этом.

Вторым после начального участка до Витебского проспекта станет отрезок с продолжением магистрали до Союзного проспекта длиной 6,8 км, третий — до улицы Коммуны (4 км), четвертый — до КАД (2,5 км), пятый — от Кольцевой до Мурманского шоссе (5,7 км) и отрезок с подключением к Колтушскому шоссе (5 км). В комитете по инвестициям заявили, что готовы провести конкурсные процедуры на следующие участки в 2021 году. Движение по всей ШМСД может быть запущено к 2030 году, добавили там.

Автономные корреспонденты

Проектируемая трасса общей протяженностью 27,4 км проходит внутри промышленного пояса по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского районов, а также на территории Всеволожского района Ленинградской области с переправой через Неву около существующего железнодорожного моста в Невском районе. 14,2 км дороги проходит по территории Петербурга, 13,2 км — по Ленобласти. Предполагается, что движение на магистрали будет шестиполосным, с сужением до четырех полос на участке от КАД до Мурманского шоссе и на улице Коммуны до Колтушского шоссе.

Новая трасса, по заявлениям чиновников, призвана переключить часть трафика с наиболее загруженного юго-восточного участка КАД и федеральной трассы «Кола», обеспечить транспортную доступность активно застраиваемых жилых кварталов Ленобласти, связать восточную часть Петербурга с центром и опосредованно — через платную трассу ЗСД — с севером города. Таким образом, между правым и левым берегами Невы появится новый круглосуточный мост. Впро-

чем, некоторые жители Невского района настаивают на строительстве тоннеля, но его обслуживание обойдется дороже. Кроме этого, отмечается в документах администрации, будут созданы условия для речедевелопмента промышленного «серого пояса» Петербурга площадью более 4 тыс. га «в непосредственной близости от исторического центра».

Некоторые эксперты видят в строительстве ШМСД угрозу еще более активной автомобилизации города, что приведет к загруженности дорог, увеличению выхлопных газов. Так, по словам эксперта Ассоциации транспортных инженеров Владимира Валдина, дорога станет генератором допнительного трафика в центр города из Всеволожского района. Ряд специалистов настаивает, что бюджетные средства можно было бы вложить в другие транспортные проекты — например, частные линии легкорельсового трамвая, строительство метрополитена, модернизацию инфраструктуры в городе, строительство мостов в створе Большого Смоленского проспекта, на месте нереализованного Орловского тоннеля, а также между центром и Васильевским островом.

Инвестиционно-долговые обязательства

В 2021 году на создание первого участка ШМСД запланировано выделение 3 млрд рублей из федерального бюджета, а также 6,6 млрд из регионального бюджета, отметили в комитете по инвестициям. Создание этого этапа является одним из проектировочных решений ЗСД, подчеркивают в комитете, поэтому условия соглашения о ГЧП повторяют проект концессии: это значит, что финансовая модель позволяет оператору определять размер тарифов на трассе, а механизм компенсации понесенных инвестором затрат и их объем является коммерческой тайной между сторонами.

«Платежный механизм всего проекта ШМСД будет предусматривать компенсацию расходов инвестора исходя из установленно-го по итогам конкурса критерия минимального гарантированного дохода (МГД) с учетом данных по стоимости объекта», — добавили в ведомстве.

Так или иначе, вложения инвестора должны окупаться за счет бюджетных средств, доходы которых формируют НДФЛ и налог на прибыль, или прямыми платежами пользователей. В 2020 году «Магистраль Северной столицы» два раза повышала цены на проезд по ЗСД, что связано с прекращением выплат из бюджета Петербурга по МГД. Для автомобилистов с транспондерами в январе цены выросли в среднем на 16%, а с декабря — еще на 10%. При наличной оплате цены взлетели сразу на 50% в начале года, а ближе к концу года — еще на 33%, в итоге составили 200 рублей за один участок ЗСД. Проезд легкового автомобиля с транспондером от южной части КАД до трассы «Скандинавия» обойдется в 279 рублей (до этого стоимость проезда составляла 250 рублей). За поездку с севера до юга КАД придется заплатить 248 рублей (ранее около 223), от Богатырского проспекта до набережной Макарова — 101 рубль (ранее около 99), а от набережной Макарова до КАД — 168 рублей (вместо 150).

Вопрос тарифообразования на ЗСД уже привлекал внимание ведомств: летом Федеральная антимонопольная служба объявила, что проверит оператора. Однако уже почти полгода ФАС не может прокомментировать «Б», какое решение в отношении управляющей компании приняла.

Траты администрации Петербурга на ГЧП не раз вызвали вопросы у депутатов Законодательного собрания и общественности. Собеседники «Б» в правительстве Петербурга настаивают, что без механизма концессии Смольный не может потянуть строительство масштабных инфраструктурных проектов в адекватные сроки. Однако учитывая снижение доходов бюджета и растущий дефицит на фоне кризиса, государственный долг на покрытие расходов в ближайшие годы будет увеличиваться. Согласно сценарию Fitch Ratings, в пятилетней перспективе ежегодный дефицит бюджета Петербурга будет составлять в среднем около 50 млрд рублей. Его покрывают за счет кредитов и выпусков облигаций. По оценке Fitch, госдолг Петербурга через пять лет составит 260 млрд рублей, это 30% от общих доходов города. В показатель также заложены риски по выплатам в рамках проектов ГЧП. Сейчас в городе, кроме ЗСД, уже есть построенный по такой схеме аэропорт, четверть в котором также принадлежит ВТБ, трамвайная линия «Чижик» и перспективная линия «Славянка», а также планируемая спортивная ледовая арена на месте СКК «Петербургский». По данным агентства, в 2019 году связанные с концессиями расходы приблизились к 58 млрд рублей.

Екатерина Загвоздкина



Общая стоимость поездки по М11 составит 4–4,5 тыс. рублей, и это дороже, чем железной дорогой, если путешествовать одному

По «Неве» хотят ехать быстрее и дешевле

— скоростные трассы —

Платная трасса М11 между Москвой и Петербургом «Нева» принимает автомобилистов уже год. За это время трафик на основных ее участках увеличился, но особенно вырос в районе Петербурга, где дорога работает как внутригородская магистраль и избавляет водителей от традиционных пробок на М10. Впрочем, предостерегают эксперты, рост трафика на трассе недостаточно интенсивен и подвержен риску из-за планов строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Петербург, что неизбежно заставит операторов платных автодорог снижать цены, привлекая водителей.

Скоростная трасса «Нева» тянется от Московской кольцевой автомобильной дороги до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Петербурга. Она идет параллельно существующей автомобильной дороге общего пользования М10 «Россия», что позволяет частично переключить с нее трафик. Строительство трассы осуществлено по концессии. Инвесторы построили участки, осуществляют их эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по дороге, которая передана им в долгосрочную аренду.

В возведении дороги принимали участие несколько компаний. Так, среди концессионеров ООО «Северо-Западная концессионная компания» (участок с 15-го по 58-й км в Химкинском и Солнечногорском районах Московской области, открыт в 2014 году), ООО «Трансстроймеханизация» (58–97 км в Солнечногорском и Клиновском районах Московской области, а также в Конаковском и Калининском районах Тверской области, открыт в 2018 году; кроме этого 97–149 км в Московской и Тверской области, открыт в 2019 году, 208–258 км в Торжокском районе Тверской области в 2017 году); ОАО «Мостотрест» (258–334 км в Торжокском, Спировском и Вышневолоцком районах Тверской области, открыт в 2014 году; а также 334–543 км в Вышневолоцком и Бологовском районах Тверской области, Окуловском, Маловишерском и Новгородском районах Новгородской области, открыт в 2018 году), ООО «Магистраль двух столиц» (543–646 км в Новгородском и Чудовском районах Новгородской области, Тосненском районе Ленинградской области, открыт в 2019 году, и 646–684 км в Тосненском районе Ленинградской области и Петербурге, открыт в 2019 году).

Первые две компании входят в группу «Мостотрест» Аркадия Ротенберга, которая являлась генеральным подрядчиком по строительству трассы. Последняя компания — «Магистраль двух столиц» — создана консорциумом банка ВТБ и Vinci Concessions S.A.S.

Локальная популярность

Число проездов по М11 увеличилось на 48,5% в 2020 году по отношению к 2019 году: с 11,58 до 17,2 млн проездов, сообщили в ГК «Автодор», правительственной структуре, отвечающей за строительство платных трасс. Около 28% трафика в структуре потока на М11 занимают грузовые автомобили.

Среднесуточная интенсивность по всем маршрутам от 208-го до 684-го км за прошедший год составила 24 тыс. транспортных средств, а в пиковые месяцы — свыше 37 тыс. ТС в сутки.

В ГК «Автодор» отмечают, что введенные в 2019 году участки существенно изменили популярные маршруты: выросло число местных корреспонденций, особенно в районе Петербурга. Дорога стала использоваться не только для транзитных поездок между столицами, но и на маршрутах малой протяженности, подчеркивают в ГК.

«До ввода последних участков до 60% трафика приходилось на транзит, то есть безостановочный проезд трассы от 208-го до 543-го км. С конца 2019 года около 15% трафика — это местные корреспонденции в районе КАД и Софийской развязки. Маршруты в рамках введенных в 2019 году участков 543–646 км и 646–684 км по итогам 11 месяцев 2020 года составляли 39% от общего числа проездов. Доля транзитного трафика — около 30%, это значит, что почти каждый третий автомобиль на участках М11 от Твери до Санкт-Петербурга одновременно проезжает весь маршрут», — пояснили в компании.

Генеральный директор ООО «Магистраль двух столиц» (оператор участков около Петербурга) Антон Новиков отмечает, что за 2020 год по отрезку от 546-го до 684-го км М11 проехало более 8 млн автомобилей. Он подтверждает, что самым популярным является маршрут от КАД до съезда в Колпино и на Софийскую улицу, который работает как внутригородская магистраль и избавляет водителей от традиционных пробок на М10. «На него приходится до пятой части трафика: в сентябре, с окончанием отпускного сезона и каникул, на 16 км этого отрезка приходилось 19% трафика по всей платной трассе по сравнению с 11% в августе», — приводит данные господин Новиков.

В среднем ежемесячно около 700 тыс. автомобилей проезжает по участку от Петербурга до Мясного Бора, делятся в компании. Рекорд трафика был поставлен в августе, когда на трассе было зафиксировано 1,13 млн машин. Автомагистраль на 70% загружена легковыми автомобилями, при этом увеличилась доля водителей с транспондерами (с 69% в январе до 74% в октябре), говорят в компании.

На всей протяженности М11 остается только один нескоростной участок — это обход Твери. Когда начнется строительство этого финального отрезка — ясности нет, говорят в ГК «Автодор». Сейчас автомобилисты, следующие по трассе из Москвы, сворачивают на южный обход города в районе Твери (149-й км), который входит в состав бесплатной трассы М10. До следующего пересечения с М11 они следуют, сталкиваясь с ограничениями скорости. Летом правительство Тверской области заявило, что начало строительства северного обхода Твери запланировано на 2021 год, завершение — на 2023 год. Стоимость строительства оценивается более чем в 60 млрд рублей.

Тарифный калькулятор

Масштабная стройка, которая велась с 2010 года, обошлась государству в 372 млрд руб-

лей, частным инвесторам — в 148 млрд. Стоимость проезда из Москвы в Петербург для владельцев легковых авто варьируется от 1,3 до 2 тыс. рублей. Если исходить из среднего расхода автомобиля 9–10 литров на 100 км, то на всю поездку понадобится около 60 литров топлива, или 3 тыс. рублей. При этом заправки на М11 встречаются раз в 80–100 км, поэтому лучше ездить с полным баком. Таким образом, общая стоимость поездки составит 4–4,5 тыс. рублей, что дороже на 1–1,5 тыс. билета на поезд «Сапсан», который идет четыре часа. Поездка на автомобиле в Санкт-Петербург становится выгоднее поездки при условии, что в салоне перевозится три-четыре пассажира.

В ГК «Автодор» отмечают, что тарифная политика направлена на привлечение пользователей и в то же время на выполнение обязательств перед инвесторами, которые должны покрыть операционные расходы, связанные с содержанием дороги. В компании уверены, что большинство водителей в транзитном сообщении уже сделало выбор в пользу М11. Обход Твери, подчеркивают там, позволит сократить время в пути и привлечь локальные корреспонденции, как это произошло в Петербурге.

По мнению директора направления «Сопровождение строительных проектов» группы компаний SRG Алексея Ефанова, показатели фактического трафика на М11 недотягивают до прогнозов. «На новых участках еще идет процесс адаптации автомобилистов и перераспределение трафика между альтернативными дорогами не завершено, поэтому оценивать параметры участков пока некорректно. Но на головном участке, спрос на который за прошедшие пять лет уже стабилизировался, фактический трафик, по оценке Счетной палаты, в 2,4 раза меньше прогнозного», — говорит эксперт. По его сведениям, стоимость проезда по участку не менее чем в полтора раза превышает плановую, из которой исходили при расчете прогнозного трафика десять лет назад, что во многом и обуславливает падение спроса.

Очевидно, что для повышения привлекательности трассы следует снизить плату за проезд, уверен господин Ефанов. Трасса изначально была ориентирована на то, что до 80% поездок будет совершаться пользователями, добирающимися на работу и с работы домой на ежедневной основе. Однако для этой категории автомобилистов цена оказалась заградительной, поскольку в этом случае они должны были бы тратить, по оценке Счетной палаты, от 6–12 до 59% средней заработной платы, в зависимости от участка, что неприемлемо.

Специалист предполагает, что планы строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом будут угрожать дополнительным снижением целевого пассажирского трафика на М11 в связи с колоссальным выигрышем во времени. Он не исключает, что в ближайшее время законодательным путем будет отрегулирован вопрос назначения платы за проезд по концессионным дорогам, что затронет и трассу М11.

Артём Кирсанов



Оперировать дебитным участком ШМСД, как и ЗСД, будет «Магистраль Северной столицы», основным акционером которой является банк ВТБ

Гомерические объемы

— метростроение —

С13

Вероятно, говорят собеседники «Б», в первом квартале 2021 года АО «Метрострой Северной столицы» сможет получить статус единственного поставщика, что позволит ему включиться в работу. В СГП, который ранее также заявлял о намерении выйти на рынок метростроения Петербурга, ситуацию не комментируют, однако официально в компании не отказывались от планов по работе в подземке второго крупнейшего города страны.

Управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт подчеркивает, что любой организации для работы необходимо как минимум уникальное по своим характеристикам и крайне дорогое оборудование, например, проходческие щиты. «Такое оборудование есть у „Метростроя“, но он находится под наблюдением и получить его можно, либо купив права требования у кредиторов и

акции у акционеров банкрота, что дорого и нецелесообразно, либо купив эти активы на торгах в рамках конкурсного производства, что значительно дешевле, учитывая, что конкуренцию на торгах за них могут создать две-три организации во всей стране, да и то, если проявят к торгам интерес», — объясняет он.

Таким образом, преемник «Метростроя» будет с высокой степенью вероятности создаваться вокруг активов банкрота, полагает эксперт. Следующее заседание суда по делу «Метростроя» состоится в январе 2021 года. «Скажут, кто и в каких пропорциях будет финансировать процесс перехода имущества от организации к организации, не зная нюансов соглашения между городом и банком, сложно. Очевидно, что непосредственное финансовое участие ВТБ все-таки примет, поскольку в противном случае зачем было вообще привлекать банк», — рассуждает господин Иккерт. Комментируя возможность расторжения

контрактов, юрист отмечает, что наиболее очевидным и простым способом выхода из ситуации является прекращение договорных обязательств со стороны заказчика. «Учитывая, что подрядчик признан банкротом, обосновать такое расторжение наличием объективных препятствий к должному исполнению договорных обязательств несложно, кроме этого, законодательство выстроено так, что заказчик в принципе может расторгнуть контракт по собственной инициативе с минимальными для себя последствиями», — объясняет он. После расторжения конкурсная документация будет скорректирована с учетом уже выполненных объемов работ и проведена новая процедура закупки. «По сути, это формальность, поскольку претендентов, скорее всего, будет немного, если новая структура вообще не окажется единственным участником в силу требований к подрядчику», — заключает он.

Екатерина Загвоздкина

транспортная инфраструктура

«Люди склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественного»

Снижение пассажиропотока на пригородных поездках оказалось не настолько критичным в 2020 году по сравнению с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика. Несмотря на активную автомобилизацию в последние годы, популярность электричек растет, уверен генеральный директор АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) **Виталий Григорьев**. О том, как сложился этот год для компании и ее руководства, а также о планах развития железнодорожной сети он рассказал в интервью корреспонденту „Ъ“ Екатерине Загвоздкиной.

— экспертное мнение —

— Как для вас сложился этот год? Работаете ли вы удаленно или из офиса, что успели сделать за время пандемии?

— Как генеральный директор компании, конечно, я должен находиться в офисе и руководить процессом не дистанционно, а на месте. При этом были созданы все условия для работы сотрудников удаленно, а также приняты все необходимые меры безопасности для работников, которые остались в офисе. Объем работы в такой непростой период не становится меньше. Но несмотря на это, в этом году я решил посвятить себя учебе. В настоящее время я прохожу обучение в Высшей школе менеджмента ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный университет» по программе Executive MBA.

— Какова динамика пассажиропотока в этом году — останется ли он на том же уровне, что в 2019 году, упадет или вырастет? — В летний период наблюдался рост объемов перевозок после значительного падения в апреле и мае. Сейчас со второй волной пандемии мы наблюдаем снижение, поэтому того оптимистичного прогноза, который предполагался летом, будет трудно достичь. Количество отправленных пассажиров за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом, если говорить о сравнении с городским наземным общественным транспортом, снижение пассажиропотока по данному виду транспорта составляет 35–40%, у нас же 20–25%. Мы видим, что пассажиры нам доверяют, в том числе благодаря тем мерам, которые принимаются для

обеспечения безопасности. Надеемся, что со снятием всех карантинных ограничений пассажиропоток будет постепенно прирастать.

— Какая работа ведется в части интеграции пригородного железнодорожного транспорта в систему городского общественного транспорта Петербурга?

— Наш город разрастается, застраиваются новые территории, радиус перемещения населения становится больше, и не в последнюю очередь этому способствует развития пригородная железнодорожная транспортная сеть. Растет потребность в быстрых и комфортных передвижениях. Люди все больше склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественно-го. Железнодорожный транспорт в перспективе должен стать неотъемлемой частью общественного городского транспорта, необходимо менять отношение жителей и интегрировать пригородные железнодорожные перевозки в городскую систему. Мы анализируем эти тренды, в результате рождаются проекты, которые мы внедряем в жизнь при поддержке субъектов РФ.

— Какое влияние окажет карантинный период на организацию работы крупных компаний в дальнейшем, по вашему мнению? Останется ли СЗППК в дистанционном режиме работы после снижения рисков заражения коронавирусом?

— Если говорить о транспортной сфере, то уже сегодня наблюдаются адаптация к обновленным условиям деятельности и постепенное восстановление. Но, конечно, потребительская активность в связи с вводимыми ограничениями и общим



ухудшением экономического климата снизился, и потребуются время для ее восстановления. СЗППК относится к непрерывно действующим организациям, к предприятиям, выполняющим неотложные работы в условиях чрезвычайных обстоятельств. Перевод на дистанционный режим работы возможен только для работников аппарата управления компании. За период введения ограничительных мер и по состоянию на декабрь 2020 года на удаленный режим работы переведено около 60% работников от общей численности аппарата управления, но технологический процесс не нарушен и работникам сохранена заработная плата в полном объеме. Даже при снижении риска заражения коронавирусом вопрос о применении режима дистанционной работы будет рассматриваться и далее.

— Будет ли СЗППК оператором работы пассажирских железнодорожных полуколес вокруг Петербурга, которые РЖД, согласно концепции развития железнодорожного узла, планирует построить до 2030 года? Как увеличится пассажиропоток на железнодорожном транспорте с вводом полуколес?

— Мы сегодня работаем по всем железнодорожным направлениям

Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поэтому вариант СЗППК как перевозчика по диаметральным направлениям рассматривается. Объем перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом в Санкт-Петербургском железнодорожном узле, согласно концепции, возрастет в 1,8 раза по сравнению с 2018 годом и составит 142,4 млн пассажиров в год. Основание для увеличения пассажиропотока — удобные пересадки за счет организации транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и выгодное тарифное меню. В первую очередь для такого глобального проекта дополнительно потребуются современный подвижной состав. СЗППК уже сейчас работает над организацией ТПУ на направлении Петербург — Гатчина, также ведутся проработки по ТПУ «Ленинский проспект». Мы готовы принимать участие в проектировании ТПУ для пассажиров — с точки зрения железнодорожной инфраструктуры, билетно-кассовых и турникетных комплексов.

— Почти вся ваша трудовая деятельность была связана с Октябрьской железной дорогой, но также был этап работы в Башкортостанской и Северной пригородных пассажирских компа-

ниях. Чем отличается работа в разных регионах?

— Работа в компании столичного региона действительно отличается от работы в компаниях с небольшими объемами, в основном за счет ритма жизни самого субъекта. Москва и Санкт-Петербург более динамично развиваются, быстрее происходят изменения, поэтому вся работа строится в несколько другом темпе и режиме. А в небольших компаниях акцент больше ставится на межличностных отношениях, работе в коллективе. В СЗППК больше возможностей для стратегического развития, более плотное взаимодействие с комитетами и управлениями именно в части развития. Опыт работы в Северной и Башкортостанской ППК дал мне большой плюс для выстраивания оптимальной модели управления.

— Почему вы выбрали сферу железнодорожного транспорта? Как изменилась отрасль пассажирских перевозок за последние 30–40 лет?

— В детстве я жил в Петербурге на улице Седова, недалеко от железнодорожного техникума, Октябрьского электровагоноремонтного завода и железнодорожной сортировочной станции, все эти моменты и

повлияли на мой выбор профессии. Менталитет людей и отношение к железной дороге изменились и будут продолжать меняться и дальше. В 1980–1990-х годах не было такого количества автомобилей, и в основном люди ездили на общественном транспорте, в том числе и на электричках. С процессом автомобилизации люди пересаживались на личный автотранспорт, пассажиропоток пригородных перевозок снижался. Сейчас же ситуация складывается обратным образом, последние пять лет мы видим устойчивый рост пассажиропотока, в том числе и по всем загородным, дачным направлениям. Я считаю, что граждане видят изменения в сфере пригородных железнодорожных перевозок, ярким примером служит подвижной состав: парк поездов обновляется, появляются современные составы, более комфортабельные и быстрые.

— В компании отмечали, что закрытие внешних границ вызвало интерес к внутреннему туризму, в том числе на железной дороге. По сравнению с прошлыми годами какое увеличение туристов вы видите на полигоне работы СЗППК? Как вы сами провели отпуск?

— Если говорить о туристах, то в первую очередь их, конечно, привлекают «Ласточки», тем более что их развитая маршрутная сеть предлагает большое количество идей для путешествия: Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск и Петергоф. Уже в декабре этого года маршрутная сеть «Ласточек» пополнится еще одним маршрутом с туристическим потенциалом — в Тихвин. В период ограничений, связанных с пандемией коронавируса, сложно оценить туристический поток, но в выходные дни, особенно в летний период, вместимость пригородных поездов по основным туристическим направлениям достигала 100%.

Помимо этого, мы занимаемся развитием «виртуального туризма», который формирует отложенный спрос на туристические перевозки: в видеохостинге YouTube выпускаются сюжеты о поездках по популярным направлениям СЗППК. В 2021 году запланирован выпуск трех новых эпизодов. Свой отпуск в этом году я провел на юге России. Ситуация с закрытием внешних границ особенно не повлияла на выбор места отдыха, я часто провожу отпуск с семьей на юге страны.

Пассажиропоток подвержен эпидемии

— транспортные перевозки —

Одной из первых отраслей, которая ощутила на себе отток пассажиров на фоне пандемии коронавируса, стал транспорт. Этому способствовали закрытие международного авиасообщения, минимизация перемещений внутри страны и городов из-за самоизоляции и перехода на удаленный режим работы. Критично сказалось падение пассажиропотока и на общественном транспорте, традиционно дотируемом из бюджета. Следствием такого положения стали требования перевозчиков по увеличению субсидий и господдержки, а также повышение тарифов.

Пассажиропоток в автобусах и метро Петербурга поставил антирекорды в марте и апреле, к осени показатели восстановились, но к концу года количество человек все равно остается меньше прошлогодних показателей на треть. По данным на середину декабря, общественный транспорт города недосчитался 35% пассажиров по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Ежедневно им пользовались только 3,6 млн человек против 5,6 млн годом ранее. На метро передвигается на 38% меньше людей, чем в середине декабря 2019 года. Государственные и частные автобусные перевозчики фиксируют падение на 29–36%. Аэропорт Пулково принимает на 42% меньше путешественников. Железная дорога в дальнем сообщении сократила перевозки на 46%, пригородные электрички — на 36%, автобусный вокзал — на 68%. Судорожки пассажирских судов в Большой порт Санкт-Петербург прекратились, а грузовые суда уменьшили отправления на 65%, сообщили „Ъ“ в комитете по транспорту.

За низкими показателями пассажиропотока на общественном транспорте последовал рост субсидий и тарифов. Эксперты, опрошенные „Ъ“, считают, что ближе к концу 2021 года, вероятно, встанет вопрос о субсидиях из бюджета для общественного транспорта, а также о повышении тарифов выше инфляции.

Маршрут и средства по расписанию В 2021 году стоимость проезда в метро составит 60 рублей. Сейчас разовый тариф в метро составляет 55 рублей. В 2020 году цены на проезд уже выросли на 10 рублей, что на 22–25% больше, чем в 2019 году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров в метро составит 20,6 млрд рублей, еще 100 млн рублей будет выделено как субсидия в уставный капитал ГУП «Петербургский метрополитен». Всего в 2020 году подзема планирует перевезти около 490 млн пассажиров, что на 35% ниже показателя 2019 года, сообщили „Ъ“ на предприятии. ГУП «Петербургский метрополитен», несущее убытки на фоне падения пассажиропотока из-за пандемии коронавируса, сокращает издержки, в том числе увеличив интервал движения поездов и уменьшив число составов на линии. Как уточнили в ГУПе, увеличенный интервал позволяет оптимизировать затраты на 30 млн рублей в месяц.

Согласно докладу Петростата о социально-экономическом положении Петербурга в январе — сентябре 2020 года, динамика перевозок пассажиров на регулярных маршрутах автобусов сократилась до 67% по сравнению с 2019 годом (283,3 млн человек). Наибольшее снижение пассажиропотока зафиксировано в нерабочем из-за пандемии апреле (–81,3%). В сентябре количество обслуженных пассажиров на общественном наземном транспорте составило 42,5 млн человек, что

сопоставимо с показателями марта 2020 года. Еще два городских предприятия — «Горэлектротранс» и «Пассажир-автотранс» — также фиксируют снижение пассажиропотока в середине декабря на 31 и 36%. В 2021 году тариф на проезд в автобусах, троллейбусах и трамваях составит 55 рублей вместо 50 в нынешнем году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров для госперевозчиков составит в общей сложности 23,6 млрд рублей. При этом ГУП «Горэлектротранс» получит в уставный капитал почти 428 млн рублей, а ГУП «Пассажир-автотранс» — 753,3 млн. Частным компаниям, которым проезд льготных пассажиров компенсируется по меньшей ставке, чем ГУПам, предстоит тяжелый выбор: весной 2021 года они будут участвовать в конкурсе на обслуживание маршрутов и должны к 2022 году выделить средства на закупку нового подвижного состава.

Впрочем, с падением мобильности, по данным Петростата, сократилось количество ДТП на дорогах: показатель аварийности меньше на 20% по сравнению с 2019 годом. Однако смертность ДТП стала выше на 8,2%.

Летит не летит В 2020 году аэропорт Пулково получил право совершать полеты по пятой и седьмой степеням свободы. Они позволяют иностранным авиационным компаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж). Это привлекло бы в воздушную гавань новых авиаперевозчиков и лоукостеры, некоторые из них уже заявили о заинтересованности в открытии рейсов. Либерализация авиасообщения со многими странами Европы существенно повысила бы

пассажиропоток аэропорта: в 2039 году Пулково планировало обслуживать 35 млн человек ежегодно. Однако закрытие границ между странами не позволило аэропорту ощутить эффекты от новых мер. До конца 2020 года Пулково планирует обслужить более 11 млн человек, хотя в 2019 году аэропорт принял почти вдвое больше — около 20 млн человек.

На фоне пандемии замедлились переговоры со Смольным о реконструкции второй очереди аэропорта, которая оценивалась в €400 млн. Речь идет о строительстве терминала рядом с существующим, уточняя тогда в ВТБ. Терминал, скорее всего, расположится на месте старого здания с башнями. Сейчас оно находится слева от центрального аэровокзала. Управляющая компания аэропорта Пулково ООО «Воздушные ворота Северной столицы» откладывает рассмотрение финального мастер-плана развития авиагавани до первой половины 2021 года.

Эксперты ожидают, что восстановление трафика на авиалиниях произойдет не ранее чем в 2024 году. Пулково построено по концессии. Стоимость первой очереди строительства составила €1,2 млрд. По соглашению о ГЧП оператор будет управлять аэропортом до 2039 года. Доли в BVCC через кипрскую Thalita Trading Limited принадлежат «ВТБ Капитал» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%). В 2017–2018 годах аэропорт приблизился к пороговому значению пропускной способности существующего терминала, в связи с чем обсуждается строительство новой очереди.

Внутренний туризм железной дороги Снижение пассажиропотока на пригородных поездках оказалось не

на столько критичным по итогам 2020 года в сравнении с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика, заявили „Ъ“ в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», операторе перевозок в Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Мурманской областях и Республике Карелия. Отчасти, объясняют в компании, этому способствовал интерес к внутреннему туризму в регионе, учитывая закрытые границы. Одним из самых популярных видов передвижений на железной дороге в пригородном сообщении в последнее время стали поезда «Ласточка» — сейчас они охватывают такие туристические маршруты, как Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск, Петергоф. С 28 декабря планируется запустить состав до Тихви-



Низкие операционные показатели могут сохраниться до весны следующего года, если процесс вакцинирования будет запущен к этому времени

на столько критичным по итогам 2020 года в сравнении с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика, заявили „Ъ“ в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», операторе перевозок в Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Мурманской областях и Республике Карелия. Отчасти, объясняют в компании, этому способствовал интерес к внутреннему туризму в регионе, учитывая закрытые границы.

Одним из самых популярных видов передвижений на железной дороге в пригородном сообщении в последнее время стали поезда «Ласточка» — сейчас они охватывают такие туристические маршруты, как Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск, Петергоф. С 28 декабря планируется запустить состав до Тихви-

на. Количество отправленных пассажиров СЗППК за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом в компании надеются закончить год с показателями, близкими к 2019 году.

Не таким оптимистичным был пассажиропоток на железной дороге в дальнем сообщении: в марте количество путешественников на «Сапсане» упало на 13,5%. По итогам 11 месяцев «Сапсанами» воспользовались 3,2 млн пассажиров, что на 38% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили „Ъ“ в РЖД.

По словам главы Роспотребнадзора Ананы Поповой, эпидемия коронавируса может закончиться в России к весне 2021 года. Это связано с надеждами на массовую вакцинацию населения. Впрочем, тенденции в социальной и экономической отраслях, в частности удаленный график работы и падение покупательной способности, могут оказывать продолжительное влияние на транспортную отрасль.

Артём Кирсанов

транспортная инфраструктура

Дорожки не поспевают за велосипедизацией

В последнее время рост числа велосипедистов на улицах Петербурга — очевидная тенденция. Этому, говорят специалисты, способствуют теплые зимы, стремление вести здоровый образ жизни, а также развитие инфраструктуры. В этом году, когда занятия спортом в залах были временно ограничены, отметились рост продаж велосипедов, кроме этого, активными пользователями двухколесного транспорта стали курьеры служб доставки.

— альтернативные виды транспорта —

Протяженность обустроенных веломаршрутов в Петербурге составляет 126,5 км. С появлением велодорожек и полос на отдельных направлениях отмечено увеличение трафика в два-три раза, отмечают в комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). В ведомстве уверены, что использовать велосипед в городе можно практически круглогодично, а количество велосипедистов на улицах будет увеличиваться.

Обустраивать велодорожки в городе начали с 2017 года, тогда были введены первые пять маршрутов в Петроградском и Центральном районах и северной части города. Согласно исследованию Смольного, в 2018–2019 годах интенсивность движения велосипедистов на дорогах в некоторых местах увеличилась на 32–44%. Особенно это характерно для второй половины дня выходных. В 2019 году во все временные интервалы, по сравнению с 2018 годом, наблюдался рост интенсивности движения в Василеостровском и Петроградском районах города, но падение зафиксировано в Выборгском, Кировском и Фрунзенском. В целом в северных районах велосипедистов намного больше, чем в южных, следует из обзора.

Самыми популярными маршрутами у велосипедистов на севере города были пересечение Гражданского проспекта и проспекта Луначарского, Светлановская площадь и площадь Академика Климова, в центре — Биржевой мост, Свердловская набережная, Пискаревский проспект, Обводный канал в районе Днепропетровской улицы, на юге — пересечения Ленинского проспекта и проспекта Народного Ополчения, Витебского проспекта и Благодатной улицы. Высокая интенсивность движения наблюдалась и на мостах через Неву: например, на Литейном мосту она может достигать двух велосипедистов в минуту. Впрочем, признают чиновники, максимальная доля велосипедных потоков по-прежнему составляет менее 1% от всего транспорта.

Расширение инфраструктуры

За нынешний год комитет прибавил 10,4 км велодорожек к общему количеству маршрутов. Обустроены велополосы на Крестовском острове (4,3 км); велоспешеходная дорожка на Бухарестской улице от Прогонной улицы до улицы Салова (1,1 км), а также ее продолжение до проспекта Славы (3,1 км); велоспешеходная дорожка на

проспекте Юрия Гагарина от Московского шоссе до улицы Типанова (1,9 км). Кроме этого, в 2020 году завершено проектирование еще 12,3 км полос, например, на проспекте Большевиков (5,2 км), на проспекте Ветеранов (3,8 км) и на участке проспекта Косыгина и Заневского проспекта (3,3 км).

Согласно адресной инвестиционной программе, в 2021–2023 годах запланировано обустройство 17 велосипедных маршрутов общей протяженностью 50 км и проектирование шести веломаршрутов общей протяженностью 24,6 км. Ежегодно бюджет выделяет около 100 млн рублей на устройство велодорожек. Растущая популярность этого вида транспорта среди горожан подтверждается и востребованностью проектов строительства полос по программе «Твой бюджет», в которой петербуржцы предлагают, на что распределить городскую казну. Планы по велодорожкам традиционно занимают третье место в списке актуальных запросов.

В КРТИ считают одним из перспективных направлений — развитие обустроенных велодорожек в Курортном районе. Впрочем, и без специальной инфраструктуры район пользуется большим спросом у велосипедистов. В ведомстве поясняют, что готовы проектировать веломаршрут Сестрорецк — Зеленогорск (поселок Серово), который пройдет вдоль Финского залива.

Крутящий тренд

Еще весной самоизоляция и карантин привели к лавинообразному спросу на велосипеды. Эксперты объясняли это тем, что многие люди видят в них альтернативу закрывшимся фитнес-центрам и бассейнам, позволяющую продолжить заниматься физическими упражнениями, не нарушая карантинных мер по социальному дистанцированию. Кроме того, люди покупают велосипеды, чтобы передвигаться по городу, не пользуясь общественным транспортом — автобусами и метро.

Даже не учитывая влияние пандемии, большинство жителей Петербурга в опросе 2018 года признали, что центр города должен быть разгружен от личных автомобилей, которые являются катализатором пробок и увеличения интервалов движения общественного транспорта. Среди автомобилистов 36,8% готовы отказаться от автомобиля в пользу велосипеда в центре города. Готовность отказаться от личного автотранспорта в пользу велосипеда выше среди тех, кто пользуется личным автомобилем для передвижения по городу один-



ЕВГЕНИЙ ГАВРИЛОВ

Распространению велосипедного движения мешает климат, но зимы в последнее время стали теплее, что может позволить кататься почти круглогодично

три раза в неделю, и у молодежи. Однако и в случае развития велосипедной инфраструктуры большинство автомобилистов (60,6%) все же предпочтут свой автомобиль.

Деавтомобилизация городов и тренд на так называемые естественные передвижения — это направления концепции Urban Health, по которым города развивались или хотя бы анонсировали планы развития до объявления пандемии, заявляли участники Культурного форума этой осенью. Город сам приглашает жителей к физической активности, если не нужно специально идти в спортзал или ехать за город, чтобы покататься на велосипеде и сделать 10 тыс. шагов. Например, отмечается в заявлении организаторов форума, в Боготе (столице Колумбии), где уже почти двадцать лет строятся новые велодорожки, а по воскресеньям для автомобилей закрывается 126 км улиц и более 1,7 млн человек выходят гулять, бегать, кататься на роликах и велосипедах, решили значительно расширить зону и добавить еще более 20 км улиц, открыв к тому же движение для велосипедистов и пешеходов не только по выходным, но и будним дням. В пандемию к велосипедизации присоединились Ливерпуль, Париж, Нью-Йорк. Предпочтение пешеходам давно анонсировано как одна из главных программ в Копенгагене.

В этом году в Петербурге спустя несколько лет замершего движения велошеринга снова получили развитие пункты велопроката. Сервис запустил новый игрок на рынке — «Смарт Групп» (работает под брендом SmartBike). В городе эксплуатируется более 1 тыс. велосипедов, а осенью в компании заявили о выходе на рынок Ленобласти. Двухколесные средства поставили в Гатчину, Сосновый Бор и Выборг, запуск велопроката также возможен в Кингисеппе, Кировске и Всеволожске.

Маршрут выходного дня

Согласно долгосрочным планам городских властей, протяженность велодорожек к 2048 году может вырасти до 870 км, это около 20% от всей улично-дорожной сети. В Ленобласти отдают предпочтение разработке маршрутов велотранспорта, которые проходят по существующим асфальтовым и грунтовым дорогам, а также песчаному берегу, без выделения определенных полос. Так, в 2021 году в области можно будет проехать 500 км на велосипеде на направлениях в Выборге и Приозерске.

Власти и организаторы проекта Bizcycle считают, что велотуры по этим местам могут привлечь российских и иностранных туристов, а также способствовать развитию сети мини- и микробизнесов, вовлеченных в индустрию гостеприимства.

Первый веломаршрут называется «Морской», он начнется в поселке Приветинское за Курортным районом Петербурга,

пройдет по берегу Финского залива мимо Приморска, Советска, Выборга и закончится на границе с Финляндией в пункте пропуска Торфяновка, говорится в материалах приграничной программы сотрудничества. Протяженность трассы составляет около 172 км, часть дороги идет по песчаному берегу. Основные достопримечательности на пути маршрута — Выборг, Выборгский замок и парк Монрепо, а также лютеранский храм святой Марии Магдалины, Березовые острова, заказник «Кивипарк», маяк «Стирсудден».

Второй веломаршрут — «Экологический» — длится около 175 км: он начинается на территории Шуваловского парка в Петербурге, проходит мимо Лосево, Мельниково и заканчивается в Приозерске. По пути можно посетить конные фермы, питомник зубробизонов, музей леса, пороги реки Вуокса, говорится в анонсе программы.

Третий маршрут тянется от Финского залива к Ладоге — начинается в Выборге, проходит мимо Лосево, Владимировки и заканчивается на острове Коневец. На этой трассе можно посмотреть памятники на месте финских хуторов и церквей, а также военную линию обороны. Он длится около 150 км. Предполагается, что эти трассы будут доступны к октябрю 2021 года. Кроме этого, на средства России, Финляндии и ЕС уже строится четырехкилометровая велодорожка Иматра — Светогорск. Окончание работ запланировано на 1 июля 2021 года.

Екатерина Загвоздкина

Автобус в мешке

— наземный общественный транспорт —

Власти Петербурга продолжают работу над реформой общественного транспорта еще два года: изменения, которые готовились с 2015 года, до сих пор не согласованы, а на фоне пандемии Смольный добился права проводить их не в 2020 году, как планировалось раньше, а в 2022-м. До марта следующего года комитет по транспорту собирается объявить конкурсы на маршруты автобусов, однако их параметры за три месяца до проведения остаются неизвестными.

Реформа предполагает перевод всех «коммерческих» маршруток на социальный тариф, позволяющий пользоваться льготами на любом транспорте Петербурга. Частные транспортные компании, сроки контрактов с которыми заканчиваются в 2022 году, будут участвовать в конкурсе на право заключения договоров в течение последующих шести лет. Часть маршрутов при этом планировали оптимизировать, сократив или изменив путь следования автобуса. По новым госконтрактам перевозчикам необходимо закупить современную технику с кондиционерами и низким полом. Также власти анонсировали переход на новую модель оплаты работы перевозчиков: выкупку за проезд Смольный заберет себе, а компаниям заплатит за километры транспортной работы (брутто-контракт). Плата в среднем составит от 160 до 180 рублей за километр.

Изменения вступят в силу в июле 2022 года, заявляют в Смольном. Конкретные объемы необходимого подвижного состава уточняются с учетом финансирования, производственных возможностей производителей и текущих планов коммерческих перевозчиков, подчеркивают в комитете по транспорту. Ранее предполагалось, что поставка составит более 2,5 тыс. единиц техники разного размера (особо больших, больших и средних автобусов). В презентационных материалах Смольного за 2018 год отмечалось, что около 1,8 тыс. машин будет особо большой вместимости. Производителями машин могут выступить ГАЗ, МАЗ и «Волгобас». Контракты, скорее всего, будут заключены по схеме лизинга: активными



ЕВГЕНИЙ ГАВРИЛОВ

Ясность в расписании и движении автобусов теперь зависит от качества комплексной схемы организации транспортного обслуживания, которая должна быть утверждена до весны следующего года

игроками на этом рынке являются Сбербанк, ВТБ, несколько тендеров выигрывало ООО «Национальный оператор общественного транспорта» (дилер «Волгабаса»).

Неназванный конкурс

В начале 2020 года власти Петербурга заявляли, что конкурсы состоятся по 42 лотам (более чем 350 маршрутов общественного транспорта). В аукционах не исключено участие подконтрольного Смольному ГУП «Пассажиравтотранс». В УФС ранее опасались усиления позиций ГУПА после проведения реформы и вынесли предостережение городским властям. В Петербурге работают 17 перевозчиков, крупнейшие по доле рынка — частные ОАО «Третий парк», ООО «Петербургская транспортная компания» и ООО «Питеравто».

Конкурсы планируют объявить не позднее марта 2021 года, это связано, в том числе, с периодом подготовки к поставке техники: у транспортных компаний будет год до середины 2022 года на заказ машин

у производителей. В комитете по транспорту с осени 2020 года не комментируют условия конкурсов, ссылаясь на подготовку. «Говорить о параметрах до принятия работ по комплексной схеме организации транспортного обслуживания Петербурга преждевременно, так как данный документ должен определить основные моменты», — заявили на запрос «Ъ» в ведомстве в декабре.

Запрос на формирование КСОТ — новая инициатива. Аукцион на подготовку этого документа был размещен в сентябре, а закончить работу требовалось к середине декабря. Однако результаты исследования АО «Институт „Стройпроект“» до сих пор не опубликованы.

Ранее главным мануалом реформы власти называли иной доклад — документ транспортного планирования (ДТП). Он был принят в феврале, но на фоне общественного резонанса из-за количества маршрутов — они были сокращены — власти провели слушания и обязались внести в ДТП изменения. Новая версия документа также недоступна в открытых источниках.

Цена банкета

По расчетам комитета по транспорту, опубликованным в январе 2020 года, в период

с 2020 по 2026 год на эти цели из бюджета будет выделено более 177 млрд рублей. Эта стоимость складывается из расчетов по выплатам перевозчикам за транспортную работу. Проектом бюджета на 2022 год предусмотрено финансирование в объеме 12,3 млрд рублей, на 2023 год — 24,5 млрд. Власти сообщили, что могут пересмотреть тарифное меню на наземном общественном транспорте к реформе: так, из-за изменений в маршрутах потенциально может вырасти коэффициент пересадок — пассажиру необходимо будет сменить автобусы на пути из одной точки в другую. В связи с этим ведомство готово было рассмотреть введение бесплатной пересадки, которая ограничивалась бы по времени 60 минутами. В декабре комитет продолжал работу над тарифной политикой и не прокомментировал детали.

Известно также, что расходы бюджета в рамках реформы вырастут и из-за потребности устанавливать новые остановки общественного транспорта. В 2021–2023 годах их потребуется 212 единиц. Всего же Петербургу необходимо до тысячи новых остановок в связи с тем, что новые правила запрещают маршруткам высаживать пассажиров в любых местах по дороге. Цена остановочного пункта варьируется от 2 до 20 млн рублей, средняя стоимость — около 10 млн рублей.

Альтернативное движение

По мнению эксперта петербургского УФС и экономиста Дмитрия Даугавета, запланированная «спецпертурбация» рынка автобусных перевозок изначально была плохо подготовлена. Он не исключает, что эпидемия спасла город от транспортного коллапса. Именно автобусы и маршрутки играют огромную роль в общественном транспорте Петербурга, поэтому предлагаемые изменения очень чувствительны для города, считает он.

«Полноценная замена существующих маршруток другим транспортом без ущерба для пассажиров возможна только там, где указанные преимущества маршруток не играют большой роли — по магистральным улицам с большим пассажиропотоком, на не слишком большие расстояния. В городе

много таких массовых, магистральных направлений, где маршрутки можно было бы заменить. Но очевидно и то, что это далеко не все маршруты», — подчеркивает господин Даугавет.

По данным, оглашенным весной чиновниками, в городе работало около 5,4 тыс. социальных и коммерческих автобусов. Считалось, что сокращение количества машин в новой модели компенсируется провозной способностью больших автобусов, но очевидно, что частота движения может стать ниже, а время ожидания больше, даже с учетом сомнительного аргумента об ускорении больших автобусов, если маршрутки не будут мешать им на остановках, отмечает эксперт.

Важнейший аргумент власти в пользу отмены маршруток — то, что на них не действуют льготы по оплате проезда, добавляет господин Даугавет, но ничто не мешает распространить льготы на маршрутки даже при нерегулируемом коммерческом тарифе, перевозчики вряд ли будут против, если учтенные при оплате льготные поездки им будут возмещать по установленной стоимости. Представители бизнеса не раз отмечали в разговорах с «Ъ», что ставка субсидии за провоз социальных категорий граждан для частных компаний меньше, чем для ГУП «Пассажиравтотранс», которое также, в отличие от коммерческих компаний, получает дотации на обновление подвижного состава.

Дмитрий Даугавет называет развитие городского транспорта в Петербурге инерционным. По его мнению, Петербург не только отстал в этом от мировых мегаполисов, но даже и не пытается догнать. «За двадцать лет так и не открыто ни одной линии легкорельсового транспорта (скоростного трамвая), который мог бы быть быстрее и дешевле, чем метро, охватить окраины и сделать неактуальной значительную часть автобусов и маршруток. Давно пора строить сквозное метаметро из пригорода в пригород по типу парижского RER», — уверен он. Сеть городского транспорта нечем заменить или ускорить, кроме как личными автомобилями, признает эксперт.

Артем Кирсанов