ДИРЕКЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



ПРИОРИТЕТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «ТЕХИНФОРМ»

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

участникам IV Международной ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области»



Уважаемые коллеги!

От имени Министерства транспорта Российской Федерации приветствую участников и гостей IV Международной ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области является важной частью транспортной системы Российской Федерации и включает в себя крупнейшие морские порты России, Волго-Балтийский водный путь, сети трубопроводов, железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, которые обеспечивают международные и внутренние грузовые и пассажирские перевозки и делают транспортную систему города и области стратегически важной для экономики страны и ее безопасности.

Эта конференция — значимое для развития Северо-Запада мероприятие, способствующее формированию предложений, внедрение которых содействует росту инновационного потенциала транспортной отрасли и повышению ее конкурентоспособности.

Ключевая тема конференции в 2017 году – транспортные системы будущего. В целях эффективного взаимодействия федеральных и региональных органов государственной власти, а также бизнес-сообщества по основным направлениям развития транспортной инфраструктуры двух регионов в рамках пленарного заседания планируется обсуждение вопросов создания современной транспортной системы, основанной на передовых технологиях и новых стандартах, а также перспективах развития транспортной отрасли.

Сегодня необходимо делать ставку на внедрение современных технологий, логистических и управленческих схем, проектное управление, создание крупных мультимодальных узлов, развитие транзитного потенциала, интеллектуальных транспортных систем и цифровую экономику, а также активнее использовать механизмы государственно-частного партнерства.

Уверен, что конференция внесет свой вклад в решение важнейшей задачи — обеспечение устойчивого развития Санкт-Петербургского транспортного узла, являющегося приоритетным направлением развития транспортной системы страны, позволит выработать конструктивные решения по вопросам стратегического развития транспортной системы городской агломерации.

Министр транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколов



РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



М. Ю. СОКОЛОВ, Министр транспорта Российской Федерации

Развитие транспортной системы регионов России и, в частности, Северо-Западного Федерального округа является одним из приоритетных направлений деятельности Министерства транспорта России. Петербург и Ленинградская область входят в число ведущих субъектов Российской Федерации, во многом формируя ключевые тренды в развитии государства. Территория двух регионов является стратегически важной для расширения международных экономических связей страны, повышения значимости в системе мировых транспортных маршрутов, роста внешней и внутренней торговли, а также туризма.

Основным элементом развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области является транспортная система, которая создает конкурентные преимущества национальной экономики и транспортного комплекса страны.

Стратегической целью совершенствования транспортной системы этих двух субъектов является эффективное развитие транспортной инфраструктуры, обеспечение спроса отраслей экономики на транспортные услуги для повышения конкурентоспособности и устойчивого экономического роста, улучшения качества жизни населения.

Обеспечить согласованность развития транспортных артерий и пассажирского транспорта Санкт-Петербурга и Ленинградской области возможно только при активном расширении сети автомобильных и железных дорог, метрополитена и скоростного рельсового транспорта, транспортно-пересадочных узлов, реализации скоростных дуговых связей внеуличного общественного транспорта, создании разветвленной маршрутной сети на территориях нового освоения, отводе транзитных потоков индивидуального транспорта из центра города, организации новых транспортных связей улично-дорожной сети и внедрении инновационных транспортных систем.

С целью сбалансированного развития двух пограничных субъектов РФ АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» обеспечивает координацию действий органов государственной власти и бизнес-сообщества, управляя ходом реализации плана мероприятий, предусмотренных в Стратегии комплексного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года. Стратегия разработана АНО в 2016 году совместно с правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области и предусматривает взаимоувязку мероприятий по развитию федеральных проектов транспортной инфраструктуры с региональными. Деятельность Дирекции по реализации Стратегии позволяет повысить конкурентоспособность транспортной системы регионов, обеспечив рост транзитного потенциала страны, улучшить ее экономический и инвестиционный климат на мировой арене.

Объекты транспортной инфраструктуры двух соседствующих регионов — это ключевые точки крупнейших международных коридоров: «Европа — Западный Китай» и «Север–Юг». По территории регионов проходят важнейшие федеральные трассы, обеспечивающие выход к портам Балтийского, Баренцева, Белого морей, подъезды к международным автомобильным пунктам пропуска в сторону Скандинавии, Прибалтики, Польши. До 2020 года приоритетными являются проекты по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог «Балтия», «Нарва», «Скандинавия», а также подъездов к порту Усть-Луга, к которому уже в 2017 году пройдет современная автодорога.

Одна из крупнейших федеральных трасс страны, проходящая по территории регионов, — скоростная автодорога М-11 протяженностью 670 км. На сегодняшний день в эксплуатацию введен ряд участков дороги общей протяженностью 120 км. В 2017 году запланирован ввод обхода Торжка и открытие рабочего движения на подходах к Великому Новгороду с новым мостом через р. Волхов. Ввод всей трассы планируется на рубеже 2018–2019 гг.

Ключевые объекты, обеспечивающие транспортную мобильность Санкт-Петербургской городской агломерации, — это объекты федерального уровня. Так, в Петербурге эффективно функционирует крупнейший проект государственно-частного партнерства не только в России, но и в Европе, окончательно введенный в эксплуатацию в 2016 году, — Западный скоростной диаметр. Сегодня магистраль уже принимает свыше 300 тыс. автомобилей в сутки. Для обеспечения комфорта пользователей используются новейшие системы оплаты — электронные транспондеры. ЗСД — это знаковый пример в практике эксплуатации платных дорог, с учетом высокой востребованности которого в Петербурге начата работа по реализации трех новых перспективных развязок на нем. Помимо этого, в целях снижения нагрузки на улично-дорожную сеть города ведется предпроектная проработка по строительству новой дороги — Восточной широтной магистрали протяженностью более 20 км и пропускной способностью до 100 тыс. автомобилей в сутки с новым мостом через р. Неву.

Санкт-Петербургский транспортный узел обеспечивает функционирование федеральных объектов, включая 50% российских международных автомобильных перевозок и перевалку грузов через крупнейший российский морской порт «Большой порт Санкт-Петербург», мощность которого составляет около 100 млн т. в год. Планомерное наращивание мощности морского порта дает ощутимые результаты, объем перевалки грузов вырос на 13% по сравнению с прошлым годом, прежде всего, за счет экспортных грузов.

По результатам 2017 года рост пассажирских перевозок железнодорожным транспортом составляет около 10%, в первую очередь за счет пригородных перевозок. Объем грузовых перевозок по сети РЖД через морские порты Северо-Запада за последние пять лет увеличился более чем в 1,5 раза, и составит на конец 2017 года 135 млн т. В портах Санкт-Петербург, Усть-Луга и Мурманск переваливается более 85% этих грузов.

Еще один крупный проект — комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива.

Благодаря мерам государственной поддержки на воздушном транспорте сформирован стабильно развивающийся и растущий рынок внутренних перевозок. Аэропорт Пулково, реализованный на принципах ГЧП, уже в 2017 году вплотную подойдет к рекордному уровню — 16 млн пассажиров. По концессионному соглашению это основание для начала следующего этапа проектирования и строительства второй очереди международного хаба. При этом терминал Пулково-2 будет задействован для обслуживания рейсов во время Чемпионата мира по футболу 2018, а после его окончания — для бюджетных перевозчиков.

Активно развиваются сегодня и программы приграничного сотрудничества, в рамках которых предусмотрены меры по финансированию содержания и модернизации развития пунктов пропуска на финском направлении.

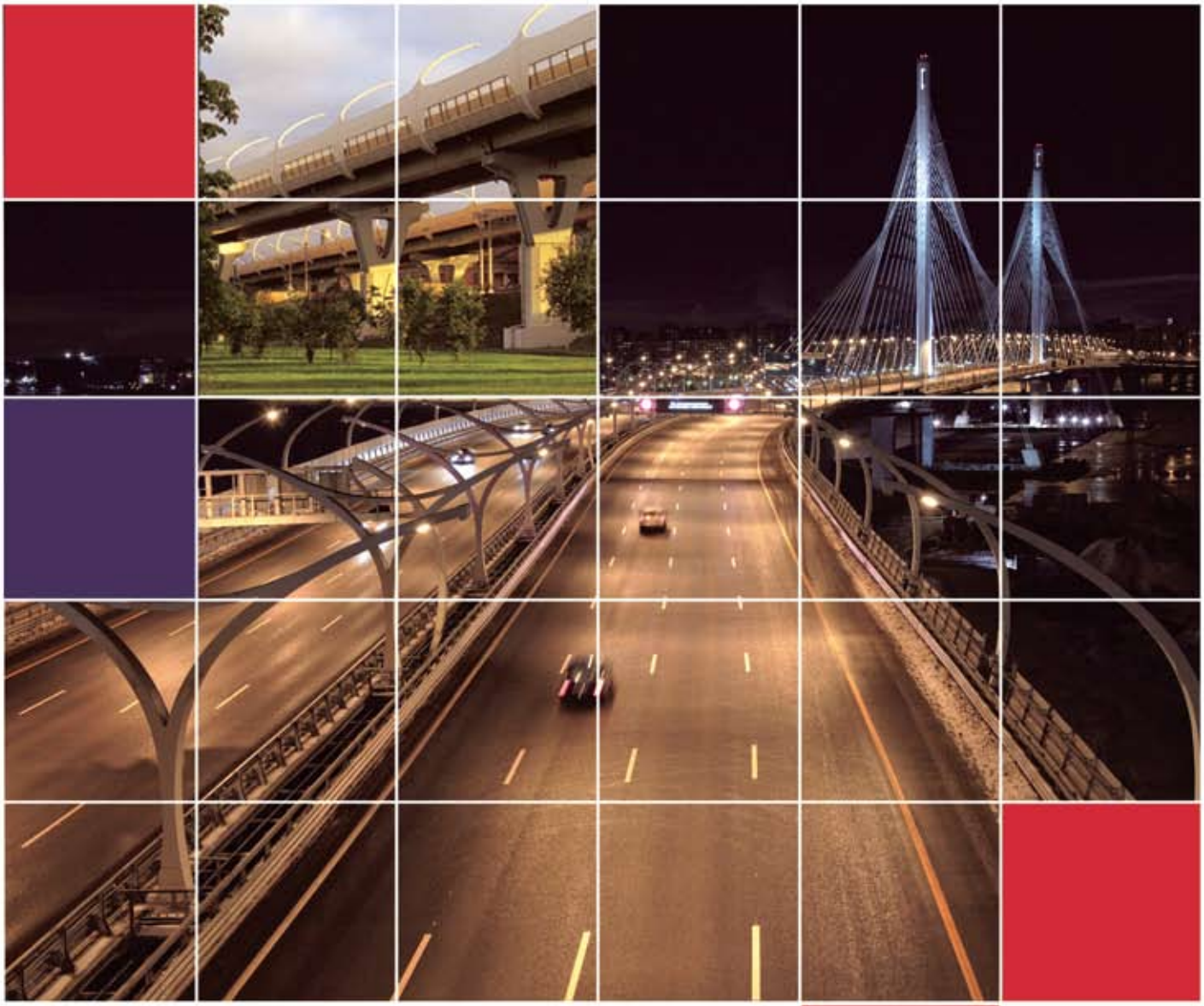
Минтрансом России делается все возможное и необходимое для того, чтобы транспортная система Северо-Западного региона была не сдерживающим фактором, а стимулирующим развитие всей экономики нашей страны.

Отраслевой журнал

ИННОВАЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ДОРОГИ

Профессиональный взгляд на дорожную инфраструктуру



Информационное агентство «ТехИнформ»

192007, Санкт-Петербург,
ул. Тамбовская, д. 8. лит.Б, офис 35
Тел.: (812) 490-47-65, (812) 905-94-36
office@techinform-press.ru
www.techinform-press.ru

Вокруг Санкт-Петербурга сформировалась крупная агломерация, углубляющаяся от центра города в Ленинградскую область на полсотни километров. Одним из важных шагов развития агломерации стало строительство Кольцевой автомобильной дороги. Сегодня скоростная магистраль федерального значения фактически работает как городская трасса, а не просто как транспортный обход. КАД формально очерчивает границы города, но не ограничивает территорию урбанизированного расселения — часть граждан, которые де-юре проживают в Ленинградской области, де-факто являются петербуржцами. Но несмотря на глубокую интеграцию, границы зон ответственности разных субъектов РФ оставались слабым местом государственной политики по развитию единой транспортной системы. В связи с этим в 2013 году была создана АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области», призванная, в частности, взаимоувязать действия профильных органов власти двух регионов. Об успехах, текущих проектах и приоритетных задачах Дирекции рассказывает ее глава Кирилл Поляков.



КИРИЛЛ ПОЛЯКОВ О ТРАНСПОРТНОМ БУДУЩЕМ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ



– Кирилл Валентинович, какие функции выполняет Дирекция? Какие задачи перед ней стоят? Что удалось сделать за время ее существования?

— Если кратко, то наша главная задача заключается в координации действий органов государственной власти и субъектов естественных монополий, которые напрямую влияют на развитие транспортной отрасли Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Сейчас у нас в работе более десятка проектов по различным направлениям. Это не только автомобильные и железные дороги, но и развитие морских портов и аэропортов. Большое внимание уделяем проработке концепции строительства транспортно-пересадочных узлов. Мы привлечены к работе по развитию проектов в рамках приграничного сотрудничества. По ряду объектов Дирекция прорабатывает концепцию или выступает в роли заказчика на подготовку предпроектной документации. Также мы развиваем направления по АСУДД — современным системам управления транспортом.



На мой взгляд, наше главное достижение заключается в том, что сегодня выстроено четкое взаимодействие между властями города и области. Это позволило вывести на качественно новый уровень решения по развитию транспортной инфраструктуры, в первую очередь, на границах регионов. Вперед продвинулись совместные проекты по развитию улично-дорожной сети, интеграции пригородного железнодорожного сообщения в общую систему пассажирского обслуживания агломерации, развитие транспортно-пересадочных узлов и многие другие важные и востребованные для регионов проекты.

– Одним из самых ожидаемых проектов, с которыми работает Дирекция, можно назвать строительство транспортно-пересадочного узла в Девяткино. На какой стадии его реализация?

— Безусловно, для нас это один из знаковых проектов. ТПУ «Девяткино» включает в себя станции железной дороги и метрополитена, междугородный и международный автовокзал. На сегодняшний день по заказу Дирекции разработана Концепция первой очереди ТПУ, предусматривающая размещение автовокзала и зоны обслуживания городских и пригородных автобусных маршрутов на очень сложной, насыщенной инженерными коммуникациями территории — с учетом санитарной зоны высоковольтных линий электропередач, санитарной зоны теплосети и полосы отвода ОАО «РЖД». В перспективе планируется создание перехватывающей парковки, чтобы жители области могли оставлять здесь личный транспорт и пересаживаться на общественный, а также дальнейшее развитие общественно-деловой зоны территории. Сейчас перед нами стоит задача подключения автовокзала к кольцевой автодороге. В 2014 году Дирекция подготовила предпроект, а наше подведомственное Региональное агентство транспортной инфраструктуры выступило в роли заказчика проектно-сметной документации.

В начале октября стартовал первый этап строительства транспортной развязки с КАД в створе Гражданского пр. Теперь под кольцевой жители района Мурино-Бугры могут проехать на пр. Культуры и вернуться обратно. Строительство основной развязки запланировано на 2018–2019 гг., планируется привлечь частные средства. На сегодняшний день проект согласован и прошел госэкспертизу. Обеспечить транспортное сообщение с ТПУ поможет и новая дорога, которая пойдет в обход пос. Мурино и Новое Девяткино.

Параллельно будет вестись строительство зданий и сооружений пересадочного узла. В скором времени здесь появится новый комфортный международный автовокзал, который позволит вывести часть пассажирских потоков за пределы Петербурга.

– Дирекция глубоко вовлечена в процесс подготовки проекта строительства Широтной магистрали на северо-востоке Петербурга. Как вы оцениваете перспективы этого проекта?

— Если говорить о перспективах Широтной магистрали как новой скоростной платной дороги, то у нас уже есть



блестящий пример ЗСД. Это не просто сложное и красивое инженерное сооружение, а жизненно необходимая дорога, удобство пользования которой оценили уже многие жители и гости города.

Сейчас по заказу АО «ЗСД» выполняются предпроектные проработки по новой магистрали. Дирекции поручено разработать проекты планировки территории в пределах Ленинградской области. Это два участка: от границы Петербурга до КАД и от КАД до Мурманского шоссе. Также летом на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Министр транспорта Максим Соколов поручил нам проработать маршрут подключения к Широтной магистрали трассы, соединяющей Колтуши и Всеволожск. Эта дорога позволила бы улучшить транспортную доступность Всеволожского района, одного из густонаселенных в области. Хочу отметить, что работа ведется высокими темпами.

– Известно, что на этом же заседании Корсовета Министр поручил проработать возможность включения в состав моста через р. Неву в створе ул. Фаянсовой и Зольной линии ЛРТ. Как в целом продвигается идея легкого рельсового транспорта в регионе?

— Вопрос возможности устройства рельс на мосте в составе Широтной магистрали прорабатывают коллеги из АО «ЗСД» совместно с проектировщиками. Полагаю, на одном из ближайших заседаний Корсовета они доложат о целесообразности такого совмещения.

Что же касается ЛРТ в целом — не такой уж он и легкий, этот транспорт. В смысле финансов. Для властей Петербурга развитие скоростного рельсового сообщения с пригородами стоит в приоритете. Область поддерживает эту инициативу, но существенным препятствием становится ограниченность бюджетных возможностей. Учитывая это, на сегодняшний день мы видим решение проблемы в вовлечении существующих железнодорожных линий в транспортный комплекс Санкт-Петербургского транспортного узла. И у нас уже есть успешный опыт.

Яркий пример — организация железнодорожного сообщения между г. Сертолово и станцией «Левашово», где электрички планируется пустить по ведомственным путям, проходящим по землям Минобороны. На этом мы не останавливаемся, сейчас прорабатываем направление на Кудрово.

– Один из трендов государственной политики в области развития транспорта в регионах связан с распространением проектов, основанных на государственно-частном партнерстве. Как вы оцениваете перспективы ГЧП в Петербурге и области?

—. Безусловно, реализация ЗСД — удачный проект, подтверждающий не просто жизнеспособность, но и высокую эффективность ГЧП. Есть и новые примеры партнерства государства и бизнеса. Как я сообщал ранее, сейчас в работе реализация проекта ТПУ «Девяткино», а также строительство дороги от границы города в обход Мурино и Нового Девяткино с дальнейшим



примыканием к региональной трассе «Санкт-Петербург — Матокса» во Всеволожском районе.

В реализации этих проектов активно участвует бизнес. Так, все расходы по первому этапу транспортного обеспечения ТПУ «Девяткино» — строительству дороги с «проколом» под КАД — легли на частный капитал, а это свыше 100 млн рублей. В роли инвесторов инициативно выступают в первую очередь компании, заинтересованные в обеспечении транспортной доступности своих жилищных проектов. Что касается самого ТПУ и нового здания автовокзала, то это классический пример ГЧП. Проект интересен компаниям, которые в перспективе будут его эксплуатировать.

– Модернизация транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга является первостепенной задачей в рамках подготовки города к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Какие проекты реализуются? Насколько город готов?

— Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга был разработан план строительства необходимых дорожных объектов, которые позволят создать комфортные условия для гостей и участников чемпионата, а в дальнейшем обеспечат жителей города новыми транспортными маршрутами.

В соответствии с Федеральной программой подготовки к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу и региональной Программой подготовки Санкт-Петербурга к проведению мероприятий Чемпионата мира по футболу на 2014–2018 гг. предусмотрена реализация восьми объектов транспортной инфраструктуры, по трем из которых завершено строительство: это путепроводная развязка на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским пр., обеспечение транспортной связи ЗСД с Васильевским и Петроградским районами, пешеходно-транспортный мост в створе Яхтенной улицы.

Ведется строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена, включая станцию «Новокрестовская», которая будет располагаться в пешей доступности от стадиона, строительство наб. Макарова, строительство моста в районе о. Серный, реконструкция Тучкова моста. Большинство мероприятий должны завершиться в I–II кварталах 2018 года, но строго до начала матчей чемпионата. К встрече ЧМ-2018 город будет готов.

– В последнее время все чаще говорят о новых, перспективных видах транспорта. К каким изменениям стоит готовиться Петербургу и области в этом плане?

— Ориентация на новые виды транспорта — тренд, характерный для всей страны. На ведущих специализированных площадках говорят о беспилотниках, электромобилях, в целом о технологиях, которые могут принципиально изменить отрасль. Но взглянем на проблему нового транспорта с позиций, диктуемых сегодняшним днем. Если беспилотники — это достаточно далекая перспектива, то электробусы уже давно тестируются в Москве в рамках программы «Чистое небо». В Петербурге идут такие же процессы. Наше ближайшее будущее — общественный транспорт на газомоторном топливе и электробусы.

Здесь на первый план выходит природоохранная тема. Президент России поставил задачу по повышению экологичности транспорта, и все регионы — не только Москва и Санкт-Петербург — должны заняться ее решением. Этот процесс имеет серьезную государственную поддержку — Минпромторг предоставляет серьезные субсидии на приобретение нового подвижного состава, отвечающего требованиям экологии.

В итоге такой транспорт эффективен не только экологически, но и экономически. Так, машины на газовом топливе, при более высокой стартовой стоимости, значительно выигрывают на этапе эксплуатации по сравнению с обычными дизельными автобусами.

Внимание к экологии, развитие системы общественного транспорта, внедрение умных технологий — вот будущее современной агломерации.



НА РУБЕЖЕ ДВУХ РЕГИОНОВ





СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ В ПРИГРАНИЧНОЙ ЗОНЕ

Одна из стратегических задач Дирекции — продвижение приграничного партнерства в сфере транспорта и логистики, развитие отношений с соседними государствами. В этой работе она ориентирована на решение вопросов по совершенствованию региональной транспортной системы во всех ее аспектах: безопасность, комфортность, воздействие на окружающую среду. В настоящее время в рамках программы международного сотрудничества ведется проработка двух проектов: строительство новой автомобильной дороги от г. Выборга до МАПП «Брусничное», а также велосипедной дорожки от г. Светогорска в Ленинградской области до границы с Финляндией.



ВЕЛОМАРШРУТ: РОССИЯ — ФИНЛЯНДИЯ

Дирекция завершила оформление и подала заявку на финансирование проекта «Адаптация новых подходов развития велосипедного транспорта и веломаршрутов между Россией и Финляндией в целях улучшения безопасности, мобильности и окружающей среды и продвижения социального развития». Он будет способствовать развитию и продвижению приграничного партнерства в сфере транспорта и логистики международного уровня.

В рамках реализации проекта «Адаптация новых подходов развития велосипедного транспорта и веломаршрутов между Россией и Финляндией в целях улучшения безопасности, мобильности и окружающей среды и продвижения социального развития», помимо строительных работ планируется провести еще целый ряд мероприятий: пересмотр существующих правил пересечения границы, разработка концепции велосипедной инфраструктуры и развитие туризма, организация образовательных семинаров, формирование сети веломаршрутов на приграничных территориях, проведение конференций и велопробегов, а также внедрение комплекса мер по информированию жителей приграничных территорий о возможностях пересечения границы на велосипеде. Стоимость работ и услуг неинфраструктурной составляющей проекта составляет около 1,98 млн евро.

Среди инициаторов и партнеров проекта — Центр экономического развития, транспорта и окружающей среды Юго-Восточной Финляндии, МО «Светогорское городское поселение» Выборгского района Ленинградской области и г. Иматра.



Николай Асаул, заместитель Министра транспорта Российской Федерации

В рамках развития приграничного сотрудничества с Финляндией будет создан первый в России пункт пропуска на принципах Bicycle friendly. С финской стороны уже построен участок велодорожки, на котором отмечается значительный трафик. Со своей стороны мы должны не просто построить новую велотрассу до пункта пропуска, но кардинальным образом изменить технологическую схему контрольных органов, создать максимально комфортную среду для людей с велосипедами. Велосипедисты не должны ютиться между грузовиками и автобусами. Для них необходимо создать отдельные полосы и «окна», упрощающие переход границы. Если этот опыт окажется удачным, аналогичные принципы организации велосипедного движения будут внедрены и на других пунктах пропуска, где это будет актуально.

Проект получил большую поддержку жителей Светогорска и членов сообществ велосипедистов-любителей — общественных организаций «Велопитер» и «Велосипедизация Санкт-Петербурга». При подготовке обоснования и выборе трассы учитывались данные социологического опроса по вариантам размещения велодорожки и условиям, создаваемым для пересечения границы на велосипеде. Онлайн-опрос проводился в социальных сетях, на портале Светогорского городского поселения и сайте «Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области». Это первый пример совместной разработки комплексного подхода к развитию велосипедного движения в приграничных регионах, который затрагивает не только инфраструктурную составляющую, но и общественную деятельность.

В рамках проекта для обеспечения удобства и комфортности проезда при пересечении границы на велосипедах будет проведена модернизация инфраструктуры пункта пропуска «Светогорск». МАПП будет дополнительно оснащен всем необходимым: стойками для парковки, дорожными указателями и разметкой. Планируется, что велодорожка «Светогорск — Иматра» будет отдельной, протяженностью около 3,5 км. Работы по ее созданию будут включать в себя переустройство опор освещения, переоборудование инженерных сетей. Срок реализации проекта составит около трех лет.

Проект планируется реализовать на средства Программы приграничного сотрудничества «Юго-Восточная Финляндия — Россия 2014–2020» (позволяющей профинансировать до 80% суммы).





НОВАЯ ДОРОГА К ПОГРАНПЕРЕХОДУ

В 2013 году в рамках программы партнерства «Северное измерение» Россией и Финляндией был заявлен совместный проект по подготовке документации по ремонту служебной дороги Сайменского канала и строительству нового участка дороги между МАПП «Брусничное» и Выборгской объездной дорогой. С инициативой по поводу создания новой дороги в начале 2013 года выступила администрация Выборгского района при поддержке мэра финского города Лаппеенранта. Было заявлено, что ныне существующая трасса исчерпала запас пропускной способности и стала небезопасной.

В июне 2017 года в Дирекции было проведено совещание специальной экспертной группы, собранной



ПРОГРАММА ПС 2014–2020

Программа ПС «Россия – Юго-Восточная Финляндия 2014-2020» – одна из трех программ, реализуемых в пограничных регионах между Финляндией и Россией. Программа реализуется в таких основных регионах: Южная Карелия, Южное-Саво и Кюменлааксо в Финляндии; Санкт-Петербург и Ленинградской области в России. Прилегающие регионы: Уусимаа, Пяйят-Хяме, Северное Саво, Северная Карелия в Финляндии и Республика Карелия в России. В дополнение к этому, города Турку и Москва, смогут участвовать в качестве основных экономических и культурных центров с некоторыми ограничениями в использовании финансов и уровня партнерства в проектах. Общий объем финансирования Программы 72,3 млн. евро, из которых софинансирование ЕС составляет 50%, а вторые 50% одинаково разделены между государственным софинансированием Финляндии и России.

для обсуждения проекта строительства новой трассы. В ее состав вошли представители целого ряда организаций, в числе которых Министерство транспорта России, Министерство транспорта и связи Финляндии, Транспортное агентство Финляндии, АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» и подведомственное ей ООО «РАТИ». Региональный центр экономического развития, окружающей среды и транспорта Юго-Восточной Финляндии, Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, ФКУ Упрдор «Северо-Запад», ГКУ «Ленавтодор», а также партнерство «Северное измерение» по транспорту и логистике. Участники экспертной группы подтвердили целесообразность строительства автомобильной дороги между Выборгом и пунктом пропуска «Брусничное», которая отвечала бы требованиям возросшего пассажиропотока и обладала должной пропускной способностью.

Новая дорога входит в схему территориального областного планирования. Однако начать ее строительство станет возможным только после завершения работ по реконструкции автомобильной дороги А-181 «Скандинавия». В этой связи Дирекция приняла решение выполнить предпроектные проработки по строительству дороги в соответствии с существующими проектными решениями трассы «Скандинавия».

Для финансирования работ по подготовке предпроектной документации использовался механизм получения гранта со стороны партнерства «Северное измерение» по транспорту и логистике (ПСИТЛ). Ассамблея доноров «Северного измерения» выделила 200 тыс. евро на первоначальный этап подготовки проекта строительства новой автодороги от Выборга к пункту пропуска «Брусничное» на границе с Финляндией. В декабре 2017 года между Дирекцией и партнерством будет подписано соглашение о принятии этого гранта.

РАЗРАБОТКА ОБЪЕДИНЕННОЙ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Территория, объединяющая Санкт-Петербург и прилегающие к нему районы Ленинградской области, обладает значительным экономическим и производственным потенциалом, выполняет промышленные, транспортные, научно-образовательные, культурные, туристские и управленческие функции.
Численность постоянного населения, проживающего на данной территории, составляет 6,1 млн человек. Рост количества жителей происходит преимущественно за счет миграционного прироста. В соответствии с прогнозом, к 2048 году численность проживающего здесь населения может увеличиться на 50%, однако существующая дорожная сеть уже сегодня не справляется с транспортными нагрузками. Ситуация усугубляется миграциями работающих в Петербурге областных жителей. Отсутствие синхронизации действий правительств субъектов в процессе принятия решений о реализации тех или иных проектов в условиях масштабной застройки растущей агломерации приведет к транспортному коллапсу уже в краткосрочной перспективе.
В этой связи Координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области дал поручение Дирекции приступить к разработке Объединенной комплексной транспортной схемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (ОКТС).

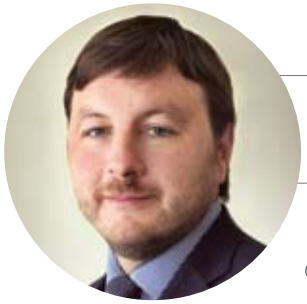
ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Основная цель разработки схемы — определение оптимального варианта градостроительного развития Санкт-Петербургской агломерации путем синхронизации решения вопросов территориального планирования в части развития транспорта, формирования принципов и приоритетов транспортного обеспечения за счет оптимизации спроса и предложения на передвижение, увязки текущих и прогнозных территориальных, временных, финансовых и иных ресурсов, требуемых для развития транспортной инфраструктуры.

ОКТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области призвана определить основные принципы и приоритеты развития транспортной системы, основываясь на потенциале территории проектирования, включающей в себя Санкт-Петербург, а также территории семи муниципальных районов (Волосовского, Всеволожского, Выборгского, Гатчинского, Кировского, Ломоносовского, Тосненского) и одного городского округа Ленинградской области (Сосновоборгского).

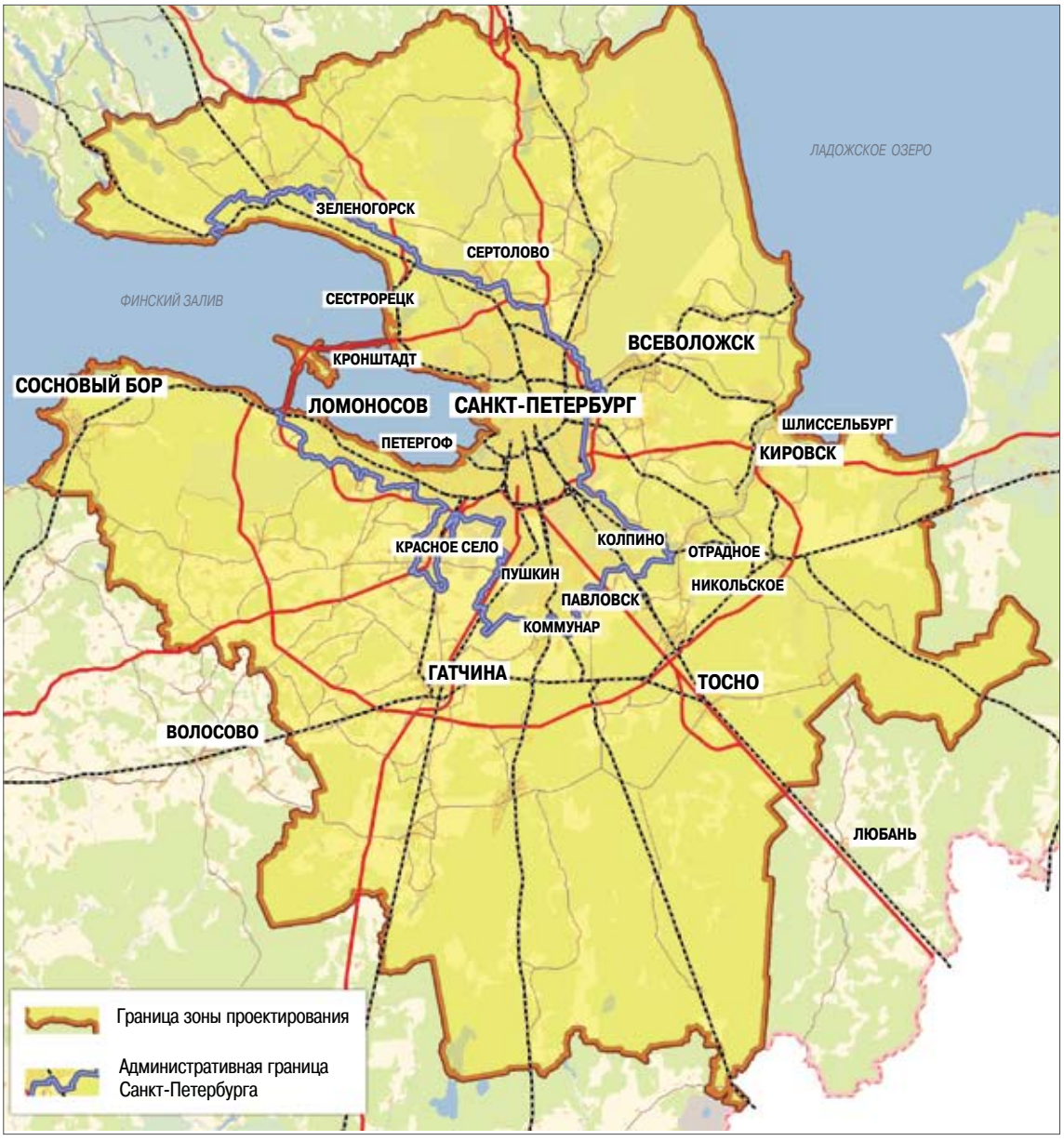
К основным задачам проекта относятся:

- формирование вариантов развития транспортной системы территории проектирования для решения проблем транспортного обеспечения населения;
- анализ и оценка эффективности мер по развитию инфраструктуры транспорта, определенных действующими градостроительными документами;
- определение технических параметров объектов транспортной инфраструктуры и требуемых земельных ресурсов для их размещения;
- укрупненная оценка затрат на создание объектов транспортной инфраструктуры на территории проектирования;
- разработка оптимального перечня мероприятий (объектов) развития транспортной инфраструктуры территории проектирования на период до 2048 года с выделением I очереди до 2019 года и II очереди до 2028 года на основании сравнительной оценки социально-экономической эффективности указанных мероприятий;



Вадим Власов, заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

Объединенная комплексная транспортная схема Санкт-Петербурга и Ленинградской области (ОКТС) прежде всего призвана сформировать принципы и приоритеты транспортного обеспечения для обслуживания смежных территорий Петербурга и области, а также обеспечить планирование их инфраструктурного развития. Комплексная схема развивает и дополняет решения, заложенные в ранее разработанной по заказу СПб ГБУ «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга» Концепции развития транспортной системы Санкт-Петербурга. В случае согласования ОКТС и воплощения в жизнь ее идей, большое влияние на разгрузку улично-дорожной сети города окажет реализация проекта второй кольцевой автодороги, предусмотренной схемой. Согласно ОКТС, прохождение КАД-2 планируется в границах Ленинградской области, но, очевидно, что проект существенно улучшит транспортную ситуацию всей агломерации.



- подготовка обосновывающих материалов для учета при разработке градостроительных документов города и области.

Разработка ОКТС позволит синхронизировать транспортное планирование Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что, в свою очередь, приведет к снижению потерь экономики регионов от отставания в развитии транспортного комплекса и увеличению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

ДОРОЖНАЯ СЕТЬ ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Анализ существующего состояния дорожной сети территории проектирования показывает высокую загруженность улично-дорожной сети, а также проблемы на подходах к Санкт-Петербургу со стороны Ленинградской области практически по всем направлениям.

Следует отметить высокую загруженность основных федеральных подходов к Санкт-Петербургу (Р-21 «Кола», М-10 «Россия», А-180 «Нарва») маятниковыми трудовыми корреспонденциями, а также проблемы транспортной доступности районов активно развивающейся жилой застройки (Кудрово, Мурино, Новое Девяткино, Бугры, Шушары, Янино).

При существующих планах развития территорий векторы основных миграций населения будут по-прежнему тяготеть из Ленинградской области в Санкт-Петербург, увеличивая тем самым нагрузку на радиальные направления. Загрузка улично-дорожной сети Санкт-Петербурга будет стремиться к пределам пропускной способности в часы пик, что будет провоцировать увеличение среднего времени в пути для всех видов автомобильного транспорта.

Для решения задач устойчивого формирования транспортной системы территории проектирования необходимо создать дорожную сеть, удовлетворяющую потребностям населения в передвижениях с минимальными затратами времени при обеспечении комфортности, надежности и безопасности. Кроме этого, необходимо обеспечить связность территорий Ленинградской области в непосредственной близости от Санкт-Петербурга, тем самым повышая их привлекательность для создания новых рабочих мест и смещения векторов маятниковой миграции из Санкт-Петербурга в Ленинградскую область. Приоритетом в развитии должны пользоваться внеуличные виды транспорта.

ГРУЗОВОЙ КАРКАС И ОСНОВНЫЕ ЗОНЫ ПРИТЯЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

Анализ развития промышленных зон и объектов терминально-складской инфраструктуры демонстрирует их тяготение к КАД (Каменка, Парнас, Ручьи, Ржевка, Нева, Обухово, Шушары, Предпортовая, Марьино, Бронка, Горелово, Уткина заводь). При этом наибольшая концентрация наблюдается в Южной планировочной зоне Санкт-Петербурга.

Формирование промышленного пояса в зоне тяготения КАД неизбежно приведет к увеличению доли тяжелого грузового транспорта в уже достаточно насыщенных транспортных потоках на КАД.

Увеличение загрузки КАД приведет к необходимости организации дополнительных широтных связей южнее и юго-восточнее Санкт-Петербурга (по линии Горелово — южная часть промзоны Шушары, Металлострой — Новосаратовка с выходом на Мурманское шоссе) в совокупности с организацией второй КАД.

Площади современных складских комплексов класса А и В по состоянию на начало 2017 года составляют около 3,1 млн м^2.

Основные площади качественных складских объектов сосредоточены в южной части Санкт-Петербурга и пригородов.

Размещение складских площадей в южной части Санкт-Петербурга обусловлено большей транспортной доступностью к объектам транспортной и логистической инфраструктуры: КАД, ЗСД, терминалы морского порта, Московское шоссе. В северной части высокая концентрация складских площадей наблюдается в промзоне Парнас, а в восточной части — в Уткиной заводи.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

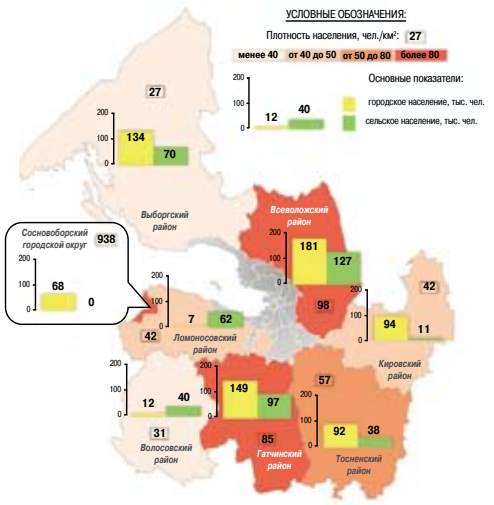
На сегодняшний день в зоне территории проектирования перевозка пассажиров осуществляется такими видами общественного пассажирского транспорта, как: социальный и коммерческий автобусы, электротранспорт (троллейбус и трамвай), метро, железнодорожный транспорт (электричка).

Динамика уровня подвижности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на общественном городском пассажирском автомобильном транспорте за 2015–2016 гг. показывает тенденцию к снижению. Это связано с ростом числа тех, кто использует личный автотранспорт. Для обслуживания пассажиропотоков из Санкт-Петербурга в периферийные районы территории проектирования в качестве общественного пассажирского транспорта используются автобусы средней вместимости и микроавтобусы, а также железнодорожный транспорт.

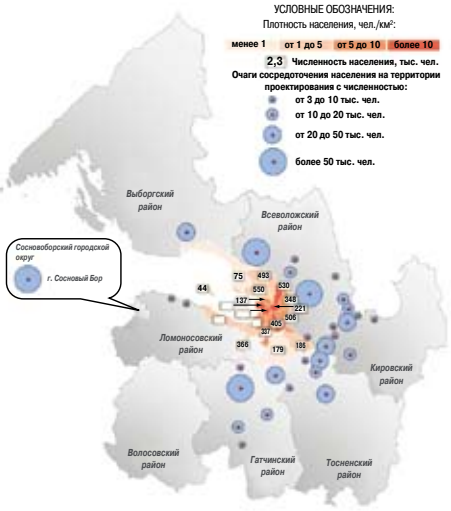
Низкая доступность внеуличных видов транспорта определяет их невысокие доли в объемах пассажирских перевозок.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ПО ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ



ОЧАГИ СОСРЕДОТОЧЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ



- СЕЛИТЕБНО-ТРУДОВАЯ НЕСБАЛАНСИРОВАННОСТЬ ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ в границах Ленинградской области составляет более 250 тыс. человек

- 40% экономически активного населения Ленинградской области, проживающего на территории проектирования, регулярно выезжает в Санкт-Петербург и районы области, выходящие за границы территории проектирования

Рост показателей территории проектирования к 2048 году	Санкт-Петербург	Ленинградская область
Увеличение физического объема ВРП	в 4,0 раза	в 2,5 раза
Увеличение объемов промышленного производства	в 3,4 раза	в 2,4 раза
Увеличение объемов розничной торговли	в 4,2 раза	в 3,1 раза
Увеличение среднегодовой численности населения	в 1,3 раза	в 2,0 раза

Отсутствие транспортных коридоров с приоритетными условиями движения общественного транспорта определяет его низкую скорость движения.

Пригородные железнодорожные перевозки плохо вовлечены в городскую пассажирскую систему при большом потенциале провозной способности.

Разрывы в трамвайной сети не позволяют формировать интегрированную маршрутную сеть, особенно в хордовых направлениях.

Существует потенциал развития велосипедного движения. При наличии велосипедной инфраструктуры, объемы поездок уже в текущих условиях увеличатся в 2 раза. Длина существенной доли трудовых поездок позволяет населению рассматривать велосипед как альтернативу не только общественному, но и индивидуальному транспорту.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАЗРАБОТКИ ОКТС

Мероприятия ОКТС направлены на повышение привлекательности территорий с точки зрения транспортной доступности. Это позволит осуществить эффективный переход к полицентрической модели.

Основные ориентиры при развитии транспортной системы территории проектирования:

- повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности на транспорте;
- сокращение времени поездки на общественном транспорте;
- повышение пропускной способности направлений «Санкт-Петербург — Ленинградская область», в том числе устранение проблемных узлов;
- создание единой сети рельсового транспорта;
- развитие внеуличного скоростного транспорта;
- увеличение доли общественного транспорта в обеспечении спроса на перевозки;
- развитие транспортно-пересадочных узлов, автостанций, вокзалов, конечных станций и разворотных колец, в особенности для обслуживания пригородных маршрутов;
- создание каркаса скоростных дорог и магистралей непрерывного движения;
- повышение связанности дорожной сети;
- структурирование движения грузового транспорта.

Окончание работ запланировано на IV квартал 2017 года. Результаты разработки будут представлены на очередном заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.



ВОСТОЧНОЕ ЗВЕНО В КАРКАСЕ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ПЕТЕРБУРГА

Опыт строительства и первого года эксплуатации Западного скоростного диаметра продемонстрировал эффективность государственно-частного партнерства при создании уникальных объектов транспортной инфраструктуры. Голосуя количеством поездок, горожане по достоинству оценили экономию, которую приносит проезд по платной дороге. Это добавило уверенности инвесторам, и в рамках ПМЭФ-2017 Правительство Санкт-Петербурга подписало сразу два соглашения о финансировании очередного мегапроекта — строительства Широтной магистрали с переправой через Неву. Готовность инвестировать в новую платную дорогу проявили ПАО «Банк ВТБ» и Евразийский банк развития. Стоимость строительства дороги протяженностью 22 км предварительно оценивается в 150 млрд рублей. Новая трасса пройдет по территории Петербурга и Ленинградской области, соединит ЗСД с КАД и Мурманским шоссе, а также станет важной составляющей каркаса скоростных дорог региона.

Магистраль уже получила свои основные очертания. По заказу АО «ЗСД» в рамках поручения Правительства города была выполнена предпроектная проработка. Проектировщики определили принципиальную техническую возможность реализации проекта, а также очертили трассировку Широтной магистрали. На сегодняшний день выполнена большая работа: определены актуальные требования и ограничения в отношении инженерных сетей, коммуникаций и охранных зон, учтено перспективное развитие железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, проанализирован спрос на магистраль, разработаны основные планировочные и технические параметры.

В соответствии с Генпланом Санкт-Петербурга Широтная магистраль станет одним из основных звеньев каркаса скоростных магистралей города наряду с Кольцевой автомобильной дорогой и Западным скоростным диаметром.

Широтная магистраль обеспечит прямую связь восточных районов с югом города и опосредованно через ЗСД — с севером, а также выведет транзитные потоки на систему скоростных магистралей в обход городских улиц. Таким образом, с появлением новой трассы транспортная система Санкт-Петербурга выйдет на новый уровень развития.

Трасса начинается на примыкании к ЗСД в районе Благодатной улицы и проходит внутри промышленного пояса южной планировочной зоны вдоль северного железнодо-



Семен Супоницкий, заместитель генерального директора, технический директор АО «ЗСД»

На сегодняшний день пока рано говорить о каких-то окончательных технических решениях в отношении Широтной магистрали. Точная трассировка, технические особенности, а также остальные характеристики новой трассы будут определены по результатам разработки проектной документации. По нашему заказу Институт «Стройпроект» разработал градостроительное обоснование, КРТИ и Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области сейчас занимаются подготовкой проекта планировки территории по участкам трассы. Предположительно разработка проектной документации начнется в середине следующего года.

ПЕРВЫЙ ГОД ЗСД

В декабре 2017 года исполнится год, как первые автомобили смогли проехать по Центральному участку Западного скоростного диаметра, что ознаменовало открытие движения по всей магистрали. В настоящее время уже очевидна ведущая роль проекта в транспортной системе Санкт-Петербурга.

С открытием центрального звена трафик удвоился и продолжил постепенный рост в течение всего времени эксплуатации. Сегодня на ЗСД фиксируется до 300 тыс. автомобилей в сутки. Таким образом, можно констатировать, что магистраль является одной из наиболее востребованных платных трасс страны.

Высокая интенсивность движения поставила перед Оператором дополнительные эксплуатационные задачи. В частности, для обеспечения пропускной способности на пунктах взимания платы необходимо было увеличить количество устройств для электронной оплаты проезда. В настоящее время более 78% пользователей ЗСД пользуются транспондерами, что позволяет им оплачивать проезд в безостановочном режиме и, следовательно, избегать затруднений на подъездах к ПВП. Столь массовое распространение электронных средств оплаты проезда является беспрецедентным показателем в России.

На сегодняшний день развитие магистрали продолжается. Проект предусматривает возможность строительства еще трех перспективных развязок ЗСД: с Шуваловским проспектом, Новым шоссе и улицей Шкиперский проток. Реализация данных развязок возможна в рамках Соглашения о ГЧП. Принципиальное решение о необходимости строительства перспективных развязок с учетом высокой востребованности магистрали принято на уровне Правительства Санкт-Петербурга. Сегодня уже утверждена дорожная карта по реализации проекта.



рожного полукольца по территориям Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского, Кировского районов до примыкания к КАД севернее д. Кудрово и далее следует до пересечения с Мурманским шоссе. Общая протяженность дороги составит около 22 км, из которых 14 км пройдут по территории Санкт-Петербурга, а 8 км — по территории Ленинградской области. Дорога будет иметь по три полосы в каждом направлении, а на участке между КАД и Мурманским шоссе — по две полосы в каждом направлении. В рамках проекта предусмотрено строительство десяти транспортных развязок и искусственное сооружение через Неву.

К слову, помимо решения транспортных задач, появление новой дороги создаст условия для редевелопмента территорий так называемого «серого промышленного пояса» города площадью более 4000 Га, который располагается вплотную к историческому центру.

Основные характеристики объекта были определены на этапе предпроекта, и в настоящее время ведется подготовка планировочной документации. Для этого трассу разделили на пять участков — три в границах города и два на территории области. Заказчиком работ по первым трем выступает Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. На сегодняшний день КРТИ разрабатывает проекты планировки территорий в отношении двух из трех участков Широтной магистрали:



Алексей Журбин, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

Относительно проекта Широтной магистрали уже выполнено градостроительное обоснование и в настоящее время Институт «Стройпроект» выполняет разработку проекта планировки территории по этапу 1 (От Западного скоростного диаметра до Витебского пр., включая транспортный узел на Витебском пр.) и этапу 2 (от Витебского до Союзного пр.). На текущий момент идет процесс согласования документации со всеми заинтересованными сторонами. Срок завершения работ — I квартал 2018 года.

В рамках подготовки проекта планировки территории по первым двум этапам трассы, как и на стадии градостроительного обоснования, основная задача — определить узкие места и наиболее сложные узлы, дать первоначальные предложения по их прохождению. Итоговые решения будут приниматься на этапе разработки проектной документации.



Предварительная трассировка Широтной магистрали скоростного движения с мостом через р. Неву в створе ул. Фаянсовая – ул. Зольная

от ЗСД до Витебского проспекта и от Витебского до Союзного проспекта. Эта работа должна быть завершена в феврале 2018 года, после чего город возьмется за следующий участок. Планировка территории на последних двух участках: от улицы Коммуны до КАД и от Кольцевой до Мурманского шоссе — поручена Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Проекты планировки территории по всей трассе должны быть завершены в течение 2018 года.

Кроме того, на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы, который состоялся летом 2017 года, Министр поручил Дирекции проработать возможность подключения к новой магистрали подъезда к г. Всеволожску через Колтушское шоссе, что обеспечило бы устойчивым транспортным сообщением этот густонаселенный район области. Разработку предпроектной документации по этому объекту планируется начать в следующем году.





ДВА ОБХОДА ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА

Как известно, от степени развития улично-дорожной сети, наличия скоростных хордовых и кольцевых магистралей зависит транспортная доступность районов внутри агломерации и, как следствие, комфорт передвижения большинства населения любого мегаполиса. В настоящее время существующие трассы, связывающие Санкт-Петербург и область в часы пик на подъездах к городу, крайне перегружены.
Строительство двух пограничных с Ленинградской областью объектов — на севере и юге Санкт-Петербурга — должно кардинальным образом изменить ситуацию в густонаселенных районах Красного Села и Нового Девяткино.





ОБХОД КРАСНОГО СЕЛА

А-180 «Нарва» — единственная федеральная трасса в Ленинградской области, не соединенная с КАД Санкт-Петербурга. Она является частью европейского маршрута Е20, соединяет Петербург с Ивангородом и уходит дальше по территории Эстонии. При этом на окраине мегаполиса трасса шириной в две полосы проходит через плотно застроенный район Красного Села.

Двухполосный проспект Ленина, в который на границе города переходит «Нарва», не справляется с существующей транспортной нагрузкой. В связи с этим по заказу Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга строится дорога в обход, которой топонимическая комиссия уже присвоила название Ивангородский пр. Однако, учитывая, что к 2030 году ожидается двойное увеличение населения пригородного Ломоносовского района, существующие и строящиеся автотрассы не смогут обеспечить необходимый уровень транспортной доступности.

Принципиально решить проблему можно, соединив «Нарву» с КАД. Были рассмотрены различные варианты прохождения нового участка магистрали и разработана предпроектная документация. Оптимальная трассировка выбрана на основании данных транспортного моделирования. Новая трасса I технической категории протяженностью около 13 км будет иметь три транспортные развязки: на съезде с «Нарвы» в районе д. Телези, возле пос. Капорское и на пересечении с КАД.

Дорога примет на себя транзит с Таллинского шоссе и часть внутригородских потоков из Красного Села, а также снизит нагрузку на Ропшинское и Гостилицкое шоссе. Это значительно улучшит транспортную доступность юго-западной части агломерации, даст стимул социально-экономическому развитию района, а также благоприятно повлияет на экологию.

Ориентировочная стоимость строительства составит порядка 6,2 млрд рублей. При этом проект имеет высокий инвестиционный потенциал. Анализ прогноза интенсивности движения и предварительной финансовой модели показал, что проект можно реализовать на основе государственно-частного партнерства с введением платы за проезд.

ВОСТОЧНОЕ И ЗАПАДНОЕ МУРИНО

Еще одна трасса, которая должна соединиться с КАД, проходит мимо интенсивно развивающихся территорий поселков Мурино, Новое Девяткино. Дополнительный «выход» из Петербурга здесь жизненно необходим — район, застроенный и продолжающий застраиваться крупными жилыми комплексами, с улично-дорожной сетью мегаполиса его соединяет одна дорога. Пропускной способности Токсовского шоссе явно уже недоста-



Михаил Москвин, заместитель председателя Правительства Ленинградской области по строительству

Вокруг Санкт-Петербурга есть два непохожих друг на друга дорожно-транспортных узла, развитием которых занимается администрация Ленинградской области и Дирекция по развитию транспортной системы двух регионов. Это район Мурино-Девяткино и юго-западное направление. В Мурино нам приходится решать уже сложившуюся проблему: в микрорайоне живут люди, которые испытывают сложности с выездом и въездом в свои дома. Этой осенью мы открыли «прокол» под КАД для жителей западного Мурино — это первый шаг к решению транспортной проблемы. Реализация второго этапа со строительством развязки с Кольцевой еще больше облегчит жизнь местного населения. Ленинградская область уже заложила финансирование развязки и готовит конкурсные процедуры. Дальнейшее строительство дороги с выходом на Токсовское шоссе окончательно решит вопрос транспортного обеспечения этих районов.

Второе направление — это работа на перспективу. Смещение акцента жилого строительства на южное направление практически неизбежно, девелоперы пойдут на юг. И уже сейчас мы продумали решения существующих и перспективных транспортных проблем. В частности, речь идет о строительстве обхода Красного Села с подъездом от трассы А-180 «Нарва» к КАД Санкт-Петербурга. Эта дорога позволит южным и юго-западным районам стать значительно доступнее и удобнее для людей и грузоперевозчиков.

точно. Кроме того, движение тормозят одноуровневые перекрестки со светофорным регулированием.

Новая дорога I технической категории начинается в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга на развязке с КАД с Пискаревским пр. и пройдет восточнее Мурино. Дорога выведет транзитный транспорт за пределы населенных пунктов, уберет пробки и улучшит экологическую обстановку в районе. Начало проектируемого участка в развязке КАД с Пискаревским пр., конец участка — выход на существующую автомобильную дорогу Санкт-Петербург — Матокса. Протяженность участка строительства — 7,2 км.

Проект предусматривает реализацию в два этапа: первый этап — развязка на территории Петербурга в створе Пискаревского пр.; второй этап — продолжение Пискаревского пр. по территории Ленинградской области с мостом через р. Охта.

Проект планировки территории разработан и утвержден. На сегодняшний день решается вопрос о форме реализации: строить трассу за счет бюджета, либо на принципах ГЧП. Предполагается, что проезд по дороге будет осуществляться на платной основе с бесплатным проездом для жителей Восточного Мурино.

Ряд транспортных мероприятий планируется осуществить и в Западном Мурино.

5 октября 2017 года было открыто движение по «проколу» под КАД до улицы Верхней. Запуск движения по новой дороге позволил разгрузить транспортные потоки в микрорайоне Западного Мурино и пос. Бугры, решив здесь серьезную транспортную проблему и дав возможность жителям выезжать на пр. Культуры с двух сторон. Срок строительства объекта составил 4 месяца. Стоимость реализации проекта — 108 млн рублей.

Второй этап подключения Западного Мурино — строительство основной транспортной развязки в разных уровнях с КАД в створе Гражданского пр. в районе метро «Девяткино». Благодаря транспортной развязке у жителей Мурино появится еще одна альтернатива, позволяющая сразу заезжать и съезжать с КАД. На сегодняшний день получено положительное заключение Главгосэкспертизы на ее строительство. Заключение контракта на проведение строительных работ запланировано на конец 2017 года. Стоимость составит порядка 976 млн рублей.

Стоит отметить, что строительство полноценной транспортной развязки не только решит вопрос транспортной доступности жилых кварталов в районе, но и поспособствует развитию таких важных инфраструктурных проектов, как ТПУ «Девяткино» и строительство региональной автодороги по титулу проекта «Автомобильная дорога нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург — Матокса» во Всеволожском районе Ленинградской области».


ТПУ «Девяткино»

ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Одной из важнейших задач по развитию системы общественного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга и Ленинградской области на сегодняшний день является перераспределение транспортных потоков и создание предпосылок для переключения жителей с личного транспорта на общественный. От эффективности решения этой задачи зависит качество жизни населения, производительность отраслей экономики и развитие градостроительного и социально-экономического потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Решение задачи может быть выполнено за счет обеспечения взаимодействия между различными видами пассажирского транспорта, повышения качества и комфорта обслуживания пассажиров путем создания логистически и пространственно связанных, комфортных и безопасных для использования транспортно-пересадочных узлов с перехватывающими парковками.

В целях этого в 2014 году Дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области была выполнена НИР на тему: Разработка подпрограммы реализации транспортно-пересадочных узлов пассажирского транспорта в местах соприкосновения маршрутных сетей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, с учетом необходимости создания перехватывающих парковок в составе транспортно-пересадочных узлов.

В рамках НИР выполнен анализ существующих отраслевых схем развития железнодорожного транспорта, Петербургского метрополитена, объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта, существующих пересадочных узлов в местах притяжения пассажиропотоков: железнодорожные, автобусные, речной и морской вокзалы, аэропорт, крупные пересадочные станции метро, плотно заселенные жилые и деловые районы города и области.

По результатам НИР был сформирован перечень перспективных ТПУ в местах соприкосновения маршрутных сетей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, из которых 6 были выбраны в качестве приоритетных проектов: Девяткино, Рыбацкое, Парнас, Купчино, Шушары, Юго-Восточная (Кудрово).



Екатерина Брязгина, заместитель генерального директора по управлению проектами ОАО «НИИАТ»

Для нас большая удача реализовать такой интересный проект, как ТПУ «Девяткино». Первоначально концепция предполагала возведение в составе ТПУ торгового комплекса и бизнес-центра. Однако при работе над предпроектной документацией мы столкнулись с серьезными сложностями. С востока территорию ТПУ ограничивала полоса отвода железной дороги, с запада — охранные зоны теплосетей и ЛЭП. Для строительства комплекса сооружений не оказалось места, а на дорогостоящий перенос инженерных сетей у Ленинградской области не хватало средств. В связи с этим мы предложили оставаться в существующих ограничениях. Это была сложная задача, но нам удалось разместить всю необходимую инфраструктуру в заданных границах. На сегодняшний день предпроектная документация готова и сдана заказчику.

Дирекцией на сегодняшний день прорабатываются Кудрово, Рыбацкое, Девяткино.

Необходимость создания и размещения транспортно-пересадочных узлов в Рыбацком и Девяткино обусловлена наличием сложившейся инфраструктуры метрополитена, железной дороги и общественного транспорта, необходимостью регулирования пассажиропотоков в условиях активного развития муниципальных районов и роста жилой застройки.

ТПУ «ДЕВЯТКИНО»

Проектируемый ТПУ «Девяткино» расположен на границе города и области в западной части Всеволожского района на территории МО «Муринское сельское поселение» в зоне интенсивного жилого строительства.

Существующая инфраструктура общественного транспорта представлена железнодорожным транспортом, первой линией петербургского метрополитена, сетью местных межмуниципальных маршрутов, междугородними автобусными маршрутами.

Основным показателем проекта является перспективный пассажиропоток ТПУ, который к 2030 году составит уже 170 тыс. пассажиров в сутки.

В связи с наличием на территории проектирования обременений, таких как санитарные зоны ЛЭП, теплосети и полоса отвода железной дороги, руководством Ленинградской области было принято решение о необходимости выделения в первую очередь строительства автовокзала с учетом существующих ограничений, так называемая Концепция первой очереди ТПУ «Девяткино», и по заказу Дирекции в 2017 году она была разработана.

В рамках Концепции ТПУ «Девяткино» разработаны оптимальные архитектурно-планировочные решения, увязывающие автовокзал, станцию метрополитена, железнодорожную станцию «Девяткино» и обеспечивающие эффективную организацию движения транспортных и пассажирских потоков.

В состав первой очереди ТПУ «Девяткино» входят следующие транспортные объекты:

- перроны высадки и посадки для пассажиров наземного городского пассажирского транспорта;
- перроны высадки для пассажиров междугороднего (международного) автовокзала;
- зона отстоя автобусов;
- плоскостная парковка;
- пешеходные коридоры для пассажиров метрополитена и железной дороги;
- зона междугородного (международного) автовокзала:
  - одноэтажное здание автовокзала площадью 680 м^2;
  - двухэтажное здание конечной станции для отдыха водителей площадью 170 м^2;
  - перроны посадки для пассажиров междугороднего (международного) автовокзала;
  - досмотровая зона подвижного состава и водителей.

С целью комплексного развития территории, прилегающей к ТПУ «Девяткино», проработана необходимость реализации мероприятий по обеспечению транспортной доступности ТПУ за счет подключения к существующим и планируемым магистралям. Это достигается путем реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры регионального и местного уровней, таких как:

- строительство первой очереди проекта «Строительство автомобильной дороги нового выхода Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автодорогу «Санкт-Петербург — Матокса» — строительство половины сечения перспективной автомагистрали и кругового пересечения у развязки с КАД до бульвара Менделеева;

- проектирование и реконструкция автодороги районного значения вдоль железной дороги от планируемого примыкания к строящейся транспортной развязке с КАД до начала планируемого заезда в зону высадки междугороднего/международного автовокзала в составе первой очереди ТПУ «Девяткино»;
- строительство объекта «Подключение международного автомобильного вокзала в составе ТПУ «Девяткино» к КАД. 2 этап. Транспортная развязка с КАД на км 30+717 прямого хода КАД».

В 2014 году Дирекцией разработана предпроектная документация по объекту: «Подключение международного автомобильного вокзала в составе ТПУ «Девяткино» к КАД» и подведомственное Дирекции ООО «Региональное агентство транспортной инфраструктуры» выступило техническим заказчиком работ за счет внебюджетных источников проектно-сметной документации по Объекту с выделением этапов:

- «Подключение международного автомобильного вокзала в составе ТПУ «Девяткино» к КАД. 1 этап. «Организация связи разобщенных территорий в п. Мурино с устройством проезда под КАД на км 30+717 прямого хода КАД» (далее – Проезд под КАД);
- «Подключение международного автомобильного вокзала в составе ТПУ «Девяткино» к КАД». 2 этап. Транспортная развязка с КАД на км 30+717 прямого хода КАД» (далее — Транспортная развязка).

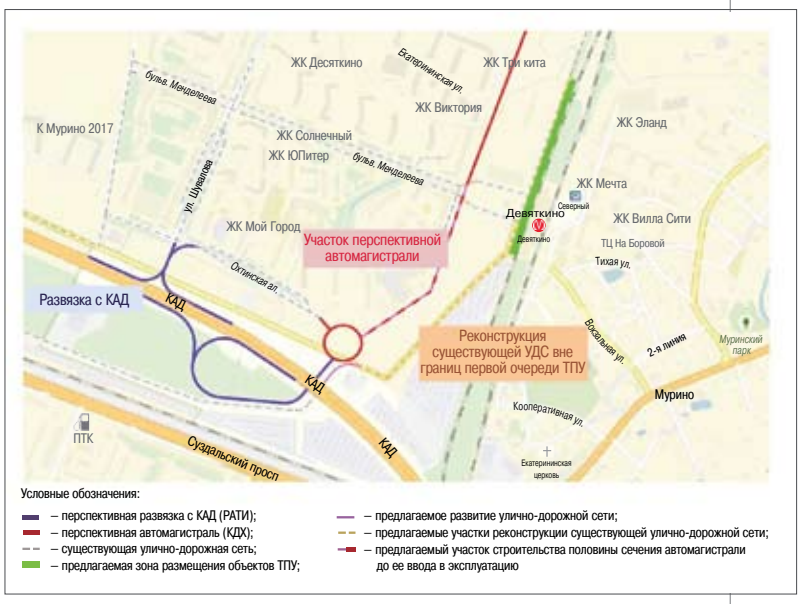
На сегодняшний день построен проезд под КАД до ул. Верхней. Запуск движения по новой дороге позволил разгрузить транспортные потоки микрорайона Западное Мурино, решив серьезную транспортную проблему и дав возможность жителям выезжать на пр. Культуры с двух сторон. Стоимость проекта составила 108 млн рублей и полностью осуществлялась за счет внебюджетных источников.

Строительство всего объекта запланировано на 2018–2019 гг. за счет средств федерального и регионального бюджетов, а также за счет внебюджетных источников. На сегодняшний день получено положительное заключение Главгосэкспертизы на проектно-сметную документацию. Ориентировочная стоимость строительства 976 млн рублей.

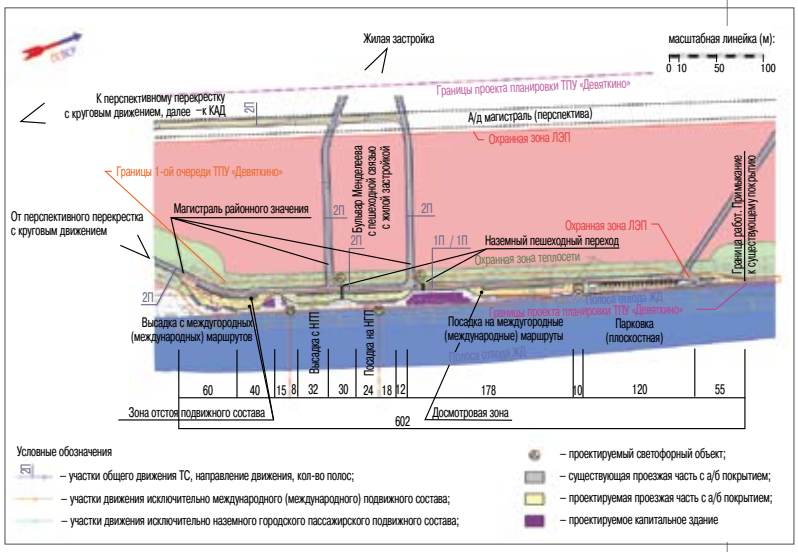
Реализация всех этих мероприятий позволит обеспечить не только транспортную связь ТПУ «Девяткино», одного из важнейших инфраструктурных проектов, но и поможет решить транспортную проблему вблизи жилых кварталов Муринского и Бугровского сельских поселений.

ТПУ «РЫБАЦКОЕ»

В 2016 году Дирекцией была разработана Концепция создания ТПУ «Рыбацкое», в составе которого: станция метрополитена, железнодорожная станция, остановки наземного городского и пригородного пассажирского



Объекты, обеспечивающие транспортную доступность ТПУ «Девяткино»

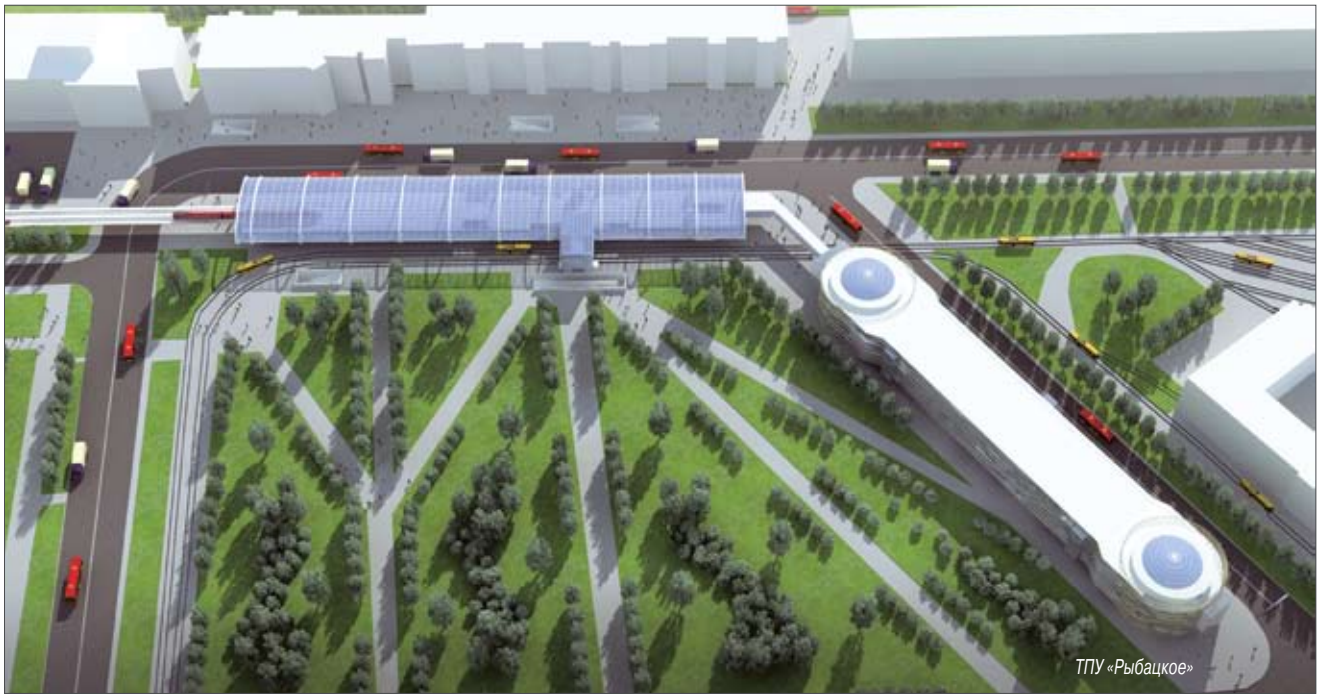


Транспортная схема ТПУ «Девяткино»

транспорта и ЛРТ, перехватывающая парковка автомобильного транспорта с использованием механизмов реализации модели государственно-частного партнерства.

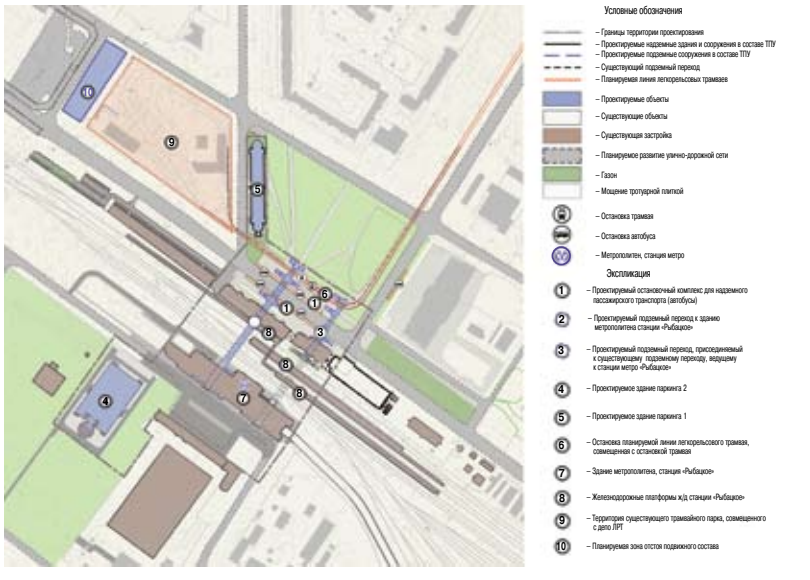
В рамках разработанной Концепции создания ТПУ «Рыбацкое» выполнено обоснование строительства ТПУ, с исполнительными органами государственной власти и профильными организациями согласовано архитектурно-планировочное решение с технологическим обоснованием ТПУ. В итоге представлено два варианта реализации ТПУ в зависимости от развития отдельных элементов транспортной инфраструктуры в зоне его влияния.

Первый этап включает: переустройство остановочных пунктов наземного пассажирского транспорта, строительство многоэтажных перехватывающих парковок, реконструкцию/продление существующего подземного пешеходного перехода и строительство второго под-



ТПУ «Рыбацкое»

Объекты ТПУ «Рыбацкое»	1 этап реализации (м²)	2 этап реализации (м²)
Подземные пешеходные переходы	2114	нет
Остановочная зона наземного пассажирского транспорта	7574	нет
Зона отстоя * Коммерческого транспорта **Муниципального транспорта	4477*	3873**
Остановочный комплекс ЛРТ	нет	3563
Перехватывающий паркинг	26920 (240 машино-мест)	91200 (850 машино-мест)



ТПУ «Рыбацкое». Ситуационный план

земного пешеходного перехода в целях обеспечения связи остановок наземного общественного транспорта с городскими территориями и вестибюлем станции метрополитена «Рыбацкое» с учетом обеспечения доступности для пассажиров и пешеходов с ограниченными возможностями.

На втором этапе представлены варианты развития ТПУ в зависимости от развития отдельных элементов транспортной инфраструктуры в зоне его влияния. Это пробивка ул. Тепловозной как магистрали непрерывного движения; строительство продолжения ул. Кибальчича с выходом на Лагерное шоссе и ул. Оборонную и Петрозаводское шоссе со строительством путепровода в районе ж/д ст. Рыбацкое; создание линии ЛРТ «Рыбацкое – Колпино».

Выбор последовательности реализации второго этапа создания ТПУ «Рыбацкое» целесообразно рассматривать по мере принятия исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга решений о соответствующем развитии транспортной инфраструктуры в зоне влияния ТПУ.

Кроме того, в рамках Концепции ТПУ «Рыбацкое» проведена оценка стоимости и сроков реализации проекта, оценка эффективности, разработаны предложения по организационно-правовой форме реализации проекта на основе механизма ГЧП, проведена оценка рисков: разработана матрица рисков и определены мероприятия по их ограничению.

Общая стоимость проекта составляет чуть более 967 828 млн рублей (в ценах 2016 года).

Для дальнейшей реализации проекта подготовлена дорожная карта проекта и проводится работа с профильными исполнительными органами государственной власти.



ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

Строительство скоростной платной автомобильной дороги (СПАД) М-11 Москва – Санкт-Петербург последние годы является одним из главных проектов в дорожной отрасли России. 7-й и 8-й этапы магистрали, в свою очередь, на сегодняшний день являются ключевым инфраструктурным проектом Северо-Запада. В целом значение М-11 трудно переоценить. Трасса станет частью будущего международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Но и сама по себе скоростная автодорожная связь двух столиц стала насущной необходимостью. А в масштабах Северо-Запада введение М-11 в эксплуатацию позволит значительно улучшить транспортную инфраструктуру, разгрузить дорожную сеть, стимулировать социально-экономическое развитие прилегающих к трассе регионов.



КОНЦЕССИОНЕР И ПОДРЯДЧИКИ

18 ноября 2014 года Государственная компания «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц» подписали концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участках км 543 — км 646 и км 646 — км 684 (7-й и 8-й этапы). В рамках проведенного конкурса концедент посчитал оптимальным предложение по стоимости строительства объекта в 76,8 млрд рублей, из которых инвестиции концессионера составляют 19,2 млрд, а капитальный грант со стороны концедента — 57,6 млрд. Участок скоростной дороги протяженностью 138 км будет построен за три года и пройдет по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей. Эксплуатация на условиях концессионного соглашения — 2018–2041 гг.

Генподрядчиком строительства 7-8-го этапов трассы М-11 стала компания ICA Construction. Это совместное итало-турецкое предприятие заслужило репутацию одного из самых успешных подрядчиков в сфере сооружения транспортной инфраструктуры в Европе. На субподряд привлечены несколько десятков российских компаний, ранее участвующих в крупных инфраструктурных проектах Северо-Западного региона.

ОБЪЕМЫ И ХОД РАБОТ

Начнем с того, что строительство такого крупного инфраструктурного объекта подразумевает большую потребность в материалах. В частности, подсчитано, что потребуется 17 млн м^3 песка и 4 млн м^3 щебня. Этими материалами

Дмитрий Губин, заместитель начальника Санкт-Петербургского территориального управления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»

Строительство 7-8 участков новой автомагистрали, соединяющей Москву и Санкт-Петербург, стало одним из крупнейших инфраструктурных проектов на Северо-Западе России. Но не стоит забывать, что его значимость выходит за территориальные рамки региона, поскольку он является составной частью глобального проекта, призванного вывести дорожную сеть страны на новый уровень. Это касается и финансовых механизмов реализации проекта, и собственно строительных технологий, и технической оснащенности, и уровня контроля, управления и безопасности дорожного движения при последующей эксплуатации.

обеспечивают карьеры Ленинградской и Новгородской областей. Поставки бетона (около 70 тыс. м^3) осуществляются с заводов Санкт-Петербурга и двух названных областей. Сборные железобетонные изделия (общим объемом 28 тыс. м^3) поставляют предприятия Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей, арматуру (10 тыс. т) — крупнейшие металлургические заводы России, металлические пролетные строения (9 тыс. т) — ведущие отечественные производители мостовых конструкций.

На пересечении с основными дорогами общего пользования предусматривается строительство трех транспортных развязок. Одна из них — в Московском районе Санкт-Петербурга, в непосредственной близости от Пулковской развязки — обеспечит транспортную связь через КАД и ЗСД со всеми районами города. Развязки появятся также на пересечении с дорогами А-120 «Магистральная» и М-10 «Россия».

Строительные работы на всем протяжении 7-8-го этапов трассы ведутся параллельно. В настоящее время, в частности, строятся 62 искусственных сооружения. Выполняются работы по разработке грунта, песчаной отсыпке насыпи и верхнего слоя основания, монтажу водопропускных труб, устройству фундаментов мостов и путепроводов, асфальтированию. Ведется устройство кабельной канализации, монтаж кабельных колодцев, устройство футляров под пересечки (АСУДД, ТП, ЭО), отсыпка берм под ТП. Работы

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 7–8 ЭТАПОВ М-11:

- категория дороги – IA (автомагистраль);
- расчетная скорость – 150 км/ч;
- протяженность участка строительства – 137,6 км;
- количество полос движения – 6 (км 646 – км 684), 4 (км 543 – км 646);
- количество мостов и путепроводов основного хода – 48 шт.;
- тоннель под железной дорогой – 1 шт.
- транспортных развязок – 3 шт.

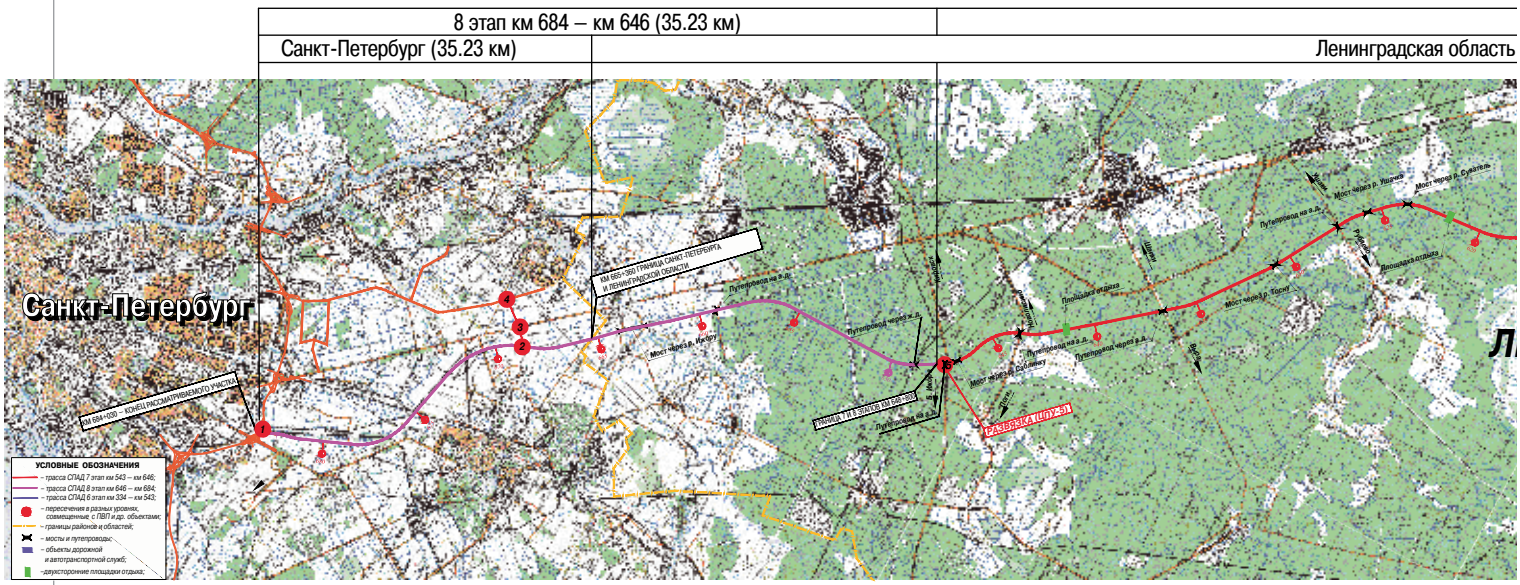


Схема скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участках км 543 – км 646 и км 646 – км 684

по устройству верхнего слоя основания из асфальтобетона выполнены в объеме более 1,3 млн м^2, нижнего слоя покрытия — около 487 тыс. м^2.

РАЗВЯЗКА С КАД САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

С точки зрения обилия искусственных сооружений наиболее интересен 8 этап трассы М-11 (км 646 км — км 684), расположенный в границах Санкт-Петербургской агломерации. Участок магистрали протяженностью 34,2 км проходит по территории Тосненского района Ленинградской области, вблизи населенных пунктов Ям-Ижора и Войскорово, а в черте Санкт-Петербурга — по территории Московского и Пушкинского районов.

Уже упомянутая развязка с КАД в Московском районе Санкт-Петербурга включает в себя пять путепроводов общей протяженностью 4,59 км: две — через железную дорогу, две — через КАД, одна — через Пулковское шоссе. Все они строятся параллельно. В начале октября завершилось возведение фундаментов и стоек всех 30 опор путепроводов развязки. Начались подготовительные работы по монтажу пролетного строения одного из съездов через КАД.

В августе 2017 года строители завершили работы по монтажу металлоконструкций пролетного строения путепровода через Пулковское шоссе длиной 1662,2 м, одного из будущих съездов (обеспечит въезд и выезд автомобилей с М-11 на КАД в сторону Таллиннского шоссе). Конструкции общим весом около 670 т монтировались с апреля методом надвижки. Каждый готовый пролет по рельсам надвигался при помощи лебедок с канатоведущим шкивом на опоры, после чего приступали к сборке следующего пролета. В данный момент рабочие выполняют армирование плиты пролетного строения.

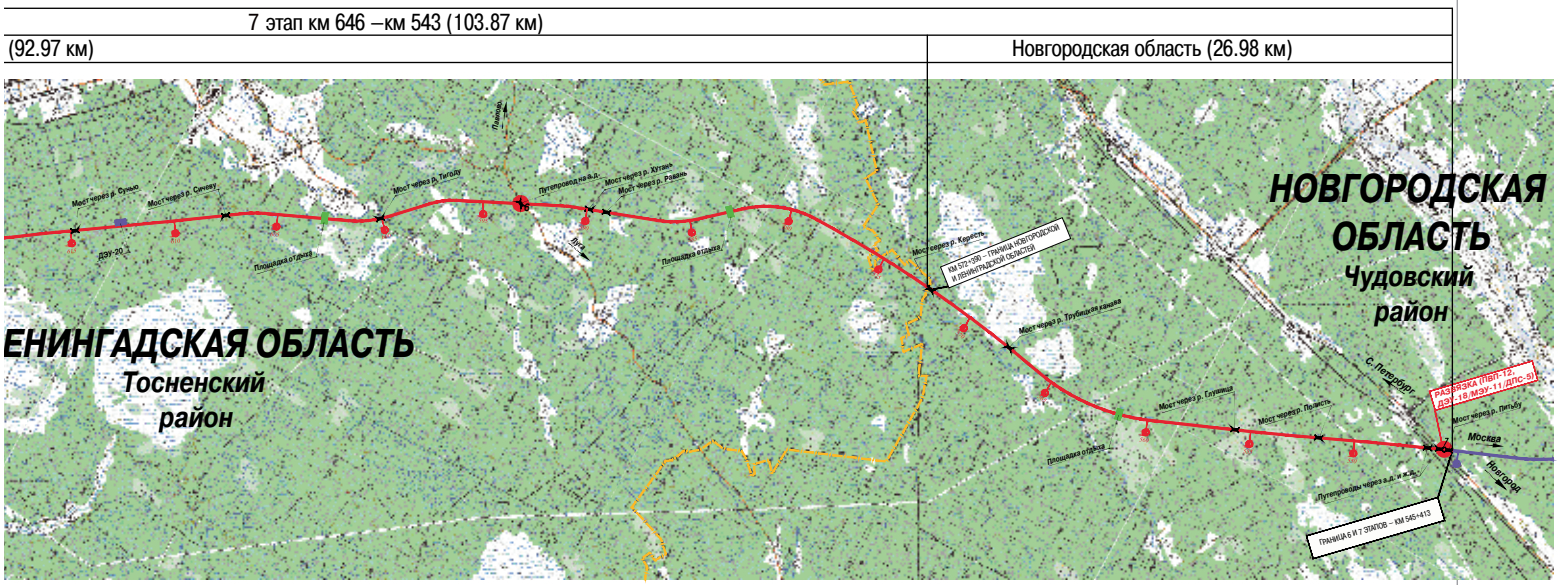


Активно ведутся работы и на других съездах развязки. Так, выполняются устройство подпорных стен, отсыпка конусов, устройство специальных временных сооружений для надвижки пролетных строений путепроводов. На текущий момент поставлено около 800 т металлоконструкций и уже ведутся работы по укрупнительной сборке.

ТОННЕЛЬ ПОД ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

На тоннеле, строящемся в черте Санкт-Петербурга на 677 км М-11, началось устройство монолитных секций — основной несущей конструкции будущего сооружения. На сегодняшний день выполнено 6 участков из 44. В работе находятся еще семь.

Тоннель — одно из самых технически сложных сооружений 7-8-го участков трассы М-11. Он проходит под действующей железной дорогой Варшавского направления. Сооружается способом поэтапного устройства лотка, стен и свода из монолитного железобетона. По мере готовности секций тоннеля из насыпи удаляется грунт, в целом предстоит вывезти около 17 тыс. м^3.







На первом этапе строители выполнили устройство защитного экрана — конструкции из 50 металлических труб длиной от 52,8 до 66 м каждая. Они продавливались в насыпь под железнодорожным полотном с использованием проходческих щитов.

Все строительные работы проводятся без ограничений движения поездов. Для обеспечения безопасности движения составов ведется постоянный геодезический мониторинг за деформациями железнодорожных путей в зоне строительства.

Длина тоннеля — 74,9 м, высота — 5,52 м (габарит 5,2 м), количество полос движения автотранспорта — 6 шт., по 3 в каждом направлении.

ПУТЕПРОВОД НАД ВИТЕБСКИМ ШОССЕ

В августе 2017 года строители завершили работы по монтажу железобетонных балок пролетного строения 86-метрового путепровода основного хода через Витебский проспект на 676 км М-11. 54 железобетонные балки пролетного строения длиной 24 м и 33 м каждая монтировались поэтапно. На период монтажа временно ограничивалось движение автомобильного транспорта по Витебскому проспекту от Петербургского шоссе до Пушкинской улицы. Ограничения действовали в ночное время с 17 по 26 июля текущего года. В этот период строители монтировали над проезжей частью Витебского проспекта по три 33-метровые балки за ночь. В настоящее время приступили к омоноличиванию балок пролетного строения.

Путепровод над Витебским проспектом длиной 86 м — один из 14 путепроводов основного хода 8-го этапа М-11.

МОСТ ЧЕРЕЗ ИЖОРУ

Мост через р. Ижору вблизи д. Войскорово Тосненского района Ленинградской области расположен на 663 км трассы М-11. Это сооружение с раздельными пролетными строениями под каждое направление движения. При длине в 541,5 м является самым большим мостом на 7-8-м этапах.

В апреле 2017 года генеральный подрядчик приступил к работам по монтажу металлоконструкций пролетного строения сооружения. Общий их вес составляет около 4 тыс. т. После монтажа будет произведено поэтапное устройство монолитной плиты. Уже выполнена укрупнительная сборка около 2 тыс. т, смонтировано свыше 1,6 тыс. т металлоконструкций пролетного строения. Это почти половина общего объема монтажных работ.

Завершение строительных работ на 7–8 этапах магистрали М-11 «Москва — Санкт-Петербург» запланировано на конец июня 2018 года.

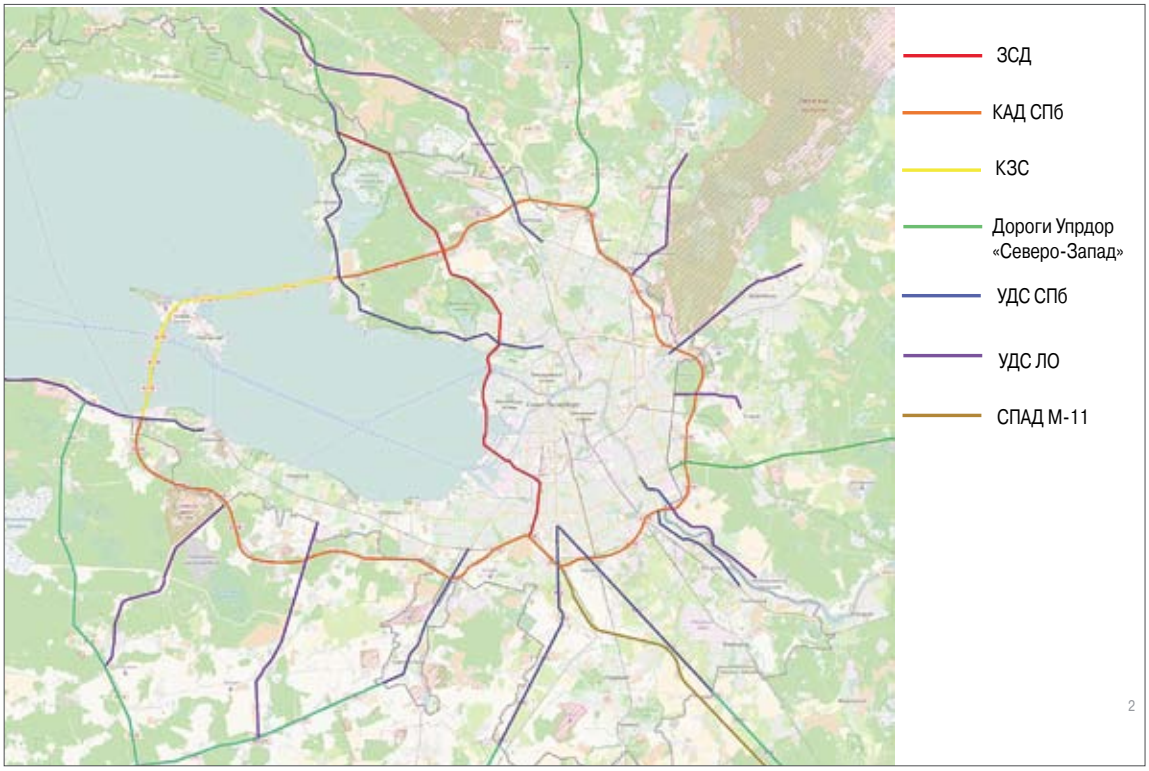
КООРДИНАЦИЯ АСУДД – ДОРОГА К БЕЗОПАСНОСТИ

Интеллектуальные транспортные системы, как известно, получают все большее распространение в российском дорожном хозяйстве. Однако единой государственной политики в этом вопросе пока что нет. Автоматизированные системы управления дорожным движением внедряются разными операторами. В частности, в Санкт-Петербургской агломерации таковых сейчас насчитывается шесть. И чем масштабнее становится их деятельность, тем острее встает вопрос о необходимости их четкого взаимодействия. Именно с этой целью Дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области создается Центр координации АСУДД. Одной из главных задач ставится повышение безопасности дорожного движения.

Вопрос необходимости взаимодействия автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД) различных операторов агломерации был подробно рассмотрен Координационным советом по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2014 году.

Результаты исследований показали, что операторы автомобильных дорог разного ведомственного подчинения не обмениваются друг с другом информацией о заторах и других параметрах трафика. В итоге водители, несмотря на наличие систем управления, регулярно попадают в пробки. В частности, съезжая с Западного скоростного диаметра на Кольцевую автомобильную дорогу Санкт-Петербурга. И данный пример не уникален, подобные проблемы возникают практически на всех стыках автотрасс разного подчинения.

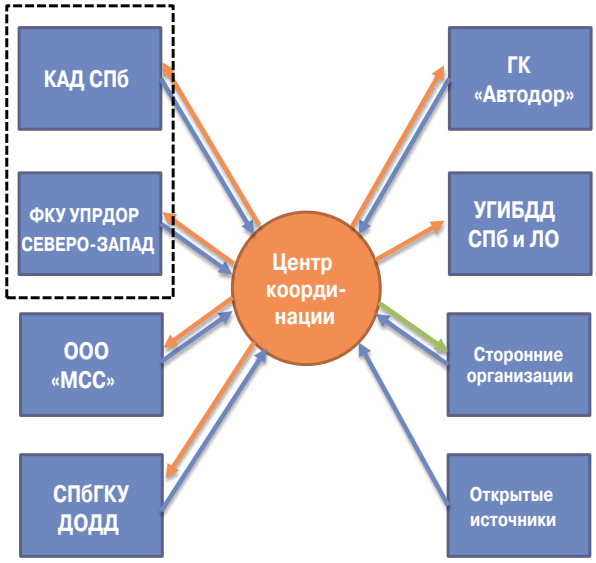
Только КАД имеет 26 примыканий, включая вылетные магистрали федерального и регионального значения, улично-дорожную сеть города и платный ЗСД. При этом на территории агломерации действуют четыре оператора автомобильных дорог — СПб ГКУ «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга», ФГУП «Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга»,



Существующие и перспективные автоматизированные системы управления дорожным движением в Санкт-Петербурге и Ленинградской области



Результат интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением



Центр координации АСУДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЦЕНТРА КООРДИНАЦИИ АСУДД:

- осуществление взаимодействия по протоколу FTP и через web-сервисы по протоколам DATEX-II и JSON;
- мониторинг источников и получателей данных;
- автоматическая загрузка и валидация данных, поступающих от внешних источников по различным сценариям взаимодействия;
- оформление подписки на имеющиеся данные на основе карты;
- формирование выгрузки данных по запросу и расписанию (с агрегацией имеющихся данных);
- администрирование прав пользователей.

ФКУ «Упрдор Северо-Запад» и ООО «Магистраль северной столицы». Скоро, с завершением в 2018 году строительства скоростной платной дороги М-11, появится и пятый — Госкомпания «Автодор».

Проблема отсутствия взаимодействия между операторами имеет не локальный характер, а оказывает значительное негативное влияние на агломерацию. Этот вывод сделан Дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области по итогам научно-исследовательской работы, выполненной ею в 2015 году по поручению Координационного совета. В результате появилась Концепция интеграции существующих и перспективных АСУДД на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, где определены основные направления и шаги по изменению ситуации.

В ноябре 2015 года на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области были одобрены результаты разработки концепции и подписан первый соответствующий документ — Соглашение о сотрудничестве в сфере интеграции существующих и перспективных АСУДД на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Помимо Дирекции, к нему присоединились: Федеральное дорожное агентство, Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, Комитет по дорожному хозяйству Ле-



Антон Либман, управляющий партнер ООО «Р1А»

Разработка программного обеспечения для Центра координации АСУДД началась в апреле текущего года. На сегодняшний день система готова и находится в стадии опытной эксплуатации. До конца ноября 2017 года будут производиться приемочные испытания, после чего центр примут в промышленную эксплуатацию. Сверх требований технического задания мы планируем подключиться к Центру ГАТИ и метеоданных. Программа обладает гибкой архитектурой и изначально ориентирована на подключение новых источников информации с минимальными затратами. Таким образом, Центр координации АСУДД позволит увидеть целостную картину ситуации на автодорогах агломерации. При этом Дирекция прорабатывает возможности максимально эффективного использования имеющихся данных всеми заинтересованными сторонами. Не исключено, что в процессе эксплуатации систему придется дорабатывать, адаптировать под новые задачи. Ясно одно, что такой инструмент городу нужен, а на вопрос лучшего применения интегрированной комплексной информации ответит опыт.

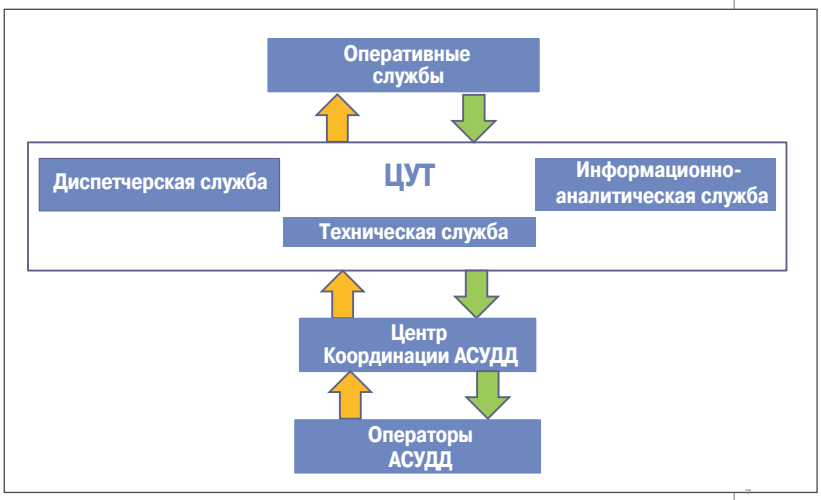
нинградской области, ГК «Автодор», ООО «Магистраль северной столицы».

В 2016 году Дирекция разработала регламент взаимодействия, который был согласован всеми участниками соглашения, а сейчас по заказу Минтранса России разрабатывает проект Методических рекомендаций по обмену обобщенной информацией между АСУДД и третьими лицами для тиражирования полученного положительного опыта на другие регионы. Параллельно создается Центр координации автоматизированных систем управления дорожным движением. Эту работу Дирекция планирует завершить до конца 2017 года.

Задачами Центра являются:

- ведение и сопровождение централизованной базы по регистрирующим и управляющим устройствам локальных АСУДД региона;
- управление подписками от локальных АСУДД и формирование суммирующих подписок;
- заполнение оперативной базы данных на основании данных, предоставленных по сформированным подпискам и полученных из локальных АСУДД и других сторонних систем;
- формирование и передача обменных файлов с данными для потребителей информации на основании оперативной базы данных;
- управление базой данных доступных сценариев, реализованных в локальных АСУДД и предоставленных для возможного вызова из смежных АСУДД;
- переадресация запросов на вызов сценариев в одной или нескольких АСУДД.

Одной из целей создания Центра координации является повышение безопасности дорожного движения путем сокращения времени на устранение последствий ДТП и снижения их тяжести. Это может быть реализовано за счет быстрого и четкого взаимодействия между операторами АСУДД и оперативными службами (ГИБДД, МЧС и другими).



Взаимодействие Центра управления транспортом с Центром координации АСУДД при нештатных ситуациях

Дирекция также ведет работу по организации взаимодействия Центра координации АСУДД с Центром управления транспортом Санкт-Петербурга. Это позволит в автоматизированном режиме направлять информацию от оператора через Центр координации АСУДД напрямую в систему учета и ведения инцидентов Центра управления транспортом Санкт-Петербурга, которая интегрирована в общегородскую систему «Безопасный город».

Таким образом, повысится оперативность реагирования на инциденты, уменьшится время их устранения и тяжесть последствий — и для участников ДТП, и для оператора автомобильной дороги, и для транспортной системы агломерации в целом.



ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ПОД КОНТРОЛЕМ

В 2016 году Правительство Санкт-Петербурга одобрило программу развития авиации общего назначения на 2016–2020 гг. Одна из ее задач предусматривает обеспечение наблюдения воздушного пространства над городом на высотах до 450 м. Для выполнения этой задачи АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» разработала концепцию создания и функционирования системы мониторинга использования воздушного пространства над территорией Санкт-Петербурга (на высотах от 0 до 450 м) и территорией Ленинградской области.



В соответствии с действующим законодательством РФ в области использования воздушного пространства (на основании приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 22.09.2011 г. №252) над частью Санкт-Петербурга установлена зона ограничения полетов ULR1 и запретные зоны ULP10, ULP11, ULP12. В 2011 году Правительство города совместно с Росавиацией разработало и утвердило Рекомендации по использованию воздушного пространства в зоне ограничений, устанавливающие единый для всех пользователей разрешительный порядок использования воздушного пространства в элементах его структуры. Данный документ содержит специальные требования по выполнению полетов, обслуживанию воздушного движения и обеспечению безопасности при осуществлении полетов в выделенных зонах.

В связи с ростом количества полетов и воздушных судов авиации общего назначения, развитием рынка нерегулярных воздушных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области возрос риск авиационных событий, причинами которых, в том числе, становятся нарушения правил использования воздушного пространства. В целях обеспечения соблюдения принятых требований, выявления отклонений от рекомендованных маршрутов, пресечения полетов без разрешения и уведомления, повышения эффективности исполнения административных функций в части контроля за нарушениями правил использования воздушного пространства, предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также своевременной передачи информации в органы ЕС ОрВД, ФСБ, МЧС, ПВО возникла необходимость в создании системы наблюдения за полетами воздушных судов над городом. По поручению Дирекции концепция такой системы была разработана.

В рамках проекта предлагается развертывание системы мониторинга на основе системы автоматического наблюдения вещательного типа АЗН-В и технологии многопозиционной системы наблюдения МПСН. Технология работы



Михаил Громов, первый заместитель генерального директора АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

Статистика показывает рост числа нарушений использования воздушного пространства, что сопряжено с риском возникновения авиационных событий. Для повышения контроля над нарушениями, минимизации рисков при использовании воздушного пространства, предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и как дополнительный эффект – сокращения сроков проведения поисково-спасательных операций на территории Санкт-Петербургской агломерации, необходимо развернуть систему мониторинга воздушного пространства. На сегодняшний день Дирекцией совместно со специалистами Концерна ВКО «Алмаз-Антей» разработана концепция такой системы. Мы провели активную работу по формированию требований к системе мониторинга и ее основным функциям. В ходе совместно проведенной деятельности было предложено решение задачи по мониторингу использования воздушного пространства на малых высотах, позволяющее обеспечить наблюдение за полетами воздушных судов в режиме реального времени.

автоматического зависимого наблюдения основана на режиме вторичной локации. Устройство АЗН-В (так называемый ответчик вторичной локации), установленное на борту воздушного судна, определяет свои координаты по сигналам ГЛОНАСС и по линии связи передает координаты, идентификацию и дополнительную информацию диспетчерскому локатору. Наземные станции АЗН-В принимают сигналы, декодируют сообщения и передают их по каналам связи на специализированные места заинтересованных пользователей.

Многопозиционная система наблюдения МСНП осуществляет наблюдение за воздушными судами, оснащенными ответчиками любых режимов (A/C,S). Она включает ряд компонентов: приемные и передающие станции, контрольно-референсные ответчики, сервер обработки, терминал и контрольный индикатор. Технология позволяет осуществлять эффективное наблюдение за воздушными судами на малых высотах и в сложных условиях городской застройки, где высотные здания создают «теневые зоны» для радиоволн.

Автоматическое зависимое наблюдение — вещание — технология, позволяющая определять местоположение воздушного судна, видеть трафик, параметры полетов и данные о воздушном судне не только на панели диспетчера в наземном пункте, но и пилоту, им управляющим. К преимуществам технологии относятся:

- возможность наблюдения за полетом в режиме реального времени;
- повышение ситуационной осведомленности диспетчеров и пилотов;
- снижение нагрузки на диспетчера и пилота в процессе полета;
- независимость точности характеристик от удаленности воздушного судна, возможность применения АЗН-Б для прогнозирования и предотвращения столкновений и улучшение качества исходной информации для поисково-спасательных служб;
- снижение потребности в передаче пилотом информации о положении ВС по радиоканалу;
- снижение загрузки канала связи.

Согласно предложенной концепции развертывание сети сенсоров системы многопозиционного наблюдения в условиях крупного города и при наличии каналов связи — наиболее рациональный вариант в связи с их меньшими габаритами, низким энергопотреблением, возможностью установки на существующие позиции, отсутствием у сенсоров электромагнитного излучения, а также экономии в десятикратном размере на стоимости оборудования по сравнению с радиолокаторами.

Дирекцией разработаны предпроектные решения по системе. Создано техническое задание на создание геоинформационной системы мониторинга использования воздушного пространства, а также проекты технических заданий на выполнение проектно-изыскательских работ на типовые варианты размещения оборудования. В техническом задании рассчитано необходимое для МСНП количество наземных станций.

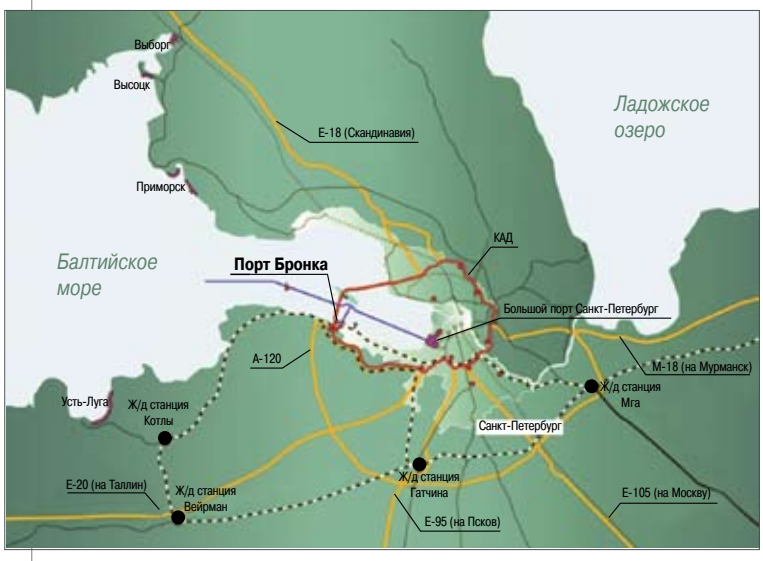
Концепция создания и функционирования системы мониторинга использования воздушного пространства, разработанная Дирекцией, согласована и передана Правительству Санкт-Петербурга. Партнерами проекта являются: профильные ИОГВ Петербурга, Концерн ВКО «Алмаз Антей», ООО «Интехнева», ООО «Промтехаэро». Сроки реализации проекта — 2018–2020 гг. Стоимость проекта — 18,6 млн рублей. Финансирование будет осуществляться из бюджета Санкт-Петербурга.





ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В числе приоритетных железнодорожных проектов Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области – развитие железнодорожной инфраструктуры, как пассажирской, так и грузовой. Значительно улучшит транспортную доступность северной части региона, особенно отдельных его населенных пунктов, организация пригородного сообщения между областным г. Сертолово и Финляндским вокзалом в Петербурге. Обеспечение связи с многофункциональным морским перегрузочным комплексом «Бронка» способствует развитию морской грузовой логистики и железнодорожного транспорта.



РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К ММПК «БРОНКА»

Устойчивый спрос на услуги железнодорожного транспорта стимулирует работу по развитию подходов к ММПК «Бронка» и определяет необходимость в реконструкции железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Рыбацкое — Купчинская — Лигово — Бронка для пропуска и переработки перспективного грузопотока порта, который по прогнозам, к 2025 году составит 8 млн т в год, или 12,6 пар поездов в сутки.

На сегодняшний день по заказу ООО «Феникс» в соответствии с техническими условиями ОАО «РЖД» ПАО «Ленгипротранс» выполнены предпроектные проработки реконструкции указанной железнодорожной ветки. Мероприятия по реконструкции учтены в Схеме территориального планирования Российской Федерации в области федерального железнодорожного транспорта.

Одновременно с этим ООО «Феникс» совместно с Правительством Санкт-Петербурга и АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» прорабатывает вопрос увеличения пропускной способности УДС города путем организации автомобильных путепроводов, а также транспортных развязок в местах пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами.

В настоящее время в течение утреннего и вечернего пиковых периодов железнодорожные переезды закрыты для движения автомобильного транспорта общей продолжительностью от 25 до 35 мин. К моменту



Егор Баранов, генеральный директор ООО «РАТИ»

Реализация проектов развития железнодорожных подходов всецело зависит от загруженности порта «Бронка». В связи с экономическими затруднениями, которые страна испытывала в последнее время, динамика была слабой, однако сейчас ожидается увеличение грузооборота.

В настоящий момент согласована предпроектная документация по I-III этапам до 8 млн т, которые предполагают модернизацию существующей железной дороги. Также ведутся предпроектные проработки в отношении строительства трех путепроводов для закрытия существующих ж/д переездов. Однако окончательные решения по финансированию, проектированию и дальнейшей реализации проекта еще не приняты.

В то же время, по результатам заседания Координационного совета, порту «Бронка» поручено актуализировать предпроектную работу в отношении трассировки железной дороги по территории Ленинградской области в обход населенных пунктов. Новая ветка будет актуальна, когда грузооборот порта превысит 8 млн т в год.

достижения планируемого грузопотока в 8 млн т в год пропускная способность УДС, пересекающей железнодорожные пути в направлении ММПК «Бронка», значительно снизится, так как время закрытия железнодорожных переездов существенно увеличится.

В этой связи АО «Петербургские дороги» поручено выполнение предпроектных проработок строительства путепровода в створе ул. Юннатов в Рыбацком, Дворцового пр. — в Мартышкино, а также строительства транспортной развязки в тоннельном варианте в створе Блан-Менильской ул. в Старом Петергофе для закрытия железнодорожного переезда через Петергофскую ул. Кроме этого, в мероприятиях по реконструкции железнодорожной инфраструктуры предусмотрено строительство путепровода в створе Ропшинского шоссе в Новом Петергофе, по которому уже имеется проектная документация, разработанная по заказу Правительства Санкт-Петербурга.





Также во исполнение решений Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, состоявшегося в июле 2017 года, прорабатывается вариант строительства железнодорожной ветки по территории области для обеспечения грузооборота ММПК «Бронка» железнодорожным транспортом свыше 8 млн т в год.

Проект развития железнодорожных подходов к ММПК «Бронка» иллюстрирует комплексный и сбалансированный подход к управлению транспортной системой, учитывающий потребности развития морской грузовой логистики, железнодорожного транспорта и интересы пользователей улично-дорожной сети.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ НА УЧАСТКЕ: г. СЕРТОЛОВО ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ ЛЕВАШОВО – г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Город Сертолово во Всеволожском районе Ленинградской области является одной из проблемных зон с точки зрения транспортных коммуникаций. Сегодня там проживает более 50 тыс. человек, а к 2018 году число жителей города возрастет до 65 тыс. Уже сегодня участок Выборгского шоссе, соединяющий Сертолово с Петербургом, в утренние и вечерние часы перегружен автотранспортом, поскольку 80% жителей Сертолово работают в Северной столице. Согласно прогнозам, к 2020 году пассажиропоток на этом участке возрастет более, чем на 80%, поэтому вопрос транспортного сообщения с Петербургом стоит очень остро. Один из вариантов его решения — «пересадить» часть работающих в Петербурге жителей Сертолово на электрички.

С этой целью предлагается провести реконструкцию существующего железнодорожного пути между г. Сертолово и станцией «Левашово» с последующим его переводом в путь общего пользования. Длина реконструируемой части участка железнодорожного пути — 6,5 км. На участке планируется два остановочных пункта — в г. Сертолово и пос. Песочный. Ориентировочное время в пути от Сертолово до станции «Удельная» составит 27 минут. Стоимость реализации проекта — около 4,5 млрд руб.

Реализация проекта будет решать следующие важные задачи:

- улучшение транспортной доступности жителей Санкт-Петербурга и г. Сертолово Ленинградской области;
- равномерное перераспределения пассажиропотоков между автомобильным и железнодорожным транспортом;
- повышение уровня безопасности и комфортабельности пассажирских перевозок (при использовании железнодорожного транспорта);
- снижение загрузки Выборгского шоссе автотранспортом с последующим увеличением пропускной способности общей улично-дорожной сети;
- возможность дальнейшего удлинения ж/д линии с охватом дополнительных жилых территорий с пассажиропотоком около 8 тыс. человек;
- улучшение экологической обстановки в регионе;
- улучшение транспортной доступности ФГБУ «НИИ онкологии им. Н.Н. Петрова» Минздрава России, расположенного в пос. Песочный.

Работы выполняет АО «Росжелдорпроект».

Министр транспорта РФ Максим Соколов оценил проект «Сетолово — Левашово», как перспективный и необходимый. При этом он подчеркнул, что стоит определиться с его параметрами, чтобы услуга по перевозке была востребована пассажирами.





ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГЧП ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ



ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

А.А. ГАПОЧКА, к.э.н., главный специалист отдела инвестиционной политики и ГЧП АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

На сегодняшний день транспортные проекты ГЧП являются важным драйвером развития государственно-частного партнерства в России, принимая на себя основной объем частных инвестиций в инфраструктуру. В статье представлен обзор рынка региональных ГЧП-проектов в области транспорта с распределением по отраслям, форме и срокам реализации, объему инвестиций и субъектам РФ (рис. 1).

Изучение текущих особенностей реализации транспортных ГЧП-проектов позволит определить перспективы развития рынка.

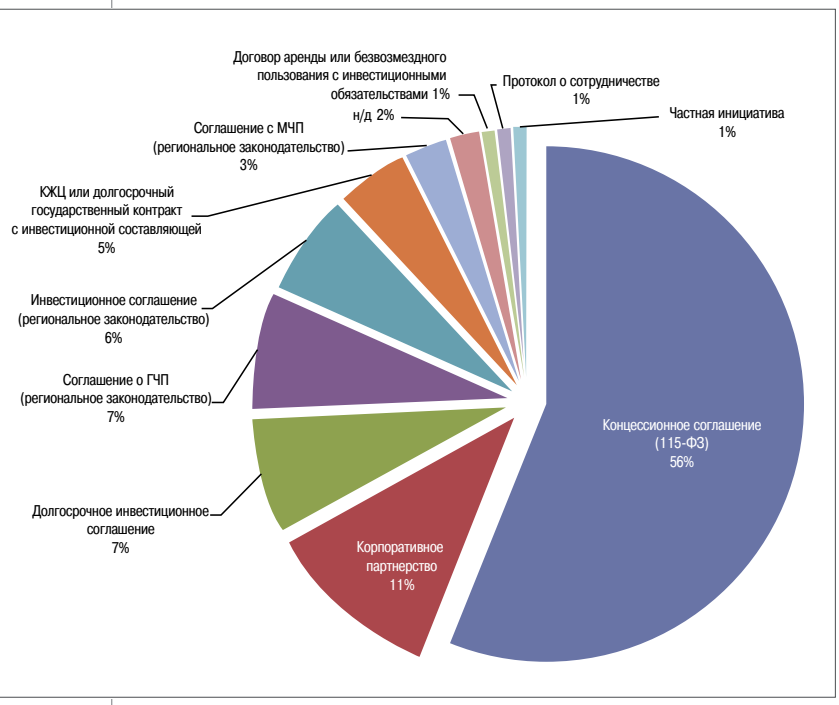


Рис. 1. Распределение проектов в транспортной отрасли по форме реализации. Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

Проекты государственно-частного партнерства в сфере транспорта традиционно являются лидерами рынка ГЧП по объемам привлекаемых средств. Среди крупнейших инфраструктурных проектов, реализуемых в настоящее время на основе механизма государственно-частного партнерства, можно отметить строительство трассы М-11 «Москва — Санкт-Петербург» (448,7 млрд руб.), проект создания и эксплуатации железнодорожной линии не общего пользования «Бованенково — Сабетта» на Ямале (113,1 млрд руб.).

Автомобильная дорога «Западный скоростной диаметр» (ЗСД) в Санкт-Петербурге, завершенная в декабре 2016 года, стала крупнейшим проектом по строительству автодорожной инфраструктуры (212,7 млрд руб.) в России и мире. В сентябре 2017-го проект автодороги стал победителем III Градостроительного конкурса Минстроя России в номинации «Лучший реализованный проект строительства объекта транспортной инфраструктуры».

В настоящее время идут работы по проработке проекта строительства городской магистрали с мостом через р. Неву вдоль Финляндского железнодорожного моста в створе улиц Фаянсовая — Зольная. 00бъем финансирования по данному проекту будет сопоставим с ЗСД, поэтому строительство новой дороги в створе Фаянсовой – Зольной по аналогии уже называют Восточным скоростным диаметром.

В середине 2017 года в России на различной стадии реализации находилось 109 транспортных ГЧП-проектов с общим объемом инвестиций 2,1 трлн руб. При этом объем финансирования по проектам, находящимся на прединвестиционной стадии, оценивается в 775,6 млрд руб.

Наиболее распространенной формой реализации ГЧП-проектов является концессия: из 109 проектов 61 реализуется либо планируется к реализации на основе концессионного соглашения (115-ФЗ «О концессионных соглашениях»).



Рис. 2. Количество проектов по отраслям
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

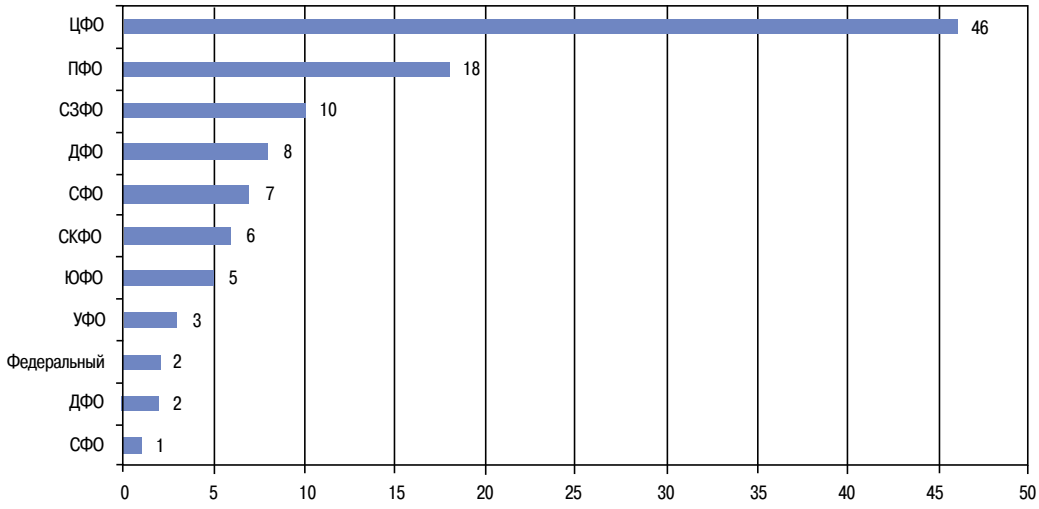


Рис. 3. Количество проектов по федеральным округам
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

Несмотря на то что вступивший в силу в 2015 году 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве в Российской Федерации и внесений изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» должен был способствовать развитию рынка проектов стоимостью до 1 млрд рублей, на конец I полугодия 2017 года ни одного проекта в сфере транспорта в рамках 224-ФЗ инициировано не было. 11% всех проектов реализуются в рамках корпоративного партнерства — это проекты строительства транспортно-пересадочных узлов в Москве, по 7% — на основе долгосрочных инвестиционных соглашений (проекты строительства федеральных дорог) и соглашений о ГЧП в рамках регионального законодательства. Следует отметить, что после принятия Федерального закона о ГЧП региональные акты утратили свою силу, поэтому дальнейшее развитие данной формы невозможно, а доля проектов, реализуемых по региональному законодательству, будет сокращаться.

Подавляющее большинство всех транспортных ГЧП-проектов, реализуемых либо планируемых к реализации на сегодняшний день, — это строительство автомобильных дорог, а также объектов дорожной инфраструктуры и сервиса, на которые в совокупности приходится 54% от общего объема транспортных ГЧП-проектов (в количественном выражении).

Каждый пятый проект (23 шт., 21%) относится к сфере общественного транспорта общего пользования; каждый десятый (12 шт., 11%) — к сфере интеллектуальных транспортных систем, а именно фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения и весогабаритному контролю (рис. 2).

Наибольшее количество ГЧП-проектов реализуется или планируется к реализации в Европейской части России. Среди федеральных округов по количеству проектов лидирует Центральный ФО (46 шт.), а Приволжский ФО (18 шт.) и Северо-Западный ФО (10 шт.) занимают соответственно второе и третье места (рис. 3).

Абсолютным лидером по объему инвестиций в транспортные ГЧП-проекты является г. Москва — в совокупности на столицу приходится 350,4 млрд руб. За Москвой следуют Санкт-Петербург (270,4 млрд руб.) и Московская область (170 млрд руб.). Со значительным отрывом от

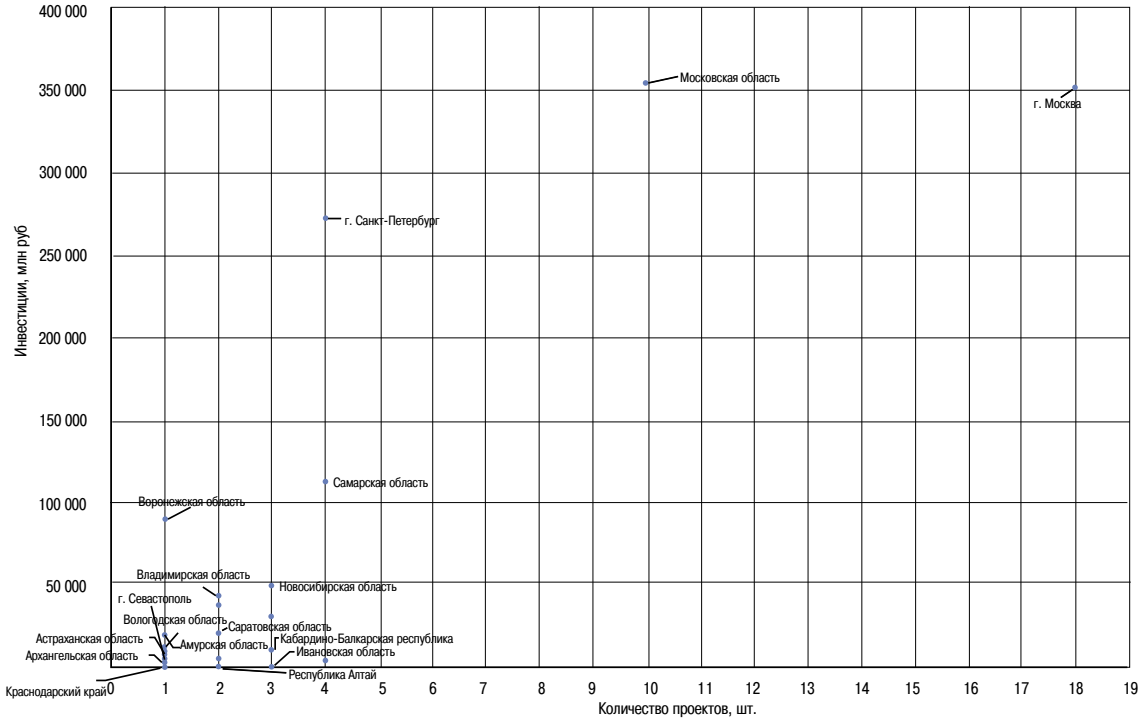


Рис. 4. Субъекты РФ: инвестиции, млн руб./кол-во проектов, шт.
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

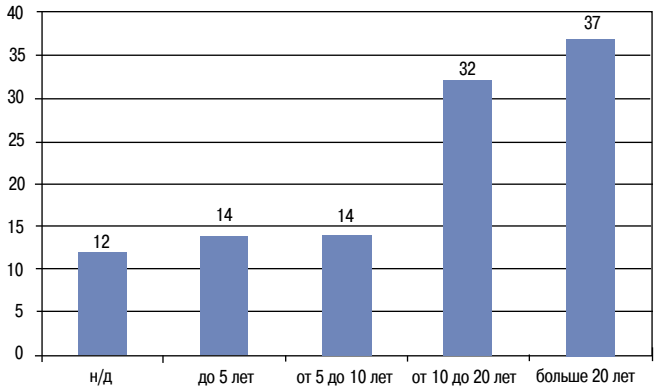


Рис. 5. Распределение проектов по сроку реализации
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

«тройки» следуют Ямало-Ненецкий автономный округ, Самарская и Воронежская области. В данных субъектах РФ реализуются либо планируются к реализации транспортные проекты общим объемом более 100 млрд руб.

Наибольшее количество транспортных ГЧП-проектов также в Москве, Московской области и Санкт-Петербурге. Вместе с тем, несмотря на высокий объем инвестиций, Северная столица представлена лишь четырьмя проектами. Такое же количество проектов имеют Самарская и Нижегородская области, Удмуртская республика. Остальные регионы, представленные в списке, имеют от одного до трех ГЧП-проектов.

На Санкт-Петербург и Ленинградскую область, образующие вместе Санкт-Петербургский транспортный узел, в совокупности приходится шесть ГЧП-проектов с общим объемом инвестиций 275,3 млрд руб. С учетом того, что стоимость ЗСД составляет 212,7 млрд руб., для второго в стране транспортного узла объем привлечения частных средств в инфраструктуру невелик. Для сравнения: в Москве и Московской области в настоящее время на различной стадии реализации находятся 28 ГЧП-проектов с общим объемом финансирования 704,1 млрд руб. (рис. 4).

Срок реализации проектов зависит от типа создаваемого транспортного объекта, формы реализации, объема инвестиций и других параметров. По большинству объектов — 69 проектов — срок реализации превышает 10 лет (рис. 5). Среди объектов со сроком реализации менее 10 лет в основном неинфраструктурные проекты (проекты фото-, видеофиксации, создание и обеспечение функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и др.), характеризующиеся более коротким периодом окупаемости.

Примечательно распределение транспортных проектов по объему инвестиций (рис. 6). На конец I полугодия 2017 года наиболее крупными категориями являются «проекты до 1 млрд руб.» (32 шт.) и «проекты более 30 млрд руб.» (22 шт.). Меньше всего проектов с объемом инвестиций от 5 до 10 млрд руб. (10 шт.). Такое распределение объясняется тем фактом, что группу «проекты до 1 млрд руб.» образуют как инфраструктурные, так и неифраструктурные объекты, в то время как проекты от 5 млрд руб. во всех случаях предполагают капитальное строительство и не включают в себя проекты в области ИТС.

Сравнение динамики стадий реализации проектов, представленное на рис. 7, показывает, что в I полугодии 2017 года заметно увеличилось количество проектов, вышедших на стадию строительства и реконструкции (рост с 16 до 19) и эксплуатации (рост с 21 до 25). Количество проектов в стадии проработки и коммерческого закрытия снизилось с 27 до 25 и с 8 до 6 соответственно.

Результаты двух конкурсов на право заключения концессионного соглашения в I полугодии 2017 года были аннулированы — это проекты создания платных парковок во Владивостоке и строительства автомобильной дороги «Стерлитамак — Кага — Магнитогорск» в республике Башкортостан. По последнему необходимо отметить, что 28 августа 2017 года Девятый арбитражный апелляционный суд поддержал ООО «Башкирдорстрой» и Госкомитет Башкортостана по транспорту и дорожному хозяйству в споре с Федеральной антимонопольной службой и постановил отменить решение суда первой инстанции. Таким образом, проект по концессионному соглашению в рамках строительства автодороги «Стерлитамак — Кага — Магнитогорск», скорее всего, будет реализован.

Среди новых проектов Санкт-Петербурга — проект строительства и эксплуатации трамвайных путей в Красногвардейском районе. Согласно концессионному соглашению концессионер — ООО «Транспортная концессионная компания» — взял на себя обязательства по созданию и реконструкции трамвайной сети, частичному финансированию ее создания и реконструкции, а также эксплуатации объекта, включая перевозку пассажиров, деятельность по содержанию и ремонту сети в течение срока соглашения — 30 лет с даты заключения.

Капитальные затраты концессионера по проекту — 6,5 млрд руб., первый трамвай по концессии должен выйти на линию в ноябре 2017 года. Однако уже сейчас существует понимание, что в назначенные сроки концессия не будет запущена.

Срыв сроков связан с невозможностью крупнейшего подрядчика — ООО «МК-20СХ» — завершить работы, в результате чего договор с подрядной организацией был расторгнут. В настоящее время генеральным подрядчиком — компанией ООО «ЛСР-Строй» — привлечены к строительству трамвайных путей в Красногвардейском районе больше двух десятков строительных организаций. Есть все основания полагать, что, несмотря на срыв сроков, данный проект к концу 2017 года выйдет на стадию эксплуатации.

На конец I полугодия 2017 года в целом по России наибольшая часть транспортных ГЧП-проектов находилась на стадии проработки — 40 проектов из 109; 32 объекта были на стадии эксплуатации и 19 — на стадии строительства либо реконструкции (рис. 8).

В целом можно отметить позитивную динамику количества ГЧП-проектов в транспортной сфере. Несмотря на об-

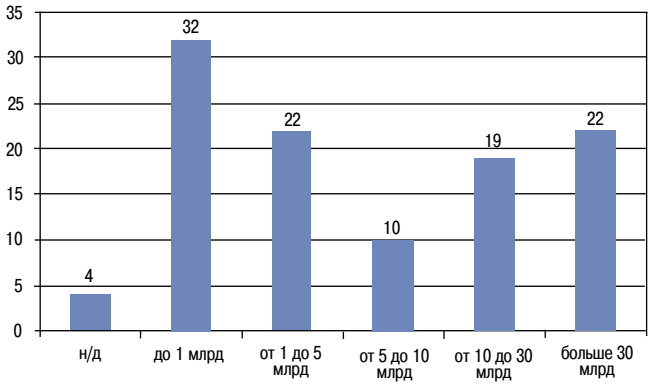


Рис. 6. Распределение проектов по объему инвестиций
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

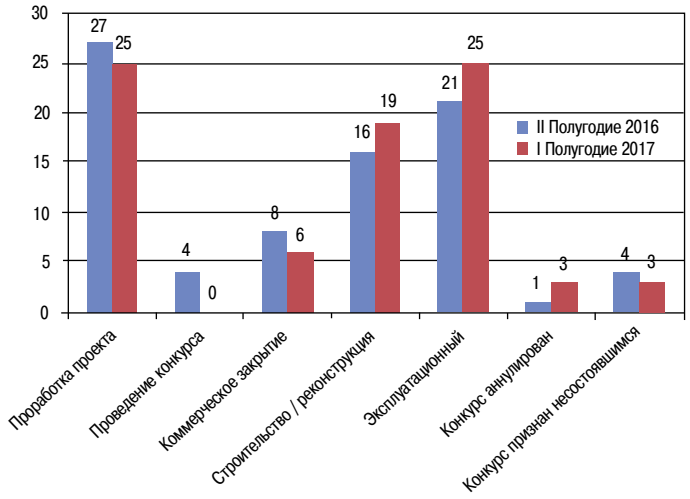


Рис. 7. Изменение статуса реализации проектов
Источник: База национального центра ГЧП, расчеты Дирекции

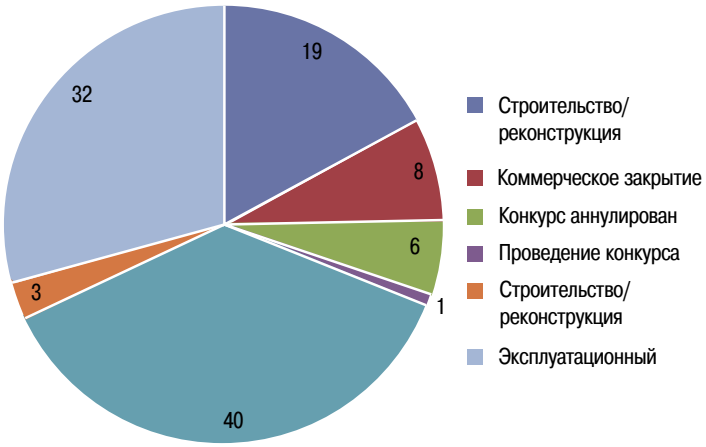


Рис. 8. Распределение ГЧП-проектов в транспортной отрасли по стадии реализации
Источник: База центра ГЧП, расчеты Дирекции

щую макроэкономическую неопределенность, количество транспортных инвестиционных проектов продолжает активно расти (увеличение с 81 до 109 шт.), все больше проектов выводятся на стадию эксплуатации. Мы ожидаем дальнейший рост количества ГЧП-проектов в области транспорта в связи со значительным потенциалом отрасли.

Существующий объем необходимых инвестиций в инфраструктурные ГЧП-проекты в размере 775,6 млрд руб. доступен для привлечения уже сегодня. На VI Российском инвестиционно-строительном форуме глава Росавтодора Роман Старовойт сообщил, что объем доступных для вложения частных средств превышает 1 трлн руб[1]. По оценке аналитического агентства InfraONE, для инвестирования доступно даже больше — 2,3 трлн руб[2].

Важным обстоятельством развития сферы ГЧП на транспорте является тот факт, что реализацию транспортных проектов на основе концессий активно поддерживает Минтранс России. На заседании президиума Госсовета в сентябре 2017 года Министр транспорта РФ Максим Соколов заявил о необходимости расширения существующего закрытого перечня концессионных соглашений в законодательстве РФ транспортно-пересадочными узлами, интеллектуальными транспортными системами и другими объектами, необходимыми для комплексного транспортного обслуживания населения. По словам министра, включение в этот перечень автоматизированных транспортных систем позволит вовлечь бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожного движения, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, также создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта.[3]

Ключевым аспектом на пути развития отрасли должно стать повышение доверия участников рынка к государственным институтам. В этой связи инициатива Минтранса расширить закрытый перечень концессионных соглашений и недавнее решение апелляционного суда по делу об автодороге «Стерлимак — Кага — Магнитогорск» являются, бесспорно, позитивными сигналами для рынка.

[1] Глава Росавтодора назвал механизм ЧКИ драйвером развития ГЧП. Электронный ресурс: http://www.pppi.ru/news/29421. Дата обращения 30.09.2017.

[2] Аналитический обзор «Инвестиции в инфраструктуру — Деньги. Рынки. Риски. Июнь 2017. С.7

[3] Заседание президиума Госсовета по вопросам комплексного развития перевозок. Электронный ресурс: http://kremlin.ru/events/president/news/55679. Дата обращения 30.09.2017.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ К РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ КОНЦЕССИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Э.Г. КОВАЛЬЧУК, начальник отдела сопровождения проектов
АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

На сегодняшний день потребности в развитии транспортной инфраструктуры во многом обусловлены стремительным ростом городских агломераций. Непосредственное примыкание густонаселенных территорий, массовые трудовые, учебные, бытовые, культурные миграции, экономическая связанность территорий требуют постоянного межрегионального взаимодействия и сбалансированного комплексного развития инфраструктуры в целях создания комфортных условий для жизнедеятельности граждан. Дирекция, как организация, созданная в целях содействия развитию транспортной инфраструктуры на граничащих территориях Санкт-Петербурга и Ленинградской области, является одним из первопроходцев в подготовке к реализации межрегиональных ГЧП-проектов, требующих участия одновременно двух субъектов РФ — Санкт-Петербурга и Ленинградской области и в налаживании межрегионального взаимодействия по совместным концессионным проектам.

Правовая возможность реализации концессионных проектов несколькими публично-правовыми образованиями возникла еще в июле 2014 года в результате внесения соответствующих изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях». Нововведения были внесены Федеральным законом от 21.07.2014 №265-ФЗ, дополнившим статью 5 частью 1.3, согласно которой в случае, если при заключении концессионного соглашения планируются создание и (или) реконструкция объекта, части которого находятся или будут находиться в собственности разных публично-правовых образований, указанные публично-правовые образования вправе провести совместный конкурс, заключив до его объявления соглашение о проведении совместного конкурса.

Однако на практике, в том числе, по причине отсутствия процедуры предварительной подготовки совместных концессионных проектов и процедуры взаимодействия между исполнительными органами различных субъектов Российской Федерации, эта законодательная новелла встретила при реализации ряд препятствий.

Вопрос о возможности правоприменения данной нормы права и о возможности конструктивного взаимодействия между представителями исполнительных органов государственной власти на практике стал наиболее ощутим при проработке Дирекцией таких межрегиональных проектов, как строительство линии легкорельсового транспорта по направлению: г. Санкт-Петербург — г. Сертолово, создание ТПУ «Девяткино», строительство автомобильной дороги от КАД до автомобильной дороги «Санкт-Петербург — Матокса». В ходе работы над проектами стало очевидным: неопределенность порядка инициации совместных концессионных проектов, принятия совместных решений о необходимости и возможности реализации таких проектов, состава исполнительных органов государственной власти, участвующих в данном процессе, что на практике:

- увеличивает сроки подготовки, согласования и принятия необходимых управленческих решений;
- порождает возможность неэффективного расходования бюджетных средств на разработку соглашения о проведении совместного конкурса, конкурсных документов в отношении совместных концессионных проектов, актуальность и целесообразность которых еще не подтверждена и не согласована обоими субъектами Российской Федерации;
- снижает заинтересованность частного бизнеса в участии в таких совместных проектах, поскольку в отсутствие четких и ясных для процедур и критериев принятия решений повышаются риски проекта и снижаются финансовые показатели проекта;
- обуславливает неэффективность планирования подготовки и реализации концессионных, в том числе совместных концессионных проектов и т.п.

Реализация совместных проектов требует партнерских и слаженных отношений между представителями органов государственной власти, понимания того, куда идет инвестор с предложением о реализации проекта, и какой путь должен пройти, чтобы в конечном итоге публично-правовыми образованиями было принято решение о реализации проекта и на каких условиях. Здесь немаловажно отметить, что помимо сложной административной процедуры, вопросы возникают и со стороны банков — какие финансовые обязательства и в каком объеме готовы взять на себя стороны, как уравновесить инвестиционные рейтинги публичных сторон, какая сторона берет на себя последствия расторжения концессионного соглашения, что будет, если одна из сторон откажется от реализации проекта.

Таким образом, в ходе проработки межрегиональных проектов стало очевидно, что закрепленная в законе норма требует прописанного механизма ее реализации, в связи с чем Дирекцией совместно с командой юридических консультантов был разработан регламент взаимодействия при подготовке совместных проектов и соглашение между Санкт-Петербургом и Ленинградской области о его утверждении.

Соглашение определяет процедуру, сроки, основания и критерии принятия управленческих решений в отношении инициации, подготовки совместного конкурса и последующей реализации совместного концессионного проекта, а также государственные органы, уполномоченные на принятие соответствующих решений.

Предусмотренные в Соглашении механизмы взаимного обмена информацией, оперативного и скоординированного принятия необходимых управленческих решений и согласования конкурсных документов позволяют преодолеть административные барьеры, сократить сроки и расходы, связанные с подготовкой совместных концессионных проектов, повысить заинтересованность частного бизнеса в участии и финансировании совместных концессионных проектов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Регламентом определены два окна, куда обращается инвестор — в Санкт-Петербурге — Комитет по инвестициям, в Ленинградской области — Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, процедура и сроки рассмотрения предложенного проекта «внутри» субъекта и процедура взаимодействия этих «окон» между собой, определены реперные точки, на которых принимаются совместные решения по проектам, а также создана межведомственная комиссия из представителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, наделенная полномочиями по принятию решений по совместным концессионным проектам.

Процесс согласования регламента потребовал значительного времени и усилий, поскольку у каждой публично-правовой стороны свое видение процесса и нормативные акты, порядок принятия решений. Однако в результате скрупулезной работы постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2016 №567 и постановлением Правительства Ленинградской области от 07.07.2016 №223 был одобрен проект соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области при подготовке концессионных соглашений в отношении подлежащих созданию и(или) реконструкции объектов, части которых находятся или будут находиться в собственности Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Подписание Санкт-Петербургом и Ленинградской областью данного Соглашения состоялось 17 июня 2016 года на Петербургском международном экономическом форуме, являющемся мировой площадкой для обсуждения ключевых вопросов экономического развития и сотрудничества, как знаковое и достойное событие, демонстрирующее высокий уровень взаимодействия двух субъектов РФ и профессионализм профильных комитетов.

Представляется, что данная практика может быть применена и на территориях других агломераций при реализации концессионных проектов, требующих вовлечения в проект имущества разных публично-правовых образований.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ГЧП В МЕЖДУНАРОДНОЙ И РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКЕ[1]

С.В. МАСЛОВА, к.ю.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Института «Высшая школа менеджмента» Санкт-Петербургского государственного университета, руководитель Лаборатории «Центр исследований ГЧП»

Достижение целей экономического роста, успешная модернизация транспортной инфраструктуры, в том числе автомобильных дорог, и улучшение качества дорожного сервиса невозможно без выстраивания эффективного взаимодействия государства и бизнеса. Одним из перспективных механизмов развития дорожного сектора и привлечения частных инвестиций является государственно-частное партнерство (ГЧП). Оно имеет множество определений, основная суть которых проявляется в особом взаимодействии между публичными органами и бизнесом в целях финансирования, строительства, реконструкции, управления, содержания автомобильных дорог и предоставления транспортных услуг. В процессе этого взаимодействия частный партнер берет на себя значительные риски и управленческие обязанности в отношении дороги. Частные компании привносят в проекты ГЧП свой профессиональный опыт, эффективное управление, гибкость и оперативность в принятии решений. При этом обычно внедряются инновационные методы работы, совершенствуются техника и технологии, возникают новые формы организации производства, успешно используются эффективные корпоративные связи с поставщиками и подрядчиками.

Однако стоит сразу отметить, что не каждый проект по созданию и эксплуатации автомобильных дорог может и должен быть реализован посредством ГЧП. Обзор практики проектов ГЧП во всем мире показывает как успешные, так и провальные кейсы. Одна из причин этого кроется в том, что ГЧП-проекты достаточно сложны. Для хороших результатов требуется детальная подготовка проекта публичным органом, идентификация рисков, предварительная оценка финансовой эффективности и социально-экономической результативности проекта, выбор правильной модели ГЧП, а также комбинация подходящих финансовых, правовых и технических инструментов. Это очень скрупулезный, длительный процесс, требующий вложения временных, финансовых и человеческих ресурсов. Кроме того, финансовая и правовая структура ГЧП-проекта должны делать его привлекательным для частного бизнеса. Поэтому в некоторых случаях более приемлемой формой для создания и эксплуатации автомобильной дороги является все-таки не ГЧП, а традиционные государственные закупки.

Готовых универсальных решений для успеха ГЧП-проектов нет. Однако пристальный анализ международного опыта ГЧП в автодорожном секторе обнаруживает некоторые факторы, от которых зависит его успех. Ключевыми аспектами при подготовке и реализации проектов ГЧП в автодорожной сфере являются форма ГЧП для проекта, оптимальное распределение рисков, используемые платежные механизмы, тарифные и технические аспекты эксплуатации автомобильной дороги.

Итак, ГЧП как способ взаимодействия государства и бизнеса при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог реализуется в мире в нескольких вариантах форм ГЧП, среди них: BOT (Build — Operate — Transfer), BTO (Build, Transfer, Operate), DBOT (Design, Build, Operate, Transfer), DBOM (Design — Build — Operate —

[1] Материал подготовлен в рамках выполнения научно-исследовательской работы по теме «Разработка научно обоснованных предложений в отношении формирования и оценки компетенций в сфере государственно-частного партнерства в транспортной отрасли»

Maintain), DBFO (Design, Build, Financing, Operate), DBFM (Design, Build, Financing, Maintain), DBFMO (Design, Build, Financing, Maintain, Operate). Кроме того, в некоторых странах применяются такие формы ГЧП, как BOO, DB, O&M.

Все эти формы в той или иной мере включают в себя деятельность частного партнера по проектированию, строительству, эксплуатации, финансированию и содержанию автомобильной дороги.

Необходимое детальное понимание контраста между этими формами ГЧП в автомобильном секторе проявляется через присущую специфику сектора, связанную с типом автомобильной дороги (Toll Road или Free Road), методами взимания платы и используемыми платежными механизмами (Direct toll, Shadow toll, Availability payment, Performance based payment). В последнее время сложилась практика взаимоувязывания модели ГЧП и используемых платежных механизмов. Поэтому нередко в зарубежных проектах вышеуказанные формы ГЧП сопровождаются следующими общепринятыми обозначениями, используемыми при характеристике проектов ГЧП в автомобильном секторе:

- Toll Roads (BOT, BOOT, BTO),
- Availability Payment Roads (PFI — DBFMO),
- Performance Based Contracts in Roads (DBFM, DBFMO).

Стоит отметить, что разделение проектов ГЧП по моделям, формам, типам, видам достаточно условно, так же, как само использование этих терминов. Эта условность усугубляется различиями в официальных подходах к формам ГЧП в разных странах. Например, в регулятивных актах Европейского Союза ГЧП разграничивается на контрактную и институциональную формы[2]. В рамках контрактных форм ГЧП выделяются концессионные соглашения и неконцессионные контракты, разница между которыми проводится через механизмы возврата инвестиций частного партнера (платежи от пользователей услуги или от публичного партнера). Под институциональными ГЧП понимаются две модели: учреждение юридического лица, участниками которого являются публичный и частный партнеры, или передача частному субъекту контроля над существующей публичной организацией. Такой же подход в отношении форм и моделей ГЧП предлагается в Модельном законе о ГЧП СНГ[3]. Однако в национальном законодательстве многих государств, являющихся при этом членами этих экономических интеграционных образований, данный подход не применяется. Например, в России законодательно утверждены только контрактные формы ГЧП. При этом концессией признается только одна модель ГЧП — BTO и ее разновидность RTO. Она регламентирована в специальном Федеральном законе от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее — Федеральный закон о концессиях). Значительный же перечень других моделей ГЧП, включая BOT, DBFM, DBFO и другие, регламентированы в другом Федеральном законе от 13.07.2015 №224-ФЗ «О государственно-частном, муниципально-частном партнерстве» (далее — Федеральный закон о ГЧП). Помимо прочих отличий, принципиальная разница между концессионной моделью и другими моделями ГЧП проводится через право собственности на объект. В случае с моделью BTO на основании Федерального закона о концессиях объекты концессионного соглашения могут находиться только в государственной собственности концедента и не передаются даже на время в частную собственность концессионера. В случае с моделью BOT и другими моделями на основании Федерального закона о ГЧП собственником объекта соглашения о ГЧП становится частный партнер, при этом возврат объекта в государственную собственность публичного партнера не обязателен. Греческий Закон о ГЧП[4] также регулирует только контрактную модель ГЧП, институциональные модели в нем отсутствуют. В некоторых странах нет специальных законов, регулирующих модели ГЧП. Например, в Индии не на законодательном, но на политическом уровне предлагается своя специфическая классификация моделей ГЧП. К числу ГЧП-моделей, поддерживаемых национальным правительством Индии в данной стране относятся: User-Fee Based BOT models, Annuity Based BOT models, Performance Based Management / Maintenance contracts, Modified Design-Build (Turnkey) Contracts[5].

Обзор международного и российского опыта проектов ГЧП в автодорожном секторе показывает, что для выбора формы ГЧП важны следующие критерии и факторы:

- цели публичного партнера, которые должны быть достигнуты при реализации проекта ГЧП, и публичные потребности, которые должны быть удовлетворены;

[2] Commission Interpretative Communication on Concessions under Community Law (2000) OJ C121/02
Commission Interpretative Communication on the Application of Community Law on Public Procurement and Concessions to Institutionalised PPP (IPPP) (2008) OJ C91/4.
Commission, 'Guidelines for Successful Public-Private Partnerships' (2003).
Commission, 'Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions' COM (2003) 327 final
[3] Model Law on Public-Private Partnerships for CIS Countries (2014)
[4] http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Greece_Law_-_PPP_3389-_English_final.pdf.
[5] http://www.pppinindia.com/Defining-PPP.php

- уровень сложности автомобильной дороги с точки зрения проектных и строительных решений;
- платная или бесплатная основа использования автомобильной дороги;
- прогноз интенсивности движения транспортных средств по автомобильной дороге;
- предварительный расчет стоимости тарифа/платы за проезд по автомобильной дороге;
- предполагаемое распределение риска трафика;
- уровень платежеспособности населения;
- наличие и количество альтернативных бесплатных проездов и дорог-дублеров, а также подъездной инфраструктуры, обеспечивающей доступ к автомобильной дороге и трафик;
- наличие в законодательстве страны/региона/населенного пункта законодательных ограничений, запрещающих передачу автомобильных дорог частному бизнесу и возникновение права частной собственности на автомобильную дорогу;
- стоимость проекта ГЧП;
- доступность рынка долгосрочных механизмов финансирования инфраструктурных проектов;
- наличие требований спонсоров об обязательном нахождении автомобильной дороги в собственности частного партнера в течение срока действия проекта ГЧП, например, для целей залога, страхования, других требований спонсоров;
- наличие интереса к проекту со стороны ключевых компаний, осуществляющих строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, в том числе на основе ГЧП.

Одним из современных трендов ГЧП в автодорожном секторе является структурирование форм ГЧП, основанных на уровне услуг частного партнера. Этот тренд обусловлен несколькими причинами. Во-первых, частные партнеры могут лучше управлять результативностью своих услуг, чем транспортными потоками. Например, трафик наверняка падает, если появляется новый бесплатный дублер автомобильной дороги, который не учитывался при структурировании проекта ГЧП и финансовой модели. Строительство бесплатного дублера автомобильной дороги скорее находится в компетенции публичного органа, чем частного партнера. Во-вторых, мотивирование частных партнеров к обеспечению наилучшего сервиса наверняка приводит к более сильному положительному эффекту от проекта ГЧП и для пользователей дорог, и для публичных властей. И мы видим ситуацию, когда доходы частного партнера все в большей степени зависит не от транспортного спроса, а от достижения стандартов, основанных на результативности. К числу таких стандартов результативности деятельности частного партнера относят:

- качество дорожного покрытия и обустройства дороги;
- пропускная способность и количество открытых полос;
- скорость движения транспортных средств по дороге;
- наличие пробок при движении транспортных средств;
- время оплаты и обслуживания пользователей;
- очереди около платежных терминалов;
- удовлетворенность водителей.

При этом важной особенностью и трендом здесь является все большее расширение перечня этих стандартов и показателей результативности. Если раньше они включали в себя только те, которые напрямую связаны с деятельностью частного партнера, то в настоящее время они связываются со сферами, на которые частный партнер не может влиять напрямую:

- уровень безопасности дорожного движения;
- уровень состояния экологической среды.

Общепризнано, что на безопасность дорожного движения оказывает влияние множество факторов как объективных (конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, суток), так и субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил). Большинство из них, как мы видим, относятся к водителю и транспортному средству, которые не находятся под контролем и управлением частного партнера. Однако также можно выделить факторы, связанные с проектированием, строительством и эксплуатацией, которые могут контролироваться частным партнером, и снизить риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, облегчить последствия несчастных случаев. Например, частный партнер может быть более вовлечен в процесс трассировки будущей дороги, выбора места и расстановки дорожных знаков, выбор способа ограждений и разделительных полос, создания зон отдыха, пунктов оказания медицинской помощи и базирования объектов скорой помощи. В этом и состоит вклад частного партнера в проект ГЧП — применение инновационных технических решений, в данном случае для обеспечения безопасности дорожного движения. Частный партнер может осуществлять постоянный или выборочный мониторинг движения на автомобильной дороге, иметь площадки экстренной связи.

Другим важным трендом в проектах ГЧП в автодорожном секторе является внедрение и постепенное расширение практики положительных стимулов для частного партнера. Долгое время большинство соглашений о ГЧП оговаривался только минимальный уровень стандартов и показателей результативности деятельности частного партнера. Его недостижение влекло штрафы для частно-

го партнера. Однако осуществление деятельности более высоко качества, чем установленных в соглашении о ГЧП минимальных стандартов и показателей результативности, никак не регламентировалось и не влекло дополнительного вознаграждения для частного партнера. Такой подход не мотивирует частного партнера к повышению уровня качества своей деятельности. И дело не только в его нежелании, то есть в субъективном отношении к этому. Дело скорее в том, что улучшение качества связано с дополнительными расходами частного партнера, которые без возмещения за счет дополнительного вознаграждения будут безосновательными.

В настоящее время в соглашения о ГЧП в целях обеспечения оптимального уровня качества стали включаться финансовые модели и платежные механизмы, основанные как на отрицательных стимулах в виде штрафов, так и положительных стимулах в виде бонусов. При этом бонусы для частного партнера могут иметь несколько вариантов как в денежном, так и в неденежном выражении, среди них:

- стимулы, связанные с периодом действия соглашения (соглашение о ГЧП продлевается в случае положительной динамики определенных в соглашении показателей БДД);
- финансовые стимулы (получение бонусов, которые зависят от положительной динамики показателей безопасности дорожного движения, а также возможность применения коэффициента для расчета платы за проезд, взимаемой с пользователей, который связан с показателями безопасности дорожного движения — чем выше безопасность, тем выше стоимость проезда).

Важным аспектом внедрения положительных стимулов является возможность объективного контроля со стороны публичного партнера за их достижением частным партнером. Способы контроля и оценки достижения стандартов и показателей должны быть разработаны заранее и согласованы сторонами. Одним из таких способов является сравнение показателей безопасности дорожного движения на схожих (по критериям трафика, пропускной способности, количества полос, окружающей среды и т.п.) трассах. При помощи этой методологии возможным представляется отследить изменения в показателях безопасности дорожного движения, которые с годами повышаются или понижаются.



ГЧП-ПРОЕКТЫ В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА

С.Д. ВОРОНЦОВА, первый вице-президент
ГК «Транспортная интеграция»

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области играет важную роль в транспортном комплексе Российской Федерации. Наличие крупнейших морских портов России, Волго-Балтийского водного пути, развитой сети железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, обеспечивающих международные и внутренние грузовые и пассажирские перевозки, делает транспортную систему Санкт-Петербурга и Ленинградской области стратегически важной для экономики и национальной безопасности страны.

Преимущества географического положения обеспечивают выгодные условия для развития транспортно-логистической деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области и позволяют транспортному комплексу региона занимать лидирующие позиции в России. В настоящее время транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает 25% от общего объема перевозок внешнеторговых грузов России. Через морские порты, расположенные на территории города и области, проходит порядка 33% всех грузов, переваливаемых в морских портах России, в том числе свыше 50% от общего объема контейнерного грузопотока.

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области выполняет системообразующую функцию, создающую основу для привлечения внешних инвестиций и развития на территории региона новых предприятий различных отраслей. Во многом благодаря наличию удобных транспортных связей, в регионе получили развитие

отрасли транспортного машиностроения, автомобильной и пищевой промышленности, предприятия по производству бытовой техники, товаров народного потребления и др.

Улучшение транспортной доступности и эффективное развитие транспортного комплекса во многом определяют качество жизни и работы людей, рост экономической активности, увеличение объемов производства, международной и межрегиональной торговли, расширение сферы обслуживания и туризма, что в итоге влияет на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, рост их значимости в международном и внутрироссийском разделении труда.

За последние годы в Санкт-Петербурге были успешно реализованы крупные проекты развития транспортной инфраструктуры с привлечением частных инвестиций, ввод в эксплуатацию которых стимулировал привлечение дополнительных грузо- и пассажиропотоков. К числу инвестиционных проектов, реализация которых осуществлялась на основе механизмов государственно-частного партнерства, относятся следующие:

- строительство Западного скоростного диаметра;
- строительство морского порта Усть-Луга;
- сооружение аванпорта Бронка;
- строительство паромно-пассажирского комплекса на намывных территориях Васильевского острова;
- развитие аэропорта Пулково и др.

Благодаря успешной реализации перечисленных инвестиционных проектов Санкт-Петербург стал лидером в Российской Федерации в сфере привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру на основе механизмов ГЧП.

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (далее — Стратегия) относится к стратегическим документам долгосрочного планирования. В Стратегии, разработанной с учетом федеральных интересов и приоритетов социально-экономического развития двух субъектов РФ, определены цели и задачи транспортной политики, а также сформирован взаимоувязанный перечень перспективных проектов развития транспортной инфраструктуры, реализация которых планируется на территории города и области.

В период 2017–2020 гг. предусматривается реализация первоочередных проектов, запланированных в Стратегии, не требующих значительного объема инвестиций (за исключением ряда дорожных проектов). Большая часть этих проектов включена в государственные программы Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. К числу приоритетных относятся проекты, предусматривающие обновление подвижного состава, проведение работ по реконструкции и ремонту существующих объектов транспортной инфраструктуры, внедрение современных информационно-навигационных технологий на транспорте и автоматизированных систем управления транспортным комплексом.

На втором этапе реализации Стратегии в период 2021–2030 гг. планируется реализация крупных инвестиционных проектов:

- в сфере железнодорожного транспорта: строительство высокоскоростной железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой, сооружение северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга для вывода транзитного движения за границы городской застройки, реализация проектов развития железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам, развитие пассажирского сообщения на связях Санкт-Петербурга с населенными пунктами Ленинградской области и др.;
- в сфере дорожного хозяйства: строительство второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга, создание системы автомагистралей и скоростных дорог, повышение пропускной способности автодорожных подходов к морским портам, сооружение новых мостовых переходов, путепроводов, развязок в разных уровнях и внеуличных пешеходных переходов в местах концентрации транспортных и пешеходных потоков;
- в сфере морского транспорта: увеличение мощности морских портов, создание логистических центров и портово-промышленных зон в зонах тяготения морских портов;
- в сфере внутреннего водного транспорта: повышение пропускной способности внутренних водных путей, строительство нового комплекса речного вокзала в акватории реки Невы, сооружение речных причалов в Пассажирском порту для обеспечения перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах;
- в сфере городского и пригородного пассажирского транспорта: приоритетное развитие скоростных внеуличных видов транспорта за счет строительства новых линий и станций метрополитена, скоростного трамвая и легкорельсового транспорта, обновление подвижного состава, строительство транспортно-пересадочных узлов;
- в сфере воздушного транспорта: развитие аэропортовой инфраструктуры и обновление парка воздушных судов.

Для реализации мероприятий Стратегии предусматривается привлечение государственного финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также внебюджетных средств, в том числе на основе использования механизмов государственно-частного партнерства.



РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И МОРСКИХ ПОРТОВ

К приоритетным направлениям развития морского транспорта и морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся следующие:

- формирование полицентрической портовой агломерации, ориентированной на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов, имеющей необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автодорожные подходы для минимизации затрат времени на доставку грузов потребителям;
- увеличение портовых мощностей и объемов перевалки грузов через морские порты в соответствии с потребностями российской экономики и внешней торговли;
- стимулирование роста объемов перевалки наиболее технологичных, высокодоходных грузов в контейнерах, на паромах и накатных грузов (ро-ро) в морских портах, ориентированных на создание добавленной стоимости;
- повышение конкурентоспособности морских портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»;
- создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов;
- развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок.

Все проекты развития морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусмотренные в Стратегии, будут реализовываться с привлечением федерального финансирования и частных инвестиций. За счет средств федерального бюджета будет осуществляться строительство морской инфраструктуры (подходного канала, маневровой акватории с разворотной зоной, операционной акватории у причалов, навигационного оборудования и т.д.). За счет частных инвестиций будут осуществляться работы по образованию портовой территории, строительство гидротехнических сооружений, новых терминалов, складских зон, внутренних дорог и инженерных сетей.

В перспективе морской порт Усть-Луга сохранит лидирующие позиции в Балтийском бассейне по объему перевалки за счет реализации следующих проектов:

- развитие Усть-Лужского контейнерного терминала;
- развитие многопрофильного перегрузочного комплекса (МПК) «Юг-2», увеличение объемов перевалки контейнеров, генеральных и накатных грузов;
- развитие комплексов по перевалке нефти и нефтепродуктов;
- строительство металлургического терминала;

- развитие терминала для перегрузки минеральных удобрений;
- развитие терминала по перевалке стабильного газового конденсата;
- развитие терминала по перевалке лесных грузов;
- строительство терминала по перегрузке сжиженного природного газа и др.

В районе порта Усть-Луга ПАО «Газпром» планирует строительство завода «Балтийский СПГ» по производству сжиженного природного газа мощностью до 10 млн тонн в год с возможностью расширения до 20 млн тонн в год. Ввод завода в эксплуатацию планируется в 2021 году. Сжиженный природный газ будет направляться на экспорт из морского порта Усть-Луга.

В структуре грузооборота морского порта Приморск прогнозируется увеличение доли нефтепродуктов и снижение доли перевалки сырой нефти за счет роста производственных мощностей комплекса по перевалке дизельного топлива. Для увеличения экспорта светлых нефтепродуктов через морской порт Приморск реализуется проект «Север», который предусматривает создание магистрального нефтепродуктопровода «Кстово — Ярославль — Кириши — Приморск». В перспективе планируется создание нового грузового района «Высокинский», специализирующегося на перегрузке генеральных, контейнерных, навалочных и специальных грузов.

Развитие Большого порта Санкт-Петербург предусматривается за счет модернизации существующих мощностей и развития новых портовых районов (Бронка, Кронштадт, Ломоносов), увеличения доли высокотехнологичных и экологически чистых грузов (контейнерных, рефрижераторных и накатных) в общем грузообороте морского порта. Рост грузооборота порта потребует развития тыловых терминалов для переноса максимально возможного объема грузовых операций за границы портовых территорий.

В порту Высоцк планируется строительство морского терминала по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая». Мощность терминала составит 1,8 млн тонн сжиженного природного газа в год. Увеличение мощности нефтепродуктового терминала планируется за счет строительства отвода от нефтепродуктопровода «Север» до распределительного перевалочного комплекса (РПК) Высоцк «ЛУКОЙЛ-II». По трубопроводу будет осуществляться транспортировка до 5 млн тонн дизельного топлива в год. В порту Высоцк планируется строительство терминала для перевалки лесных и генеральных грузов мощностью 2,6 млн тонн.

Для обеспечения эффективного взаимодействия всех участников процесса транспортировки грузов в Стратегии предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров в морских портах (включая морской порт Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, ММПК «Бронка» и др.). Введение их в эксплуатацию позволит повысить эффективность и ритмичность работы морских портов за счет координации и приоритизации перевозок, организации информационного взаимодействия между участниками логистических цепочек, снижения времени простоя железнодорожного подвижного состава, автомобильного транспорта, морских судов, прибывающих в порт, уменьшения эксплуатационных расходов владельцев инфраструктуры на дополнительное хранение и обработку грузов.

Учитывая уникальные возможности, связанные с прогнозируемым ростом контейнерного грузопотока, Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов.

В настоящее время существенная доля грузов, переваливаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, это — сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие в портово-промышленных зонах:

- предприятий, связанных с переработкой ресурсов, направляемых на экспорт (производство нефтепродуктов, металлоизделий, химической продукции, пиломатериалов, древесных плит, бумаги и бумажной продукции и т.д.);
- предприятий, связанных с организацией сборочных производств с использованием импортных комплектующих;
- предприятий, сопутствующих транспортной деятельности и создающих добавленную стоимость, таких как складирование, сортировка, упаковка, формирование грузовых партий для отправки потребителям и др.

Создание портово-промышленных зон будет способствовать закреплению грузов за морскими портами Санкт-Петербурга и Ленинградской области, привлечению инвестиций, образованию новых рабочих мест, увеличению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. Реализация данных проектов будет стимулировать развитие припортовых территорий, позволит получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевозке и перевалке грузов, но и за счет совершения большого количества производственных, логистических и терминально-складских операций, обеспечивающих создание добавленной стоимости.

С целью развития инфраструктуры для морских пассажирских перевозок предусматривается реконструкция Морского вокзала в Санкт-Петербурге. Для стимулирования международного яхтенного туризма планируется создание обустроенных стоянок для маломерного флота.





РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

К приоритетным направлениям развития внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся следующие:

- увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути за счет развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- развитие инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом;
- обновление транспортного флота, создание новых типов судов и специализированных портовых мощностей для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;
- оснащение речных портов современными перегрузочными комплексами, организация маршрутных перевозок с гарантированным временем доставки грузов;
- развитие яхтенного туризма, создание объектов базирования и обслуживания маломерного флота.

В Стратегии предусматривается реализация следующих проектов развития внутреннего водного транспорта с использованием механизмов ГЧП:

- строительство нового комплекса речного вокзала в акватории р. Невы в районе Рыбацкой заводи и прилегающей к ней территории в Невском районе Санкт-Петербурга для обслуживания пассажиров и приема круизных речных судов;
- создание сети причалов общего пользования и иных объектов инфраструктуры водного транспорта на реках и каналах Санкт-Петербурга и на водных путях, проходящих по территории Ленинградской области;
- строительство речных причалов в Пассажирском порту для обеспечения перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах;
- создание объектов базирования и обслуживания маломерного флота для стимулирования развития въездного яхтенного туризма.

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

К приоритетным направлениям развития железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- развитие железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем сообщении, включая строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург;
- развитие железнодорожной инфраструктуры для пригородных и внутригородских пассажирских перевозок, включая организацию внутригородского железнодорожного движения и интеграцию работы железнодорожного транспорта с другими видами городского пассажирского транспорта;
- приобретение современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения с целью замены амортизированного парка и увеличения размеров движения пригородных электропоездов;
- развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения пропуска перспективных грузопотоков в направлении морских портов и оптимизации грузовой работы;
- повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга.

В Стратегии предусматривается реализация нескольких проектов развития железнодорожного транспорта с использованием механизмов ГЧП.

К числу наиболее крупных проектов ГЧП относится строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург. Учитывая тесные экономические, деловые, туристические и культурные связи между двумя столицами и стабильный рост пассажиропотоков на 20–25% в год, проект строительства ВСМ Москва — Санкт-Петербург на выделенном пути является приоритетным для региона. В настоящее время это самый загруженный пассажирский маршрут в России, по которому ежегодно перевозится свыше 11 млн человек, в том числе на железнодорожном транспорте (в поездах

«Сапсан» и в поездах дальнего следования) — около 70%. Для приема и отправления высокоскоростных поездов планируется строительство вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.

С привлечением частных инвестиций планируется развитие железнодорожной инфраструктуры для организации внутригородских пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, включая проекты:

- организации внутригородского движения по Северному полукольцу с обеспечением связей с Балтийским направлением Санкт-Петербургского железнодорожного узла;
- организации маятникового движения поездов на связях Приозерского и Ириновского направлений с Московским и Витебским направлениями во взаимоувязке с будущими внутригородскими перевозками по Северному полукольцу;
- обеспечения внутригородских перевозок в Санкт-Петербургской городской агломерации на связях с Сестрорецком и с будущим городским районом Новый Сестрорецк на намывной территории.

Также с привлечением частных инвестиций планируется строительство транспортно-пересадочных узлов:

- пересадочного комплекса «Лесное» в районе пересечения перегонов Санкт-Петербург-Финляндский — Ланская и Санкт-Петербург-Финляндский — Кушелевка с будущей кольцевой линией метрополитена, в непосредственной близости от существующей станции метрополитена «Лесная»;
- пересадочного комплекса «Светлановская площадь» в районе пересечения перегона Ланская — Шувалово с Богатырским проспектом;
- пересадочного комплекса «Боровая» в районе пересечения участка Санкт-Петербург — Витебский — Санкт-Петербург-Товарный-Витебский с будущей Красносельско-Калининской линией метрополитена;
- пересадочного комплекса «Витебская» в районе пересечения перегона Санкт-Петербург-Товарный-Витебский — Шушары с будущей Кольцевой линией метрополитена;
- пересадочного комплекса «Александрино» в районе пересечения перегона Броневая — Лигово;
- пересадочного комплекса «Сосновая Поляна» в районе пересечения перегона Лигово — Стрельна с перспективной Адмиралтейско-Охтинской линией метрополитена;
- пересадочного комплекса «Стрельна» в районе пересечения Балтийского направления железнодорожного узла с перспективной Красносельско-Калининской линией метрополитена.

Кроме того, запланированы реконструкция пересадочного комплекса «Удельная» и станции Пискаревка в составе пересадочного комплекса «Пискаревка» с будущей Красносельско-Калининской линией метрополитена.



РАЗВИТИЕ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

К приоритетным направлениям развития сети автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- создание системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог;
- строительство второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга;
- развитие автомобильных дорог на подходах к крупным пассажирообразующим транспортным узлам и мощным грузообразующим объектам;
- развитие автомобильных дорог, обеспечивающих улучшение транспортной доступности районов Ленинградской области;
- строительство обходов крупных населенных пунктов Ленинградской области;
- строительство путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог;
- строительство и реконструкция мостовых переходов, развязок и пешеходных переходов в разных уровнях.

В Санкт-Петербурге на основе использования механизмов ГЧП был построен и успешно введен в эксплуатацию Западный скоростной диаметр (ЗСД), который обеспечил связь северо-западных и южных районов города, минуя исторический центр, а также улучшил транспортные связи с терминалами Большого порта Санкт-Петербург. В соответствии с концессионным соглашением, которое будет действовать до 2042 года, концессионер ЗСД — ООО «Магистраль Северной столицы» осуществляет эксплуатацию магистрали и сбор платы за проезд транспортных средств. Заказчиком строительства скоростной магистрали стало акционерное общество «Западный скоростной диаметр», которое на 100% принадлежит Санкт-Петербургу. После ввода в эксплуатацию всей трассы ЗСД протяженностью 46,6 км объем движения по магистрали превысил 240 тыс. автотранспортных средств в сутки. По прогнозу доходы от сбора платы составят в 2017 г. около 5 млрд руб.

В настоящее время на основе механизмов ГЧП осуществляется строительство скоростной платной автомобильной дороги М-11 Москва — Санкт-Петербург, ввод в эксплуатацию которой запланирован на 2019 год.

В Стратегии предусмотрена реализация новых проектов строительства дорожных объектов на основе механизмов ГЧП:

- строительство второго восточного обхода Санкт-Петербурга:
- строительство в Санкт-Петербурге широтной скоростной магистрали с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц до магистрали Р-21 «Кола»;
- строительство нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург — Матокса»;
- сооружение ряда путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог;
- строительство платных автомобильных дорог Кириши — Рябово и подъезда к ММТП Усть-Луга — Кириши — Тихвин на территории Ленинградской области и др.

РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

К приоритетным направлениям развития воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся следующие:

- формирование авиационного хаба на базе аэропорта Пулково за счет расширения маршрутной сети, увеличения трансферных перевозок и количества стыковочных рейсов;
- привлечение пассажирских и грузовых авиаперевозчиков в аэропорт Пулково, включая компании, выполняющие магистральные международные и внутренние перевозки, бюджетные авиакомпании (лоукостеры), а также компании, выполняющие чартерные (пассажирские и грузовые), региональные и местные перевозки;
- увеличение пассажиропотоков за счет введения 72-часового безвизового режима для зарубежных граждан, прибывающих в Санкт-Петербург на воздушном транспорте;
- увеличение объемов обработки авиагрузов и почты, развитие грузовых авиационных маршрутов и грузовых авиаперевозок, создание интерлайн-площадки для развития трансферных направлений аэропорта Пулково;
- формирование грузовой зоны аэропорта Пулково с размещением на ее территории компаний, деятельность которых связана с авиаперевозками, в том числе логистического почтового центра для обработки внутренних и международных почтовых отправлений;



- развитие инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации;
- повышение эффективности управления активами аэропорта Пулково за счет снижения издержек, предложения конкурентоспособных аэропортовых сборов и улучшения качества аэропортовых услуг, развития неавиационных видов деятельности.

Для привлечения инвестиций в развитие аэропорта Пулково в 2008 году был проведен конкурс по отбору участников государственно-частного партнерства на его реконструкцию. В 2009 году международный консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» стал победителем открытого конкурса на право заключения соглашения о реконструкции и эксплуатации объектов аэропорта Пулково на основе государственно-частного партнерства. Соглашение о ГЧП было подписано тремя сторонами — консорциумом «Воздушные ворота Северной столицы», Правительством Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт Пулково. Соглашение о ГЧП вступило в силу 29 апреля 2010 года и будет действовать на протяжении 30 лет с момента его подписания (до 2039 г.).

Санкт-Петербург и АО «Аэропорт Пулково» передали имущественный комплекс аэропорта в долгосрочную аренду консорциуму «Воздушные ворота Северной столицы» на срок 30 лет для осуществления масштабной реконструкции существующих и строительства новых объектов аэропортовой инфраструктуры. В течение всего этого периода консорциум будет управлять аэропортом Пулково, оказывать аэропортовые услуги и инвестировать в развитие аэропорта в соответствии с Соглашением о ГЧП. Консорциуму предоставлено эксклюзивное право оказания аэропортовых услуг на территории аэропорта Пулково.

Консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» должен был обеспечить создание современного аэропорта, соответствующего уровню обслуживания пассажиров «С» по классификации Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

Предполагается, что к 2039 году пропускная способность аэропорта составит не менее 35 млн пассажиров

в год. Контроль за обеспечением консорциумом «Воздушные ворота Северной столицы» высокого качества оказываемых аэропортовых услуг и выполнением его обязательств по развитию и эксплуатации аэропорта Пулково, предписанных Соглашением о ГЧП, осуществляет АО «Аэропорт Пулково». По условиям соглашения консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» начиная с 2013 года ежегодно выплачивает в пользу Правительства Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт Пулково» вознаграждение в размере 11,5% от доходов, полученных от эксплуатации аэропорта (помимо налогов, отчисляемых в бюджеты всех уровней). После завершения действия Соглашения о ГЧП консорциум обязан вернуть имущественный комплекс аэропорта Правительству Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт Пулково».

В 2010 году консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» начал управление операционной деятельностью аэропорта Пулково и приступил к строительству нового аэровокзального комплекса.

За период 2010–2016 гг. была реализована первая очередь проекта реконструкции и развития аэропорта, которая включала:

- строительство нового терминала;
- реконструкцию здания бывшего аэровокзала Пулково-1;
- строительство объектов на привокзальной площади: бизнес-центра, новой гостиницы, двухуровневой транспортной эстакады для подъезда к терминалу;
- строительство объектов аэродромной инфраструктуры;
- строительство и реконструкцию перронов;
- строительство топливозаправочного комплекса.

Общий объем частных инвестиций в строительство и реконструкцию перечисленных объектов составил 1,2 млрд евро. В результате реализации первой очереди проекта создан централизованный пассажирский терминал аэропорта Пулково с пропускной способностью 18 млн пассажиров в год.

Консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» продолжит развивать аэропорт Пулково и по мере исчерпания пропускной способности терминала приступит к проведению работ по увеличению его пропускной способности в соответствии со стратегией развития, предусмотренной Соглашением о ГЧП. Реализация второй очереди проекта развития аэропорта начнется при достижении пассажиропотока в 18 млн человек в год (по прогнозу в 2017 году объем перевозок пассажиров через аэропорт Пулково превысит 14 млн чел).

За счет частных инвестиций планируется строительство второй очереди грузового терминала АО «Грузовой терминал Пулково» для увеличения объемов обработки авиагрузов и почты.

В настоящее время прорабатываются вопросы целесообразности создания Специальной приаэропортовой зоны Пулково с особым режимом хозяйствования (для этой цели на территории имущественного комплекса АО «Аэропорт Пулково предусмотрен земельный участок в составе нежилой зоны «Предпортовая-3»). Резидентами приаэропортовой зоны могут стать предприятия высокотехнологичных отраслей (электроники, приборостроения, связи, фармацевтической промышленности и др.), а также компании, предоставляющие транспортные, логистические, туристические, гостиничные, финансовые услуги. На территории приаэропортовой зоны целесообразно строительство нового автоматизированного почтового центра для обработки внутренних и международных почтовых отправлений с учетом их значительного роста за счет развития интернет-торговли.

В Стратегии предусматривается привлечение частных инвесторов к реализации проектов развития инфраструктуры авиации общего назначения, региональной и местной авиации на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО И ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА, СОЗДАНИЕ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

К приоритетным направлениям развития городского и пригородного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- ускорение темпов развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта (метрополитена и легкорельсового пассажирского транспорта);
- развитие трамвайной и троллейбусной сети, оптимизация маршрутной сети автобусного транспорта;
- обновление парка подвижного состава всех видов пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
- модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;
- обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;
- организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- организация приоритетного движения городского

и пригородного наземного пассажирского транспорта по дорожной сети за счет создания выделенных полос и обеспечения приоритетного проезда подвижного состава через перекрестки с помощью средств светофорного регулирования;

- комплексная информатизация транспортной системы на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем, оснащение остановок городского пассажирского транспорта электронными табло для информирования о времени прибытия транспортных средств;
- строительство новых автобусных вокзалов и станций;
- строительство транспортно-пересадочных узлов.

В настоящее время осуществляется реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга». Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга было подписано в мае 2016 года между Правительством Санкт-Петербурга (концедент) и ООО «Транспортная концессионная компания» (концессионер).

По условиям концессионного соглашения ООО «Транспортная концессионная компания» должна за 2,5 года построить и реконструировать около 19 км трамвайных путей, контактной и кабельной сетей вдоль проспектов Ириновского, Косыгина, Наставников, Рябовского шоссе, улиц Хасанской, Потапова, Передовиков. Скоростной трамвай позволит значительно увеличить провозную возможность трамвайной сети и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть Красногвардейского района. Перспективный пассажиропоток оценивается в 33 млн человек в год.

В соответствии с соглашением концессионер принял на себя обязательства по:

- выполнению проектно-изыскательских работ и получению положительных заключений по проекту;
- созданию и реконструкции трамвайной сети (предусмотрена бесшумная технология конструкции трамвайных путей), страхованию строительно-монтажных рисков;
- строительству нового депо на месте трамвайного парка №11 на Индустриальном пр.;
- сооружению остановочных павильонов по трассам трамвайных маршрутах;
- созданию автоматической системы управления движением на перекрестках;
- закупке современного подвижного состава;
- эксплуатации трамваев и их сервисному обслуживанию в трамвайном парке;
- организации эксплуатации трамвайных маршрутов с обеспечением требуемых показателей качества перевозки пассажиров;
- частичному финансированию этого проекта;



- содержанию и ремонту трамвайной сети в течение 30 лет действия концессионного соглашения.

На проектирование, создание и реконструкцию трамвайной сети предусматривается не более 30 месяцев с даты подписания концессионного соглашения. Для реализации проекта концессионеру по договорам аренды предоставлены земельные участки, находящиеся в собственности Санкт-Петербурга. Право собственности на трамвайные сети будут принадлежать концеденту.

Тарифы на проезд в новых трамваях планируется оставить на городском уровне. На маршрутах трамвая будут приниматься все виды проездных документов, в том числе дающих право бесплатного проезда.

В Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года предусматривается реализация целого ряда новых проектов развития городского пассажирского транспорта на основе механизмов ГЧП. В их числе:

1) строительство следующих линий легкого рельсового пассажирского транспорта (ЛРТ):

- линии ЛРТ от аэропорта Пулково до станции метро «Купчино»;
- линии ЛРТ от перспективной станции метрополитена «Южное» до города Колпино;
- линии ЛРТ от микрорайона «Балтийская жемчужина» до станции «Кировский завод» («Путиловская»);
- линии ЛРТ от Всеволожска до подключения к существующей трамвайной сети Санкт-Петербурга;

2) строительство автобусных вокзалов у станций метрополитена «Парнас» и «Купчино» в Санкт-Петербурге, а также новых автобусных вокзалов и станций в Ленинградской области.

3) строительство транспортно-пересадочных узлов: «Девяткино», «Пулково», «Купчино», «Парнас», «Рыбацкое», «Удельная», «Площадь Ленина», «Ладожский вокзал», «Всеволожск», «Московский вокзал», «Витебский вокзал», «Балтийский вокзал», «Юго-Восточное», «Московская», «Шушары» и др.

На основе механизмов ГЧП планируется развитие парковочного пространства в Санкт-Петербурге, в том числе:

- создание зон платной парковки в центральных районах Санкт-Петербурга;
- строительства многоуровневых паркингов;
- развития городских автостоянок для размещения легковых автомобилей и автобусов;
- развития перехватывающих автостоянок на въездах в Санкт-Петербург;
- развития социальных и перехватывающих парковок города в составе ТПУ;
- развития автостоянок для грузовых автомобилей на въездах в Санкт-Петербург и в зонах грузогенерации.

Для обеспечения спроса на временное хранение автотранспорта в Санкт-Петербурге создается единое городское парковочное пространство, суммарная емкость которого составит около 53 тыс. машино-мест.

Планируется строительство перехватывающих парковок в транспортно-пересадочных узлах с высокой концентрацией пассажиропотоков, объединяющих остановки городского и пригородного пассажирского транспорта (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус, железнодорожные станции), а также у терминалов внешнего пассажирского транспорта.

Для упорядочения парковки грузового автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге планируется создание системы автостоянок для грузовых автомобилей с привлечением частных инвестиций. Всего в Санкт-Петербурге необходимо создание минимум 10 городских автостоянок для грузового автотранспорта суммарной емкостью 2500 машино-мест. В качестве наиболее подходящих мест размещения автостоянок для грузового автотранспорта рассматриваются подъезды федеральных и региональных автодорог к КАД, на которых отмечается наиболее высокая интенсивность движения грузовых автомобилей.

Инвестиционные проекты, включенные в Стратегию развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года, будут реализовываться на основе различных схем государственно-частного партнерства: концессионных соглашений, контрактов жизненного цикла, инвестиционных соглашений и др.

Концессионные соглашения и долгосрочные инвестиционные соглашения предлагается использовать при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, эксплуатация которых планируется на платной основе (например, проекты развития скоростного пассажирского транспорта, проекты строительства и реконструкции платных дорожных объектов и др.), или предусматривающих возврат вложенных частных инвестиций через эксплуатационные платежи (например, строительство и реконструкция железнодорожных, морских, речных, автобусных вокзалов, пассажирских терминалов аэропортов и т.д.).

Контракты жизненного цикла рекомендуется использовать при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, эксплуатация которых планируется на бесплатной основе (например, сооружение транспортно-пересадочных узлов, строительство и реконструкция бесплатных дорожных объектов и т.д.).

В общем объеме финансирования инвестиционных проектов, предусмотренных в Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года, на средства частных инвесторов приходится:

- около 596 млрд рублей, или 24% по консервативному варианту;
- около 1566 млрд рублей, или 32% по инновационному варианту.

Направления дальнейшего развития государственно-частного партнерства в рамках реализации Стратегии предусматривают:

- совершенствование нормативной и методической базы в области ГЧП;
- расширение сферы применения ГЧП;
- стандартизацию процессов подготовки и реализации инвестиционных проектов ГЧП различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры, совершенствование взаимодействия органов государственной власти при реализации проектов ГЧП;
- совершенствование процедуры отбора проектов ГЧП;
- совершенствование мониторинга реализации проектов ГЧП.

Учитывая интерес большинства глобальных игроков к поиску новых рынков, дальнейшей диверсификации проектных портфелей, а также огромный опыт управления инфраструктурными проектами в зарубежных странах, планируется привлечение зарубежных компаний к участию в реализации проектов ГЧП в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Реализация проектов строительства железных и автомобильных дорог, развития терминалов морских портов и аэропортов, сооружения новых автобусных вокзалов и транспортно-пересадочных узлов на основе моделей ГЧП позволит не только развить транспортную инфраструктуру и улучшить качество работы транспортной системы региона, но и обеспечить рост экономического и инвестиционного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

ПЕРСПЕКТИВЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В СФЕРЕ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОНЦЕССИОННОГО МЕХАНИЗМА

Ю. А. АНТИПОВА, старший юрист практики проектного финансирования и ГЧП Capital legal Services
А. В. ГАМБЕЕВА, юрист практики проектного финансирования и ГЧП Capital legal Services

Управление заполняемостью автомобильных дорог является одним из ключевых инструментов городского регулирования в сфере транспорта. Продуманная политика в отношении условий парковки на улицах города позволяет решить множество проблем, связанных с увеличением количества личного автотранспорта у населения.

Известно, что в настоящее время эффективность работы «пилотной зоны» платных парковок в Санкт-Петербурге вызывает серьезные сомнения с точки зрения объема доходов, которые недополучает бюджет города. При этом Санкт-Петербург имеет амбициозные планы по расширению зон платной парковки. В частности, планируется, что в Центральном районе города помимо «пилотной» парковочной зоны будет организована еще одна парковочная зона на 182 улицах; в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга запланировано создание четырех парковочных зон на 153 улицах, в Петроградском районе – двух парковочных зон на 141 улице[1].

В связи с этим вопрос привлечения частных ресурсов для расширения и обеспечения работы платных парковок в Санкт-Петербурге особенно актуален.

1. ВОЗМОЖНЫЕ МЕХАНИЗМЫ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

2011 год стал отправной точкой для развития регионального и муниципального законодательства в области парковок. Именно в этом году изменением Федерального закона «Об автомобильных дорогах»[2] за субъектами Российской Федерации и муниципальными образованиями были закреплены полномочия по организации платных парковок на автомобильных дорогах общего пользования регионального и местного значения.

На сегодняшний день нормативные акты различных публично-правовых образований предусматривают широкий спектр возможных механизмов создания платных парковок, в том числе государственные контракты, концессионные соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, инвестиционные соглашения.

Например, порядок создания платных парковок в Иркутской области и Новгородской области в качестве единственного механизма создания платных парковок предусматривает концессионное соглашение, причем инициатором создания платной парковки может являться только собственник земельного участка, граничащего с полосой отвода автомобильной дороги, на которой планируется создать платную парковку[3].

[1] Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 3 сентября 2014 года №837 «Об утверждении Адресного перечня платных парковок в Санкт-Петербурге».

[2] Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

[3] Приказ министерства строительства, дорожного хозяйства Иркутской области от 23.04.2014 №16-мпр «О Порядке создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области»;

Постановление Правительства Новгородской области от 03.09.2014 №459 «Об утверждении Порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Новгородской области».

В порядке создания платных парковок в Сахалинской области, напротив, предусмотрен исключительно государственный контракт[4].

В Рязани устройство (создание) платных парковок может осуществляться не только на основании государственных контрактов, но и за счет средств частных инвесторов — путем заключения инвестиционного соглашения на конкурсной основе[5]. Такое инвестиционное соглашение является непоименованным в законодательстве договором и во многом схоже с соглашениями о государственно-частном партнерстве и концессионными соглашениями, однако условия инвестиционного соглашения менее жестко урегулированы. Так, в местных актах не предъявляются требования к существенным условиям инвестиционного соглашения и порядку их изменения, а также отсутствуют требования об обязательном наличии в составе объекта инвестиционного соглашения недвижимого имущества. С другой стороны, местные акты не предоставляют и гарантии для частного инвестора.

2. ОСОБЕННОСТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В сравнении с иными субъектами и муниципальными образованиями законодательство Санкт-Петербурга в области платных парковок является достаточно прогрессивным и детальным. В частности, в Порядке создания и использования парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге[6], прямо предусматривается, что платные парковки могут создаваться не только на основе государственных контрактов, но и с использованием механизмов государственно-частного партнерства. В данном случае термин «государственно-частное партнерство» используется в широком смысле, включая в себя не только соглашения о государственно-частном партнерстве, но и концессионные соглашения. Кроме того, предусматривается, что осуществлять эксплуатацию объекта соглашения могут не только государственные учреждения, но и концессионеры (частные партнеры) во исполнение обязательств по заключенным соглашениям.

Помимо порядка создания и эксплуатации платных парковок законодательство Санкт-Петербурга регулирует вопросы методики расчета платы за пользование парковочными местами, максимальный размер платы, порядок ее внесения, ответственность за нарушение правил пользования платными парковками и иные вопросы.

Несмотря на тесное территориальное соседство с Санкт-Петербургом, в нормативной базе Ленинградской области и ее муниципальных образований практически отсутствует регулирование в отношении платных парковок. На уровне Ленинградской области единственным актом в данной сфере остается Положение о Комитете по дорожному хозяйству Ленинградской области. Оно устанавливает полномочия Комитета по дорожному хозяйству на принятие решений о создании платных парковок и установление порядка их создания и использования. Отсутствие регулирования платных парковок может существенно затянуть срок реализации первых парковочных проектов на территории Ленинградской области и ее муниципальных образований.

3. КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ – НАИБОЛЕЕ ОПТИМАЛЬНЫЙ СПОСОБ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЧАСТНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ В СФЕРЕ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

Среди всех имеющихся форм взаимодействия государства и частных инвесторов в отношении платных парковок особо необходимо выделить концессионные соглашения, поскольку в отличие от государственного контракта, концессионное соглашение предлагает возможность заключить одно соглашение на проектирование, строительство и эксплуатацию объекта.

Это позволяет сократить расходы публичной стороны на подготовку и проведение тендеров, а также обеспечивает заинтересованность инвестора в качестве объекта соглашения. Кроме того, в качестве достоинства концессионного механизма необходимо отметить, что он всегда

[4] Постановление Правительства Сахалинской области от 19.03.2013 № 125 «Об утверждении Порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Сахалинской области».

[5] Постановление Администрации города Рязани от 25.10.2016 №4644 «О проведении открытого конкурса на право заключения инвестиционного соглашения по созданию и использованию на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения муниципального образования - город Рязань».

[6] Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 23.06.2014 № 543 «О порядке создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге».

предусматривает создание имущества, поступающего в государственную собственность, в том числе и без каких-либо финансовых вложений с публичной стороны, и предусматривает более долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество сторон.

За исключением приобретения объекта соглашения в частную собственность, механизм государственно-частного партнерства мало чем отличается от концессионных соглашений. При этом приобретение платных парковок в собственность частного партнера представляется сомнительной перспективой с точки зрения специфики объекта и разумных ожиданий публичной стороны. Применительно к платным парковкам, очевидным достоинством государственно-частного партнерства является возможность разделить обязанности сторон по технической и целевой эксплуатации объекта соглашения. Этот механизм позволяет возложить на концессионера только обязательства по технической эксплуатации парковок, оставляя целевую эксплуатацию за публичным партнером. Однако привлекательность данного механизма по сравнению с концессионными соглашениями снижается в связи с полным отсутствием примеров успешно реализованных проектов.

Как было отмечено выше, нормативные акты некоторых субъектов Российской Федерации предполагают возможность заключения инвестиционных соглашений в отношении строительства и эксплуатации платных парковок. Но полагаем, что инвестиционный механизм предполагает значительные риски, так как существует высокая вероятность оспаривания действительности таких соглашений.

Практике известны случаи, когда прокуратура подвергала сомнению действительность подобных соглашений, обосновывая это тем, что инвестиционные соглашения в отношении платных парковок прикрывают собой концессионные соглашения, объектом которых не может выступать исключительно движимое имущество.

Таким образом, в условиях действующего законодательства и практики его применения концессионные соглашения могут считаться оптимальным инвестиционным механизмом с точки зрения минимизации рисков, а также баланса интересов и публичной, и частной стороны.

4. ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ КАК ОБЪЕКТ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ

Анализ информации по реализуемым в настоящее время проектам во Владивостоке, Воронеже и Севастополе позволяет прийти к выводу, что применительно к платным парковкам объект концессионного соглашения, как правило, представляет собой совокупность двух элементов: центр управления парковками (недвижимое имущество) и совокупность парковочного оборудования и дорожных знаков (движимое имущество).

Отметим, что подобное структурирование проектов платных парковок соответствует требованиям Федерального закона от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее — Закон о концессионных соглашениях), который устанавливает требования к объекту концессионного соглашения с точки зрения: (a) состава и (b) отраслевой принадлежности.

Соответствие платных парковок требованиям к объекту соглашения, установленным Законом о концессионных соглашениях, достигается путем наличия совокупности недвижимого имущества (центра управления) и технологически связанного с ним движимого имущества (парковочного оборудования и дорожных знаков), что прямо допускается статьей 3 Закона о концессионных соглашениях.

С точки зрения отраслевой принадлежности, объект концессионного соглашения должен относиться к одной из категорий объектов, указанных в статье 4 Закона о концессионных соглашениях. В отношении платных парковок это достигается через отнесение движимого имущества объекта к элементам обустройства автомобильных дорог, так как в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» (далее — Закон об автомобильных дорогах) к элементам обустройства автомобильных дорог относятся, в том числе, стоянки (парковки) транспортных средств, а также объекты движимого имущества: дорожные знаки, дорожные ограждения, пункты взимания платы. Особо отметим, что Закон о концессионных соглашениях не требует, чтобы отраслевой принадлежности соответствовало все имущество в составе объекта соглашения (включая объекты недвижимости).

Таким образом, вышеуказанное структурирование объекта концессионного соглашения как совокупности центра управления и парковочного оборудования положительно зарекомендовало себя на практике во многих регионах и соответствует Закону о концессионных соглашениях и Закону об автомобильных дорогах.

5. ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ УСПЕШНЫХ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ В ОТНОШЕНИИ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

Несмотря на существенные инвестиционные преимущества, в настоящее время невозможно не упомянуть ряд обстоятельств, препятствующих эффективному применению механизма концессии в области платных парковок.

5.1. Ограничение возможности эксплуатации платных парковок

Информация, относящаяся к парковочному пространству, чаще всего хранится и обрабатывается с помощью государственных информационных систем (ГИС). Вместе с тем, в соответствии со статьей 14 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации[7]», по общему правилу, оператором ГИС не может быть частная компания. В частности, в Положении о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Единое городское парковочное пространство» безальтернативно указано, что оператором системы может быть только Комитет по развитию транспортной инфраструктуры[8]. Таким образом, по общему правилу концессионер сможет осуществлять только часть необходимого функционала, что существенно усложняет взаимоотношения между концедентом и концессионером в части развития и сопровождения ГИС.

5.2. Факторы, снижающие финансовую привлекательность проекта

Наиболее значимым вопросом для структурирования проекта является вопрос распределения платы за парковку, поскольку в зависимости от финансовой структуры проекта первичные доходы от использования платных парковок могут быть отнесены как в пользу концедента, так и концессионера.

Отметим, что законодательство Санкт-Петербурга предписывает зачислять доход от использования платных парковок в бюджет города только в том случае, если создание и функционирование платных парковок осуществляется за счет средств бюджета Санкт-Петербурга[9]. Исходя из этого, необходимо согласиться с обратным, что в случае создания платных парковок за счет внебюджетных источников, допускается зачисление доходов от использования платных парковок в пользу концессионера. Более того, с учетом дефицита бюджетных средств, финансирование проекта за счет внебюджетных источников с одновременным установлением в качестве источника компенсации расходов концессионера платы за парковку, должно являться приоритетным способом структурирования подобных проектов, так как позволит сократить сроки подготовки проекта и обеспечить экономию публичных ресурсов.

Во-первых, из-за невозможности эвакуации автомобилей некоторые парковочные места могут временно перестать приносить доход концессионеру, в том числе, поскольку там могут скапливаться брошенные автомобили. В настоящее время эвакуация транспортного средства допускается только в случаях, прямо предусмотренных в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ), при этом нарушение правил платной парковки в перечне таких случаев не указано.

Ситуация осложняется тем, что субъекты Российской Федерации не вправе принимать акты, регулирующие случаи эвакуации транспортных средств нарушителей правил платных парковок, так как вопросы производства по делам об административных правонарушениях находятся в федеральной компетенции. Однако, например, в Москве эвакуация с платных парковок, как правило, происходит на основании решения антитеррористической комиссии Москвы при длительном нахождении автомобиля без государственных знаков в зоне платной парковки. Но в Санкт-Петербурге подобная возможность пока отсутствует.

Третьим фактором, часто снижающим финансовую привлекательность проекта, является невозможность концедента обеспечивать привлечение нарушителей платной парковки к ответственности ввиду отсутствия возможности органов исполнительной власти субъекта РФ получить доступ к персональным данным автовладельцев.

В этом случае без специального соглашения с МВД РФ привлечение нарушителей правил платной парковки к административной ответственности будет невозможно. Но ожидается, что данный пробел будет устранен в ближайшее время, так как на рассмотрении Государственной думы Российской Федерации находится законопроект, позволяющий органам и учреждениям органов исполнительной власти субъектов РФ получать доступ к персональным данным автовладельцев.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ законодательной базы и опыта реализации парковочных проектов в России доказывает, что платные парковки могут создаваться и эффективно функционировать с привлечением средств частных инвесторов. Концессионный механизм представляется одним из наиболее оптимальных способов организации и управления платными парковками в условиях современных городов, но в то же время повышение эффективности таких проектов требует оптимизации правового регулирования как на федеральном, так и региональном уровнях.

[7] Федеральный закон от 27.07.2006 №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

[8] Положение о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Единое городское парковочное пространство» (утверждено постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 7 октября 2014 года №945).

[9] Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29.12.2014 № 1294 «О порядке внесения платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге».

«БАШКИРСКОЕ ДЕЛО»: КАТАЛИЗАТОР РЕШЕНИЯ ГЛУБИННЫХ ПРОБЛЕМ РЫНКА ГЧП-ПРОЕКТОВ

М. В. КОРНЕВ, старший юрист, Адвокатское бюро «Линия Права»

8 июня 2017 года Арбитражный суд г. Москвы принял решение по делу № А40-23141/17-149-224[1] (далее — Решение арбитражного суда), разрешив спор между Федеральной антимонопольной службой (далее — ФАС), с одной стороны, и Республикой Башкортостан (далее — РБ) и ООО «Башкирдорстрой» — с другой.

Напомним, что Федеральной антимонопольной службой 31 января 2017 года вынесены предписание и решение № Т-7/17 [2] об отмене результатов конкурса на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации автомобильной дороги общего пользования регионального значения Республики Башкортостан «Стерлитамак — Кага — Магнитогорск».

РБ и ООО «Башкирдорстрой» обратились в Арбитражный суд г. Москвы с иском о признании недействительным предписания ФАС от 31.01.2017 № Т-7/17, а решения ФАС[3] от 31.01.2017 №№ Т-7/17 (далее — Решение ФАС) — незаконным. В рамках судебного дела решение ФАС обжаловалось по нескольким основаниям; ключевое же влияние на рынок ГЧП-проектов оказывает позиция ФАС, в соответствии с которой концедент не вправе принимать на себя все расходы по созданию и эксплуатации объекта концессионного соглашения.

В решении Арбитражного суда г. Москвы[4] приведена следующая аргументация: «…расходы на создание (реконструкцию) и эксплуатацию объекта концессионного соглашения будет нести бюджет субъекта Российской Федерации, что прямо противоречит ч.13 ст. 3 Закона о концессиях[5]. При таком варианте финансирования строительства объекта концессионного соглашения фактически стирается грань между концессионным соглашением и государственным контрактом, вместе с тем выбор концессионера происходит без соблюдения обязательных для госзакупки требований».

Вопросы разграничения нормативной базы, на основе которой реализуются инвестиционные проекты (законодательство о контрактной системе и концессионное законодательство), давно обсуждались в экспертных кругах. В основном дискуссии носили теоретический характер «постановки вопроса» и обсуждения «универсального» риска переквалификации концессии в государственный контракт. В судебной практике встречались единичные решения о невозможности финансирования инвестиционных проектов полностью за счет бюджетных средств, но глобального влияния на рынок они не оказали[6].

В итоге, когда риск реализовался на практике, в частности в «башкирском деле», в полной мере была вскрыта взаимосвязь практических вопросов реализации проектов в сфере ГЧП и теоретического обоснования применяемых для их реализации правовых форм.

Девятый Арбитражный апелляционный суд[7], отменяя резонансное решение и оспариваемое предписание ФАС, указал, что полностью покрывать расходы концессионера на создание объекта соглашения запрещено только за счет инструмента «финансирование части расходов на создание

[1] Ссылка на дело в системе «Арбитр»: http://kad.arbitr.ru/Card/ef448cd8-eb0d-48d7-8c1c-c472fb6bbdb3.
[2] https://www.torgi.gov.ru/docview/fdcDocViewPage.html?section=fasData&id=19359420.
[3] Документ размещен на сайте torgi.gov.ru: https://www.torgi.gov.ru/docview/fdcDocViewPage.html?section=fasData&id=19359420
[4] Решение Арбитражного суда г. Москвы от 8 июня 2017 г. по делу N А40-23141/17-149-224.
[5] Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».
[6] Верховный суд Российской Федерации в определении от 03.09.2014 №304-КГ14-387 по делу №А75-4785/2013 указал, что в случае возмещения затрат на реализацию инвестиционного проекта полностью за счет муниципального бюджета конкурс на его заключение должен проводиться в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 21.07.2005 №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».
[7] Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 04.09.2017 №09АП-33753/2017, 09АП-34801/2017 по делу №А40-23141/17.

(реконструкцию) объекта концессионного соглашения». Возмещать оставшуюся часть расходов за счет платы концедента Закон о концессиях не запрещает. Несмотря на то что резонансное решение отменено, факт направления предписания об аннулировании результатов конкурса со стороны ФАС и поддержка решения службы судом первой инстанции встревожили участников рынка ГЧП-проектов.

Первой реакцией бизнеса на «башкирское дело» стал запрос по поводу анализа его влияния опять же на практические аспекты концессионных отношений: какие проекты под угрозой, какие модели партнерства находятся под риском переквалификации, а какие можно и дальше безопасно использовать?

Решением Арбитражного суда г. Москвы установлено, что принятие концедентом на себя расходов на создание (реконструкцию), использование (эксплуатацию) объекта концессионного соглашения в полном объеме является нарушением Закона о концессиях. При буквальном прочтении указанного решения может быть сделан вывод о том, что не соответствующим Закону о концессиях является также принятие на себя концедентом полного объема расходов на создание объекта соглашения (без учета расходов на эксплуатацию).

Таким образом, указанное решение затрагивает проекты, бизнес-модель которых основана на платежном механизме, предполагающем возмещение затрат концессионера за счет бюджета концедента — публично-правового образования.

Во-первых, в сферу рисковых попадают проекты, не предусматривающие иных источников возврата инвестиций концессионера, кроме средств бюджета, выплачиваемых концедентом в соответствии с условиями концессионного соглашения. К таким проектам относятся, в частности, концессии на создание и эксплуатацию бесплатных автомобильных дорог и социальные проекты, не предполагающие коммерческого использования имущества, включенного в периметр проекта. В эту же группу проектов попадают и концессии, совмещающие платные участки автодорог, доход от эксплуатации которых поступает в собственность концедента.

Исходя из этого, не попадают в группу рисковых концессии в сфере ЖКХ, так как в таких проектах, как минимум, часть источника возврата инвестиций концессионера относится на потребителей, которым концессионер оказывает услуги в соответствии с установленными тарифами.

Во-вторых, также к числу рисковых можно отнести проекты, которые предусматривают механизм возмещения минимального гарантированного дохода (далее — МГД), покрывающего все капитальные и эксплуатационные расходы концессионера. Механизм МГД напрямую не предусмотрен в Законе о концессиях. Обязательства концедента о выплате МГД могут быть квалифицированы как принимаемая на себя концедентом часть расходов или как плата концедента — в зависимости от специфики платежного механизма конкретного проекта.

Несмотря на то что МГД является условным обязательством, концессионер фактически принимает на себя обязательство выплатить денежные средства из бюджета концессионеру в случае, если размер доходов от эксплуатации имущества, входящего в периметр концессии, упадет ниже минимального гарантированного значения. Выводы из решения арбитражного суда могут распространяться на такие проекты, обязательство по выплате МГД в которых предусматривает покрытие всех капитальных и текущих расходов концессионера за счет средств бюджета. Вместе с тем на практике объем МГД обычно направлен на покрытие старшего долга, его применение сопряжено с наименьшим риском.

Очевидно, что в отсутствие сложившейся практики проекты, использующие указанные модели платежных механизмов, сопряжены с определенным риском. Речь идет не только о концессионных проектах, но и о любых инвестиционных проектах, предусматривающих бюджетное финансирование.

Арбитражным судом г. Москвы отмечается, что сложившееся правоприменение также исключает возможность возмещения инвестору затрат на строительство (реконструкцию) и использование (эксплуатацию) в полном объеме за счет средств бюджета при оформлении отношений в одной из форм государственно-частного партнерства (например, концессионное соглашение, инвестиционный договор, соглашение о государственно-частном партнерстве). Таким образом, в зону риска попадают не только инвестиционные проекты, структурированные в соответствии с Законом о концессиях, но и иные ГЧП-проекты, в том числе заключенные в соответствии с региональным ГЧП-законодательством.

Так, например, возврат инвестиций в рамках проекта по развитию микрорайона «Славянка» посредством ГЧП-проектов предполагает фактический выкуп пяти объектов образования за счет бюджета Санкт-Петербурга, а также возмещение эксплуатационных затрат частного партнера[8]. Вместе с тем запланирована и коммерческая составляющая проекта, предполагающая генерацию дополнительной выручки концессионером. Если коммерческая выручка также используется для покрытия инвестиционных затрат частного партнера, то такой механизм может быть использован как аргумент против применения к проекту выводов из «башкирского дела».

Иные проекты, реализуемые в Санкт-Петербурге, подвержены риску «башкирского дела» в меньшей степени.

[8] http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/ppp_in_social_sphere.pdf.

В рамках проекта «Западный скоростной диаметр» хотя и предусматривается МГД, но возможность его применения в отношении платных автомобильных дорог прямо предусмотрена законодательством[9].

Концессионным соглашением «О создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга» также предусматривается механизм МГД. Вместе с тем платежный механизм данного проекта основан на возмещении затрат концессионера за счет коммерческой выручки — сбора платы с пользователей (пассажиров), в силу чего вероятность применения к нему выводов из «башкирского дела» минимальна.

Вместе с тем, «башкирское дело» имеет значение для рынка ГЧП-проектов намного большее, чем может показаться на первый взгляд.

Например, если рассмотреть его с точки зрения тенденций рынка ГЧП, в развитии которых заинтересованы федеральные власти. Президент РФ поддержал инициативу по внедрению «инфраструктурной ипотеки» — механизма реализации инвестиционных проектов, который предполагает покупку инфраструктурного объекта «в кредит» с последующим его погашением за счет пользователя инфраструктуры (публичного субъекта). По сути, «инфраструктурная ипотека» представляет собой контракт жизненного цикла, модель которого была сначала закреплена в Законе о концессиях через механизм платы концедента (хотя сама бизнес-модель не была поименована в указанном законе и продолжает до настоящего времени квалифицироваться как концессионное соглашение), а затем определена и в Законе о контрактной системе[10], не получив, однако, в формате государственной закупки широкого распространения. Таким образом, продвигаемая инициатива «инфраструктурной ипотеки» также сопряжена с правовыми рисками переквалификации соглашений, составляющих ее базу, в государственный контракт. Поэтому, на наш взгляд, вполне правильной и обоснованной является инициатива Минэкономразвития по разработке поправок в Закон о концессиях, однозначно указывающих на возможность полного возмещения затрат концессионера. Как минимум, в краткосрочной перспективе такие поправки снизят напряженность на рынке и снимут опасения инвесторов в отношении инфраструктурной ипотеки.

Вместе с тем, как было указано выше, «башкирское дело» затронуло намного более глубокие вопросы, чем возможность полного возмещения затрат концессионера за счет бюджетных средств. Арбитражный суд г. Москвы, анализируя платежный механизм проекта, указал, что «при таком варианте финансирования строительства объекта концессионного соглашения фактически стирается грань между концессионным соглашением и государственным контрактом». Таким образом, правоприменитель, опираясь на действующее законодательство, не различает концессии и государственные контракты как правовые механизмы реализации инвестиционных проектов. Однако главный вопрос заключается не в том, какие механизмы финансирования со стороны бюджета применимы в рамках концессии, а в выборе правовой формы реализации проекта. Здесь и могут возникнуть риски переквалификации. Вопрос о применимых в концессии механизмах довольно легко решается на основе поправок в законодательство, прорабатываемых Минэкономразвития РФ. Предлагаемые поправки могут принести краткосрочный положительный эффект, так как частично нивелируют риски «башкирского дела» и снимают опасения инвесторов в отношении применения концессий для уже отработанных моделей ГЧП. Однозначное закрепление в Законе о концессиях возможности финансирования всех затрат концессионера на создание и эксплуатацию объекта концессии действительно формально устраняет риски переквалификации концессии в государственный контракт по этому основанию, но одновременно еще больше сближает концессию и государственную закупку, что в долгосрочной перспективе еще больше усиливает «макроэкономическую» аргументацию ФАС.

Решение вопроса о наиболее оптимальных правовых формах для отдельных видов бизнес-моделей проектов невозможно без выработки механизмов разграничения концессий, соглашений о ГЧП и государственных контрактов. Отметим, что в апелляционном решении по «башкирскому делу» вопрос о разграничении концессий и государственных контрактов не был прокомментирован. Вместе с тем, необходимо различать бизнес-модель проекта и правовую форму его реализации. Модель проекта — объективный фактор, зависящий от состава участников, специфики объекта и платежного механизма. Правовой механизм его реализации зависит только от положений законодательства. Примером может служить модель контракта жизненного цикла, которая в различных вариациях может быть реализова-

[9] В п. 5 ч. 3 ст. 38 Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отмечено, что концессионным соглашением может предусматриваться условие о выплате компенсации концессионеру в случае недостижения в процессе использования установленных концессионным соглашением показателей интенсивности движения по платной автомобильной дороге или платному участку автомобильной дороги транспортных средств.

[10] Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

на на основе концессионного, ГЧП-законодательства и законодательства о контрактной системе.

Полагаем, что законодательством должны быть формально разграничены формы взаимодействия государства и частного сектора экономики: государственные закупки и государственно-частное партнерство (к которому с институциональной точки зрения должны относиться и концессии). Такое разграничение будет основой для «прикрепления» отдельных моделей реализации проектов к наиболее оптимальным для них правовым формам взаимодействия. Формы ГЧП, в свою очередь, также должны быть разграничены с учетом специфики моделей проектов.

В целях разграничения форм взаимодействия государственного и частного сектора необходимо институциональное объединение различных правовых моделей государственно-частного партнерства. В настоящее время единственным нормативно закрепленным соотношением форм ГЧП является указание в законе о ГЧП на то, что отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений, с установлением гарантий прав и законных интересов сторон концессионного соглашения, регулируются Законом о концессиях. Внедрение институциональной основы ГЧП не обязательно влечет принятие нового закона в сфере ГЧП: необходимые нормы могут быть внедрены в существующие нормативные акты. Напомним, что идея формального разграничения ГЧП и государственных контрактов прорабатывалась при разработке первых редакций Закона о ГЧП и в ограниченном виде была воплощена в механизме оценки сравнительного преимущества в реализации проекта на основе Закона о ГЧП перед его реализацией в соответствии с Законом о контрактной системе.

Вместе с тем, для такого разграничения необходима разработка комплексной системы критериев разграничения правовых механизмов реализации проектов ГЧП, например, в виде отраслевой методики в целях использования таких критериев при принятии решений органами государственной власти о реализации конкретных инфраструктурных проектов. При этом указанные критерии должны использоваться во взаимосвязи, иметь вполне конкретный экономический смысл и, по возможности, подлежать простому исчислению.

В рамках первого уровня разграничения форм взаимодействия государства и частного сектора экономики могут быть выделены государственные закупки и государственно-частное партнерство.

Вторым уровнем целесообразно разграничить формы ГЧП с учетом объемов рисков, принимаемых на себя сторонами:

- модели контрактов жизненного цикла (по которой могут быть реализованы и проекты в рамках «инфраструктурной ипотеки»), для которой характерно отнесение рисков спроса на государство, возмещение расходов за счет бюджета, осуществление целевой эксплуатации не частным партнером, а третьим лицом (опционально). Не исключаем при этом вероятность по итогам проработки вопроса признания целесообразности реализации этой модели в рамках государственных контрактов.
- осуществление предпринимательской деятельности с государственным (муниципальным) имуществом. Данная группа форм ГЧП приближается к модели концессии, какой она изначально была закреплена при принятии Закона о концессиях, а финансовое участие государства не предполагается или ограничено. Предпринимательские риски также преимущественно несет частный партнер.

Критерии для разграничения должны носить комплексный характер. Критерий риска спроса может рассматриваться как ключевой, но не единственный при таком разграничении.

Закон о концессиях и Закон о ГЧП оперируют понятием «инвестиция», определяя через указанное понятие цель принятия самих законов. Закон о контрактной системе таким понятием не оперирует как базовым, указывая, например, лишь на бюджетные инвестиции, специальные инвестиционные контракты и встречные инвестиционные обязательства поставщика-инвестора. Соответственно, государственные закупки не предполагают в качестве целей их осуществления привлечение частных инвестиций. При этом необходимо дополнительно разграничить частные инвестиции и выполнение работ (оказание услуг) с рассрочкой платежа, а также принять во внимание источник возврата инвестиций (платежи третьих лиц или средства бюджета). Так, например, давно обсуждается вопрос об «инвестировании» в рамках государственного контракта, но он так и не нашел правового закрепления.

Срок, на который привлекаются частные инвестиции по соглашению о ГЧП, концессионному соглашению, с одной стороны, и государственному контракту, с другой стороны, принципиально различен. Срок возврата инвестиций частного партнера по государственному контракту в большинстве случаев ориентирован на срок бюджетного планирования, составляющий 3 года (текущий финансовый год и плановый период), По соглашению о ГЧП, концессионному соглашению срок возврата инвестиций частного партнера в большей степени ориентирован на эксплуатационную стадию проекта, зависит от платежного механизма, коммерческой окупаемости объекта и существенно превышает цикл бюджетного планирования. Очевидно, что при таком длительном сроке окупаемости инвестиций частный партнер принимает на себя в значительной степени большие риски, чем в случае с государственной закупкой.

Осуществление частным партнером эксплуатации объекта соглашения является квалифицирующим признаком

концессионного или ГЧП-соглашения. Это обусловливает и структуру проекта, реализуемого на основе концессии или ГЧП-соглашения, в том числе сопряжено с повышением объемов рисков частного партнера и механизмами возврата инвестиций, не применимых в государственных контрактах. При этом государственная закупка по общему правилу не подразумевают выполнение частным партнером полного комплекса работ по проекту. Стадии проектирования, строительства и эксплуатации в большинстве случаев разнесены между отдельными государственными контрактами, не обладающими друг с другом какой-либо правовой связью. Этим обуславливается «разрыв ответственности» на стороне частного партнера по проекту: формально за различные стадии проекта отвечают различные частные субъекты. Такое разграничение может быть оправдано в рамках проектов, не предусматривающих создание технически сложных объектов и (или) не требующих квалифицированной эксплуатации.

В рамках государственного контракта объем и характер требований к создаваемому объекту, как правило, жестко определен в техническом задании. С учетом того, что концессионное и ГЧП-соглашение распространяется на этап эксплуатации, требования публичного партнера могут касаться не столько объекта, сколько параметров оказываемой частным партнером услуги, что позволят обеспечить частному партнеру определенную свободу в выборе технических решений реализации проекта, сократить расходы и улучшить экономические показатели проекта. За счет такого улучшения могут снижаться объемы востребованной государственной поддержки по проекту и обеспечиваться дополнительная выручка, которая может быть распределена между сторонами. Возможности подобной оптимизации в рамках государственного контракта существенно ограничены.

Таким образом, «башкирское дело» не только порождает краткосрочные риски для определенных моделей ГЧП-проектов, которые могут быть относительно быстро устранены корректировками законодательства, но и является катализатором для разрешения более глобальных вопросов, ключевым из которых является разграничение государственно-частного партнерства и государственных закупок как принципиально различных форм взаимодействия государства и частного сектора экономики. Решение указанной проблемы требует взвешенного подхода и привлечения к обсуждению участников рынка ГЧП и потенциальных инвесторов, но позволит осуществить оптимальную привязку бизнес-моделей проектов к правовым формам партнерства на основе объективных критериев, что, на наш взгляд, будет способствовать существенному повышению инвестиционной привлекательности ГЧП-проектов.

РИСК ТРАФИКА В АВТОДОРОЖНЫХ ГЧП-ПРОЕКТАХ — МЕХАНИЗМЫ СТРУКТУРИРОВАНИЯ

Н. В. РЕЗНИЧЕНКО, отдел инвестиций и рынков капитала, заместитель директора КПМГ
М.С. КОЗИНЕЦ, старший консультант, отдел инвестиций и рынков капитала, КПМГ

Одним из ключевых элементов в финансовом структурировании проекта ГЧП является вопрос распределения риска спроса (в автодорожных проектах — трафика) между сторонами соглашения. В части строительства автодорог российский рынок ГЧП-проектов уже успел накопить значительный багаж проектов, по которым можно выделить ряд особенностей, касающихся распределения рисков трафика. Помимо анализа текущего состояния рынка, в настоящей статье будут рассмотрены различные аспекты структурирования проекта с точки зрения риска трафика (как он влияет на структуру капитала проекта, от какой базы считать сверхдоход по МГД). Также будет приведена международная практика разделения риска трафика, включая механизмы, которые пока не используются в России.

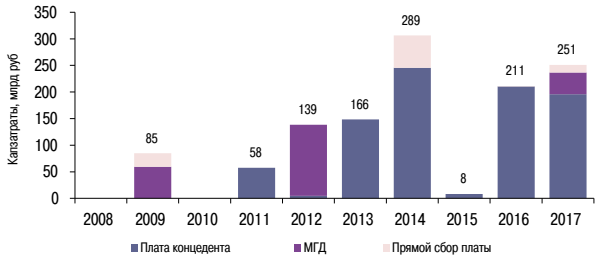


Рис. 1. Платежные механизмы — по числу проектов

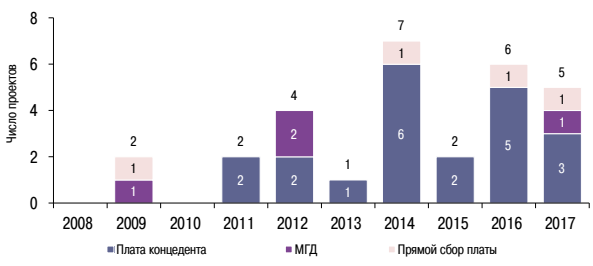


Рис. 2. Платежные механизмы — по размеру инвестиций

Примечание: в качестве года проекта указывалась дата подписания инвестором соглашения с государством, в случае отсутствия (по последним проектам) — год проведения конкурса

РИСК ТРАФИКА В РОССИИ — ИНВЕСТОР ИЛИ ГОСУДАРСТВО?

Нами был проведен анализ крупнейших (свыше 1 млрд руб.) автодорожных ГЧП-проектов, запущенных в России с момента формирования рынка. Большинство данных проектов (более 70% в денежном и количественном выражении из 29 отобранных (рис. 1 и рис. 2) были структурированы с использованием платы концедента. Плата концедента предполагает полную передачу риска трафика на государство (инвестор получит фиксированные платежи вне зависимости от размера платы, собранной на объекте).

Данная особенность вызвана несколькими ключевыми факторами:

- продолжающимся становлением рынка, где риск-аппетиты инвесторов не всегда позволяют брать на себя риск трафика;
- позицией долговых инвесторов (как правило, банков), рассчитывающих на почти гарантированные денежные потоки, доступные для погашения долга;
- отсутствием (в необходимом числе) достоверных долгосрочных прогнозов трафика в условиях динамичной внешней среды (падение экономической активности, стагнация авторынка);
- низким уровнем прогнозного трафика по ряду проектов (даже при принятии данного риска инвестором не позволит проекту выйти на самоокупаемость);
- стремлением публичной стороны зарегулировать устанавливаемый инвестором тариф (установить предельное значение) или же освободить ряд категорий транспортных средств от платы за проезд в силу политических причин (как это недавно произошло по проекту строительства моста в Перми, где инвестор столкнулся с нежеланием региона делать проезд платным для всех основных пользователей дороги, а ограничиться только транзитным трафиком).

В большинстве случаев государство берет на себя риск трафика, забирая выручку от сбора платы (если проезд платный) себе. Публичный партнер зачастую вынужден прибегать к данному механизму, так как даже при отсутствии окупаемости проекта он может создать для региона ряд положительных экономических (увеличение поступлений налогов, развитие смежной инфраструктуры)

Таблица 1. Автодорожные ГЧП-проекты с прямым сбором платы и МГД

Проект	Регион	Год	Уровень	CAPEX, млрд руб.	Трафик (авт./ сут.)	Тариф* (руб.)	Прим.
Прямой сбор платы				**102**			
Мост через р. Чусовая в Перми	Пермский край	2017	Региональный	14	50 тыс.	н.д.	(1)
Соединяющая дорога в Наро-Фоминске	Московская обл.	2016	Муниципальный	1	9 тыс.	70	
Северный дублер Кутузовского проспекта	Московская обл.	2014	Региональный	61	30–40 тыс.	> 200	(2)
М-1 обход г. Одинцово	Москва	2009	Федеральный	25	> 50 тыс.	150-200	
МГД				**235**			
Мост через р. Обь в г. Новосибирске	Новосибирская обл.	2017	Региональный	41	67 тыс.	100	(3)
Западный скоростной диаметр	Санкт-Петербург	2012	Региональный	120	> 200 тыс.	100	
Мост через реки Кама и Буй	Удмуртия	2012	Региональный	14	5 тыс.	330	(4)
М-11 Москва — Санкт-Петербург (км 15-58)	Московская обл.	2009	Федеральный	60	> 30 тыс.	280-300	

Примечания: (1) Проект был изначально структурирован под плату концедента, но победитель конкурса взял на себя риск трафика
(2) Тариф пока не согласован, приведен оценочный тариф
(3) Конкурс в 2017 г., соглашение пока не подписано
(4) Минимально гарантированный государством трафик – 1,7 тыс. автомобилей в сутки

и социальных (решение текущих транспортных проблем, развитие территорий) эффектов.

Несмотря на приемлемость для инвестора и банков, данный платежный механизм все же имеет два существенных недостатка:

- это самый дорогой вариант финансирования инфраструктуры (за весь срок проекта государство гарантировано заплатит инвестору сумму в несколько раз большую суммы строительства объекта, так как помимо компенсации капитальных затрат оно в составе платежей выплачивает доходность инвестору и средства на обслуживание долга);
- в российской практике возник прецедент оспаривания правомерности применения данного механизма в концессиях — так называемое «башкирское дело», когда все затраты на проект в конечном счете финансирует бюджет (пусть и в «рассрочку»). Несмотря на победу в апелляционной инстанции и подтверждения судом законности данного механизма, участники рынка и органы государственной власти понимают, что Закон о концессиях 115-ФЗ нуждается в доработке и легализации платы концедента в явном виде.

Альтернативой платы концеденту могут служить два других платежных механизма — прямой сбор платы и минимально гарантированный доход.

При прямом сборе платы выручка инвестора состоит уже не из платежей от публичного партнера, а из доходов от сбора платы (если их меньше, чем ожидалось, то доходность инвестора сокращается). Этот вариант представляется самым рискованным для инвесторов и банков, но интересным для государства, так как позволяет обойтись без бюджетных расходов на стадии эксплуатации (и при отсутствии капитального гранта — на инвестиционной фазе).

Минимально гарантированный доход представляет собой некое компромиссное решение, при котором частный инвестор получает в качестве выручки поступления от сбора платы, но при ее недостаточности — компенсацию от государства до уровня, обеспечивающую необходимую доходность. Инвестор получает гарантию доходов, банки — понимание, что долг по проекту будет выплачен. Государство доплачивает только выпадающие расходы (в том числе доходность) концессионера и только в случае, если сбор платы окажется ниже зафиксированного в соглашении уровня (что бывает далеко не всегда).

В российской практике присутствуют несколько автодорожных ГЧП-проектов с применением прямого сбора платы и МГД (табл. 1). Из всех крупных[1] проектов с прямым сбором платы всего один достиг финансового закрытия (на момент написания данной статьи таковым являлся только проект обхода г. Одинцово, который при этом был одним из первых автодорожных ГЧП-проектов), что говорит о неготовности большинства инвесторов рассматривать данный платежный механизм в качестве базового.

При этом все приведенные проекты с прямым сбором платы характеризуются высокими прогнозами по трафику (находятся около крупных городов) или являются мостами, которые традиционно являются «узким горлышком» транспортной инфраструктуры и на которых может быть установлен высокий тариф (в расчете на километр).

[1] Свыше 5-10 млрд руб. (порога привлекательности проекта для банков). Также по проекту в Наро-Фоминске информация о достижении финансового закрытия отсутствовала в публичном доступе

В проекте моста через р. Чусовую в процессе заключения соглашения у государства и инвестора были разногласия по поводу введения платы за проезд, стороны достигли компромисс, но детали его не разглашаются. Проект Северного дублера Кутузовского проспекта запланирован тем же инвестором (УК «Лидер»), что и М-1 «Обход Одинцово», что говорит, скорее, о принятии риска конкретным инвестором, а не рынком в целом. Также два последние проекта технически связаны, и при запуске обоих потенциально могут иметь синергетический эффект (действуют на одном направлении автодороги).

Проекты, структурированные под МГД, чаще достигали финансового закрытия (три из четырех приведенных выше достигли его) и отражают готовность рынка работать с таким платежным механизмом.

ВОПРОСЫ ПЕРЕНОСА РИСКА ТРАФИКА НА ЧАСТНОГО ИНВЕСТОРА

Передача рисков в проектах ГЧП зачастую осуществляется в пользу стороны, которая наилучшим образом (и с наименьшими затратами) может управлять ими. Полная передача риска трафика в адрес инвестора (даже в условиях самоокупаемости проекта) не всегда является оптимальным решением, так как существует ряд факторов, влияющих на сбор платы, которые не будут зависеть от инвестора (например, демография и экономическая активность) или будут зависеть частично (например, необходимость согласования тарифов с публичной стороной). Факторы, влияющие на трафик и сбор платы за проезд приведены ниже:

Факторы, влияющие на трафик

- динамика экономической активности (создание новых рабочих мест, увеличение потребления товаров);
- демографические факторы — динамика численности населения, миграции, изменение уровней смертности и рождаемости;
- косвенные эффекты от строительства дороги — само по себе строительство дороги может создать дополнительный трафик, не запланированный ранее;
- трафик конкурирующей транспортной инфраструктуры.

Порядок регулирования тарифов

Выручка от сбора платы зависит не только от трафика, но и от размера устанавливаемых тарифов за проезд. Последние, например, могут ограничиваться со стороны государства (например, путем установления предельных уровней тарифов) в силу не всегда экономических причин (общественное давление, желание разгрузить действующие бесплатные альтернативные маршруты и пр.). Передача инвестору возможности самостоятельного установления тарифов или же отражение в соглашении компенсационных механизмов (например, если государство ограничивает тариф, то оно может компенсировать выпадающие доходы инвестора) может снизить риск неопределенности сбора платы за проезд для инвестора.

Режим сбора платы

Гарантированность поступления выручки также зависит от эффективности мер по борьбе с нарушителями, не оплачивающими (путем применения различных приемов) проезд по платной дороге. Более активное введение электронных средств контроля и идентификации, снятие правовых ограничений по применению оператором санкций к нарушителям может повысить фактические показатели сбора выручки. Также введение и широкое распространение более технологичных средств взимания платы (транспондеры или идентификация посредством электронных меток) может привести не только к сокращению операционных затрат оператора, но и к дополнительному увеличению трафика (например, из-за отсутствия очередей на пунктах взимания платы).

Также следует отметить, что, несмотря на привлекательность (для публичного партнера) передачи риска трафика на частного инвестора, государство, в конечном счете, увеличивает стоимость проекта для себя. В случае прямого сборы платы инвестором в силу неопределенности относительно величины и срока поступления сбора платы, требуемая инвестором доходность (равно как и стоимость долга) будет выше, чем при наличии различного рода гарантий данного денежного потока (в форме МГД или платы концедента). Для окупаемости проекта инвестор будет (при прочих равных) требовать больше денежных потоков, нежели, чем при иных вариантах структурирования проекта.

Таким образом, при структурировании проекта ГЧП, для его оптимальной стоимости для государства (не только с точки зрения прямых затрат, но и упущенных выгод) публичный партнер должен рассмотреть все опции разделения риска трафика между собой и инвестором.

Сбор платы инвестором — управление рисками со стороны государства

Как показывает международная практика, управление риском сбора платы со стороны инвестора может быть выстроено вокруг двух основных элементов:

- установление нижних границ — гарантирование минимального дохода (доходности);
- установление верхних границ — распределение сверхдоходов от поступления платы за проезд.

Как было сказано выше, минимально гарантированный доход может снизить стоимость финансирования (как акционерного, так и долгового) по проекту, сделав его более привлекательным для инвесторов и более дешевым (в конечном счете) для государства. В случае установления верхнего порога выручки/доходности, публичный партнер не дает получать инвестору излишних доходов (сверх согласованного уровня)

Помимо стандартных методов (фиксировании данных нижних и верхних границ в соглашении), в международной практике обе задачи могут быть решены путем применения плавающего срока ГЧП-соглашения.

В таком соглашении заложена опция, что срок соглашения не может быть увеличен или сокращен, если доходы и/или доходность инвестора ниже или выше согласованного уровня.

Так, в случае, если инвестор по окончании срока соглашения не достиг целевой доходности (или не получил определенную величину выручки), то соглашение может быть продлено до тех пор, пока не будет достигнута данная величина. В случае превышения доходов над плановыми, при достижении определенного уровня соглашение либо прекращается, либо включается механизм разделения сверхдоходов.

Возможность применения данных механизмов в российской практике требует детального изучения, но даже с использованием существующих механизмов (например, режим особых обстоятельств, позволяющий в определенных случаях продлевать срок соглашения) представляется возможным использовать данный механизм гарантирования доходов/доходности.

Сверхдоход — точка отсчета

В случае, когда применяется механизм МГД, публичный партнер может стремиться ограничить инвестора в получении излишних доходов от пользования объектом инфраструктуры. При этом перед сторонами соглашения возникает проблема — на каком базисе необходимо фиксировать гарантии публичной стороны перед частным инвестором.

В основном применяются три основные метрики для фиксирования МГД:

- выручка
- выручка за минусом расходов
- доходность на акционерный капитал (Equity IRR)

У каждого из приведенных способов есть свои преимущества и недостатки, которые необходимо учитывать при структурировании проекта (табл. 2).

Таблица 2. Основные метрики для определения сверхдохода

Метрика	Преимущество	Недостаток
Выручка	Просто отслеживать	Не учитывает расходы, связанные с получением данной выручки
Выручка за минусом расходов	Учитывает способность проекта генерировать положительные денежные потоки	Трудно отслеживать и проверять размер операционных расходов
Equity IRR	Учитывает акционерную доходность по проекту в целом	Трудно отслеживать все затраты концессионера

РИСК ТРАФИКА И СТРУКТУРА КАПИТАЛА

В случае, когда риск трафика берет на себя инвестор, у него повышается неопределенность относительно стабильности получаемых денежных потоков. Как следствие, это находит отражение в структуре капитала — в ней наблюдается большая доля (по сравнению с ГЧП-проектами с применением платы за доступность) акционерного финансирования. Это также подтверждается и международным опытом — данные Федерального дорожного агентства США (Federal Highway Administration) приведены в табл. 3.

Таблица 3. Сравнение структуры капитала автодорожных ГЧП-проектов с прямым сбором платы и платой концедента в США

Источник	Прямой сбор платы, %	Платеж за доступность, %
Старший долг	20–49	4–40
Займ TIFIA*	до 33	до 33
Средства акционеров**	18–47	6–12
Капитальный грант	0-33	20–57

Источник: Revenue Risk Sharing for Highway Public Partnership Concessions, December 2016
*Примечание: *TIFIA – субординированный льготный государственный займ; **акционерный капитал и кредит акционеров*

Несмотря на то что в России пока что нет репрезентативной выборки проектов с прямым сбором платы, в других отраслях ГЧП-проекты, по которым риск спроса частично перенесен на инвестора (например, здравоохранение), доля акционерного капитала значительно выше, чем в автодорожных проектах.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РАЗЛИЧНЫХ СХЕМ РАЗДЕЛЕНИЯ РИСКА ТРАФИКА

В табл. 3 и 4 приведены различные платежные механизмы, применяемые в автодорожных ГЧП-проектах в США (применяемые механизмы также распространены и в международной практике).

Особенности применения платы за доступность и МГД были приведены выше, поэтому далее будут детализированы платежные механизмы, не используемые в российской практике.

Подход гарантии приведенной выручки (present value of the revenues) применяется, например, в США в части ГЧП-соглашений с плавающим сроком. При использовании данного платежного механизма соглашение будет продлено (или, наоборот, прекращено раньше) в случае получения инвестором целевого значения NPV выручке от сбора платы. При этом данные поступления дисконтируются по заранее определенной ставке (WACC по сопоставимым ГЧП-проектам). К достоинствам данного механизма следует отнести отсутствие необходимости компенсировать инвестору выпадающие доходы напрямую из бюджета —

Таблица 4. Сравнительный анализ схем финансирования

Критерий	Плата за доступность	МГД	Гарантия приведенной выручки	Гарантия доходности	Гарантия ковенант
Эффективность для государства	●●●	●●●	●●●	●	●●
Нагрузка на бюджет	●	●●	●●●	●	●●
Банкуемость	●●	●●●	●●	●●●	●●●●
Простота реализации	●●	●●●●	●●●	●	●●●

Примечание: ● – *наименьшая ценность для государства* ●●●● – *наибольшая ценность для государства*

Таблица 5. Примеры использования различных механизмов разделения риска трафика

Страна	Плата за доступность	МГД	Гарантия приведенной выручки	Гарантия доходности	Гарантия ковенант
Чили		■	■		
Бразилия				■	
Южная Корея		■			
Великобритания		■	■		
Канада		■			
Португалия			■		
Испания	■	■	■	■	
США				■	■

Источник: Revenue Risk Sharing for Highway Public Partnership Concessions, December 2016

вместо этого соглашение продляется (что, несомненно, также имеет свой предел). С технической точки зрения, при использовании данного механизма достаточно просто определять дисконтированную выручку. Из недостатков можно выделить возможные отклонения между ставкой дисконтирования для инвестора и применяемой среднеотраслевой (по сопоставимым проектам) ставкой.

Приведенный выше подход с гарантией доходности схож по механизму с гарантированием приведенной выручки — вместо достижения целевого NPV по выручке, в качестве целевого в соглашении выступает IRR инвестора. В случае недостижения целевого IRR на определенном отрезке времени, публичный партнер может прибегнуть к различным способам переструктурирования экономики проекта, чтобы привести IRR инвестора к заранее оговоренным значениям. Среди данных способов могут быть как продление срока соглашения, согласование более высоких тарифов за проезд или же предоставление субсидии. Данный платежный механизм активно применялся в Латинской Америке, где был выявлен ряд его недостатков, которые нужно учитывать при структурировании проекта. Так, при невозможности продлить срок соглашения или повысить тарифы (например, в силу политических причин), государство в данных странах прибегало в выплате единовременных субсидий. Учитывая их значительный размер, на практике выплата происходила через пару лет после начала процесса по нормализации IRR. Таким образом, у инвесторов за этот промежуток времени возникали проблемы с ликвидностью. Также во всех подходах, связанных с гарантией IRR, применение данного механизма достаточно трудоемко, так как требует постоянного контроля расходов инвестора. Однако при всех недостатках механизм может повысить гибкость проекта и в ряде случаев (продление соглашения/повышение тарифов) уменьшить нагрузку на бюджет.

При гарантии ковенант — государство гарантирует поддержание минимальных дефолтных ковенант инвестора по проекту (путем предоставления дополнительных средств из бюджета). Такой подход, например, применялся в соглашении по автодороге I-77 в США, где государство гарантировало поддержание коэффициента покрытия долга (DSCR) не ниже 1,00 (но в пределах зафиксированных лимитов суммарной поддержки). В отличие от классического МГД, данный подход защищает только долговых кредиторов по проекту, таким образом, делая его привлекательным для банковского финансирования, но с меньшим уровнем гарантий со стороны публичного партнера.

Подводя итог, можно отметить, что в текущей российской практике используется лишь часть механизмов разделения риска трафика между публичным партнером и частным инвестором — использование большего числа вариантов может позволить подойти к финансовому структурированию проекта более гибко и позволить реализовать его на наиболее приемлемых для сторон соглашения условиях.

ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ ТИПОВЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕССИОННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

Д. А. ЗАДОНСКИЙ, заместитель начальника управления ГЧП и ИП
АНО «Дирекция московского транспортного узла»

По результатам внесения изменений от 21.07.2014 в №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» и появления формы частной концессионной инициативы (ЧКИ) у инвесторов появилась возможность самостоятельно выбирать проекты, проводить их предварительную проработку и подавать заявки на их реализацию на условиях сокращенной конкурсной процедуры и с минимально возможной конкуренцией. Данная инициативная форма сразу стала получать популярность в среде инвесторов, востребованными стали транспортные проекты «малого» ГЧП, такие, как: создание путепроводов через железнодорожные пути, многоуровневые паркинги, пешеходные переходы, транспортно-пересадочные узлы. Стоимость реализации таких проектов значительно ниже стоимости строительства (реконструкции) линейных автомобильных дорог и железнодорожных путей, сроки проектирования и строительства, а значит, и окупаемости, также значительно ниже.

В 2017 году в Московской области было подписано два концессионных соглашения с ООО «Е.С.К.» в отношении платных путепроводов «Саввинская слобода» и «Акулово». 15 сентября 2017 года начался прием заявок на участие в конкурсе на право заключения концессионных соглашений в отношении строительства еще четырех путепроводов:

- путепровод через железнодорожные пути на участке пересечения с Восточным шоссе, вблизи пл. Черное в г.о. Балашиха;
- путепровод через ж/д пути в микрорайоне Востряково г.о. Домодедово;
- путепровод через ж/д пути в городском поселении Кубинка Одинцовского района;
- путепровод через ж/д пути в городском поселении Правдинский Пушкинского района.

Ключевая особенность — конкурс объявлен не по инициативе публичной стороны (сложившаяся практика реализации концессионных проектов), а в связи с наличием поданной заявки в порядке так называемой частной концессионной инициативы

Частная концессионная инициатива имеет ряд своих сложностей, связанных с возвратом средств частного сектора, потраченных на разработку предпроектной документации в случае получения данных о неокупаемости проекта, и с продолжительным сроком согласования существенных условий концессионного соглашения с публичным партнером. В состав ЧКИ входит проект концессионного соглашения (КС), а следовательно, инвестор должен учесть не только свои ожидания от проекта, но и потенциальную позицию публичной стороны — иначе весьма вероятен предусмотренный законом ответ о невозможности заключения концессионного соглашения с указанием основания отказа. Мало того, даже в случае согласования двумя сторонами условий ЧКИ и подписания соглашения на согласованных условиях в игру вступают финансирующие организации, что приводит к срыву или, как минимум, затягиванию сроков реали-

зации инвестиционных проектов на этапе финансового закрытия. Инвестору, таким образом, требуется при подготовке ЧКИ учитывать базовые и специфические требования финансирующих организаций.

Для решения таких сложностей, а также для увеличения числа инициируемых проектов развития транспортной инфраструктуры, финансируемых из внебюджетных источников, целесообразно разработать типовые инвестиционные решения, учитывающие как требования публичной стороны, так и инвестора и финансирующих организаций. Подобные решения активно внедряются, например в сфере ЖКХ.

Концепция типового инвестиционного решения состоит из двух частей. Первая часть будет регулировать взаимодействие частной и публичной сторон на этапе предварительных переговоров и обсуждения потенциальных транспортных проектов, а также порядок и ответственность сторон при разработке предпроектной документации. Во вторую часть должны войти требования и ограничения частной и публичной сторон при реализации вышеуказанных проектов, такие как наличие/отсутствие капитального гранта, соотношение собственных и заемных средств, норма доходности и иные показатели. Данный документ будет носить рекомендательный характер, но позволит потенциальным инвесторам после выбора интересующего их проекта и проведения предпроектной проработки приступить к непосредственному созданию заявки по частной концессионной инициативе, формируя условия проекта концессионного соглашения, исходя из известных требований публичной стороны и финансирующих организаций.

ВОЗВРАТ ИНВЕСТИЦИЙ ИНВЕСТОРА ЗА РАЗРАБОТКУ ПРЕДПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Одна из ключевых проблем при запуске проектов в сфере транспорта на условиях частной концессионной инициативы — распределение затрат на предварительную подготовку проекта (ППТ, трассировка, исследование трафика и проч.). Финансирование затрат за счет публичной стороны затруднено по причине бюджетного дефицита.

В случае финансирования предпроектной стадии инвестором при подготовке заявки ЧКИ, существует вероятность получения результатов неокупаемости проекта в сроки, необходимые инвестору, и принятия решения о нецелесообразности его реализации. Механизм компенсации затрат инвестора отсутствует и он, таким образом, несет прямые убытки. Есть вероятность получения государством альтернативных предложений в рамках проведения конкурса по частной концессионной инициативе, в связи с чем инвестор, разработавший предпроектную документацию, также несет прямые убытки.

Так, первая часть единого инвестиционного решения опишет механизм возврата инвестиций за разработку предпроектной документации на этапах принятия решения об окупаемости/неокупаемости проекта и проведения концессионного конкурса.

Представляется возможным формирование внебюджетного фонда, основной деятельностью которого станет отбор перспективных ГЧП-проектов, создание специальных проектных компаний для структурирования, подготовки и разработки предпроектной документации отобранных проектов, сопровождение конкурсов и коммерческое закрытие. Возврат инвестиций фонду может осуществляться путем продажи долей специальной проектной компании инвестору, заинтересованному в реализации проекта.

МАТРИЦА ТИПОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ФИНАНСИРУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПУБЛИЧНОГО ПАРТНЕРА

Второй ключевой проблемой при подготовке транспортных проектов на условиях частной концессионной инициативы является продолжительный срок согласования существенных условий концессионного соглашения инвестора с публичным партнером. На подобные переговоры может уходить до нескольких лет.

С целью повышения качества подготовки инвестиционных проектов, а также для увеличения числа проектов, финансируемых из внебюджетных источников, предлагается сформировать типовые (пакетные) условия, на которых может быть реализован тот или иной проект. Речь идет о минимальных требованиях финансирующих организаций в части обеспечения обязательств публичной стороны, распределения рисков в ГЧП-проектах, объеме и условиях финансового участия региона в проекте и проч. Кроме того, свои требования может сформировать и обобщить публичная сторона, исходя из опыта структурирования и реализации ГЧП-проектов. На основании имеющихся ограничений (требований) публичной стороны и финансовых организаций необходимо составить матрицу типовых условий и схем реализации ГЧП-проектов, в том числе с учетом позиции финансирующих организаций. Подобная матрица в случае ее согласования обеими указанными сторонами позволит оптимизировать процесс согласования потенциальных проектов и повысить эффективность при принятии решений о реализации конкретных проектов.

При разработке типовых проектных решений необходимо также учесть требования к региональным проектам, претендующим на софинансирование за счет

средств от сбора платы системой «Платон» (Методика отбора проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов, утвержденная Правительством Российской Федерации 20 апреля 2016 г. № 329).

Так, в Типовом инвестиционном решении предлагается рассмотреть следующие обязательные и рекомендуемые требования сторон:

- гарантия минимального дохода;
- заключение Прямого соглашения между концедентом, концессионером и финансирующей организацией;
- возмещение расходов при досрочном расторжении концессионного соглашения;
- гарантии прав концессионера;
- права и обязанности концессионера в вопросе земельно-имущественных отношений;
- особые обстоятельства и др.

Целесообразно согласовать указанные типовые решения с ключевыми финансирующими организациями, федеральными органами исполнительной власти и региональными органами власти, отвечающими за инвестиции и бюджетную политику на одной экспертной площадке, чтобы минимизировать количество разногласий по потенциальным проектам на этапе их реализации.

Автономная некоммерческая организация «Дирекция Московского транспортного узла» в настоящее время проводит указанную работу на примере проектов строительства платных путепроводов через железнодорожные пути в Московской области. По результатам получения обратной связи от рынка инвесторов и публичной стороны предполагается вынести указанные типовые решения на отраслевые согласование и верификацию (например, на уровне Координационного совета по инвестициям Минтранса России).



СОДЕРЖАНИЕ

М. Ю. Соколов, Министр транспорта РФ
РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ 2

КИРИЛЛ ПОЛЯКОВ О ТРАНСПОРТНОМ БУДУЩЕМ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ 5

НА РУБЕЖЕ ДВУХ РЕГИОНОВ

СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ В ПРИГРАНИЧНОЙ ЗОНЕ 10

РАЗРАБОТКА ОБЪЕДИНЕННОЙ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ 13

ВОСТОЧНОЕ ЗВЕНО В КАРКАСЕ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ПЕТЕРБУРГА 17

ДВА ОБХОДА ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА.....20

ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....23

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ.....27

КООРДИНАЦИЯ АСУДД – ДОРОГА К БЕЗОПАСНОСТИ.....31

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ПОД КОНТРОЛЕМ.....34

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....36

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГЧП ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

А. А. Гапочка, к.э.н., главный специалист отдела инвестиционной политики и ГЧП АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ.....40

Э.Г. Ковальчук, начальник отдела сопровождения проектов АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ К РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ КОНЦЕССИОННЫХ ПРОЕКТОВ.....45

С.В. Маслова, к.ю.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Института «Высшая школа менеджмента» Санкт-Петербургского государственного университета, руководитель Лаборатории «Центр исследований ГЧП
СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ГЧП В МЕЖДУНАРОДНОЙ И РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКЕ.....47

С.Д. Воронцова, первый вице-президент ГК «Транспортная интеграция»
ГЧП-ПРОЕКТЫ В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА.....51

Ю. А. Антипова, старший юрист практики проектного финансирования и ГЧП Capital legal Services; А. В. Гамбеева, юрист практики проектного финансирования и ГЧП Capital legal Services
ПЕРСПЕКТИВЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В СФЕРЕ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОНЦЕССИОННОГО МЕХАНИЗМА 61

М. В. Корнев, старший юрист, Адвокатское бюро «Линия Права»
«БАШКИРСКОЕ ДЕЛО»: КАТАЛИЗАТОР РЕШЕНИЯ ГЛУБИННЫХ ПРОБЛЕМ РЫНКА ГЧП-ПРОЕКТОВ 65

Н. В. Резниченко, отдел инвестиций и рынков капитала, заместитель директора КПМГ; *М.В. Козинец*, старший консультант, отдел инвестиций и рынков капитала, КПМГ
РИСК ТРАФИКА В АВТОДОРОЖНЫХ ГЧП-ПРОЕКТАХ – МЕХАНИЗМЫ СТРУКТУРИРОВАНИЯ 70

Д. А. *Задонский*, заместитель начальника управления ГЧП и ИП АНО «Дирекция московского транспортного узла»
ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ ТИПОВЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕССИОННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ.....75

Издатель:
ООО ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «ТЕХИНФОРМ»

Главный редактор

Регина Фомина
info@techinform-press.ru

Руководитель проекта

Илья Безручко
bezruchko@techinform-press.ru

Редактор

Сергей Зубарев
redactor@techinform-press.ru

Дизайнер, бильд-редактор

Лидия Шундалова
art@techinform-press.ru

Корректор

Людмила Алексеева
editor@techinform-press.ru

Ответственный секретарь

Нелля Кокина
roads@techinform-press.ru

Издание подготовлено по заказу Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Адрес редакции:
192 007, Санкт-Петербург,
ул. Тамбовская, 8, лит. Б, оф. 35
Тел.: (812) 490-47-65;
(812) 905-94-36,
+7 (931) 256-95-96
office@techinform-press.ru
www.techinform-press.ru

Отпечатано:
ООО «Акцент-Групп»,
194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр., д. 60, лит. И
Тираж: 450 экз.
Подписано в печать 09.11.2017

При поддержке

Правительство Санкт-Петербурга

Минтранс России

Правительство Ленинградской области

ДИРЕКЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



IV международная ежегодная конференция

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Санкт-Петербурга и Ленинградской области

transport-infrastructure.ru

Санкт-Петербург

15 ноября 2017 года

78

Генеральный информационный партнер

Транспорт России

Официальный информационный партнер

Отраслевой журнал

Подземные горизонты

Underground Horizons

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД НА ПОДЗЕМНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ









Информационное агентство «ТехИнформ»

192007, Санкт-Петербург,
ул. Тамбовская, д. 8. лит.Б, офис 35
Тел.: (812) 490-47-65, (812) 905-94-36
office@techinform-press.ru
www.techinform-press.ru


ДИРЕКЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
КОГДА
РАССТОЯНИЯ
ИСЧЕЗАЮТ,
ПОЯВЛЯЕТСЯ
ВРЕМЯ
Координация
Мониторинг
Инновация
Реализация
spbtrd.ru