



ДОСТИЖЕНИЕ ВЕКА

Будущая роль Западного скоростного диаметра как избавителя центра города от увеличивающихся транспортных потоков высоко оценивалась уже в начале 1990-х годов.

ВЛИЯНИЕ ВРЕМЕНИ

Уже с 60-х годов прошлого столетия Ленинград испытывал значительные сложности, связанные с транспортным сообщением между северными и южными районами. Перманентное увеличение грузооборота в Морском порту со временем привело к критичному уровню нагрузки на внутригородские дороги, ориентированные на порт. Создались проблемы для бесперебойной работы транспортной системы города и активного развития его южных и северных районов. В том числе и эти причины стали основанием для того, чтобы в 1966 году Генеральным планом развития Ленинграда была обозначена перспективная магистраль, проходящая в непосредственной близости с Морским портом и соединяющая север и юг города по максимально короткому маршруту. Однако в те годы идея подобного проекта казалась практически нереализуемой.

Но время неумолимо ставило перед Северной столицей все новые и новые транспортные задачи, поскольку число автомобилей, включая большегрузные транспортные средства, из года в год заметно увеличивалось. Чуть ли не с самого момента ввода в эксплуатацию транспортного обхода Санкт-Петербурга (КАД) появилась проблема, связанная с загруженностью этой дороги. И далее ситуация становилась все острее.

О том, что необходим быстрый выход транспорта и из центра города, и из порта, говорилось уже в начале 1990-х годов, когда КАД только намечалась... Чуть позже была высказана мысль о необходимости появления скоростной магистрали, которая, став диаметром кольца, образуемого транспортным обходом, прошла бы по эстакадам, в том числе и над акваторией Невской губы. Только возможностей для ее создания в годы затянувшегося экономического спада не было.

Тем не менее, уверенность относительно перспектив строительства магистрали высказывалась на самом высоком уровне. «Поддерживаю не только идею, убежден, что она будет!» – заявил в августе 1995 года Председатель Правительства РФ В.С. Черномырдин.

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ XXVIII ЛЕТНИХ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР 2004 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



Важно было искать иные пути строительства транспортных объектов. В 1995 году директором Дирекции транспортного строительства Н.Н. Федоровым было предложено проработать возможности строительства в городе платных транспортных объектов. В качестве первых проектов рассматривались магистраль Северо-Запад – Центр (участок будущего ЗСД от Васильевского острова до КАД), Орловский тоннель, Большой Смоленский мост (мост в створе Большого Смоленского проспекта и улицы Коллонтай).

По заказу Дирекции транспортного строительства ООО «Инвестпроект», преобразованное в 1996 году в ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры», разработало инвестиционные предложения (в сегодняшней терминологии – бизнес-планы) по строительству указанных объектов на концессионной основе. Схема реализации проекта, разработанная для магистрали Северо-Запад – Центр, в будущем легла в основу реализации проекта ЗСД.

Однако впереди ожидалось два больших события: празднование 300-летнего юбилея Северной столицы (в 2003 году), подготовка к которому началась за несколько лет, и возможное проведение в Санкт-Петербурге XXVIII летних Олимпийских игр 2004 года, что также стало определенным стимулом в решении судьбы новой скоростной внутригородской магистрали.

Так, мэр Петербурга Анатолий Собчак подписал распоряжение (от 6 февраля 1996 года № 97-р) «О создании Западного скоростного диаметра». В документе указывалось, что строительство ЗСД является «важнейшей задачей пространственной организации летних Олимпийских игр 2004 года и дальнейшего развития городской транспортной сети» Петербурга. Также правительством города было поручено «утвердить представленные Комитетом по градостроительству и архитектуре принципиальные градостроительные решения по трассе Западного скоростного диаметра в качестве обязательного приложения к Архитектурно-планировочному заданию на проектирование объекта в целом и отдельных его участков».

МЭР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

РАСПОРЯЖЕНИЕ от 6 февраля 1996 г. N 97-р

О СОЗДАНИИ ЗАПАДНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА

В целях реализации Программы подготовки города к проведению Олимпийских игр 2004 года, а также развития городской транспортной инфраструктуры:

1. Считать создание Западного скоростного диаметра важнейшей задачей пространственной организации летних Олимпийских игр 2004 года и дальнейшего развития городской транспортной сети.
2. Утвердить представленные Комитетом по градостроительству и архитектуре принципиальные градостроительные решения по трассе Западного скоростного диаметра в качестве обязательного приложения к архитектурно-планировочному заданию на проектирование объекта в целом и отдельных его участков.
3. Комитету по управлению городским хозяйством, Комитету экономики и финансов, Комитету по градостроительству и архитектуре до 1 февраля 1996 года разработать и представить на рассмотрение Правительства Санкт-Петербурга программу поэтапного проектирования и строительства Западного скоростного диаметра, включая финансовую модель реализации указанной программы.
4. Контроль за выполнением распоряжения возложить на первого заместителя мэра Санкт-Петербурга.

Мэр Санкт-Петербурга
А.А.Собчак

К этому моменту уже была создана программа поэтапного проектирования и строительства Западного скоростного диаметра и продумана финансовая модель ее исполнения. Однако в марте 1997 года в Лозанне прошло заседание выборочной коллегии МОК, которая определяла победителя из 11 городов мира, претендующих на проведение летней Олимпиады 2004 года. В число претендентов входил город на Неве. В пользу Петербурга тогда говорили многие факторы: и большой опыт России в проведении крупных спортивных соревнований, и сам город, являющийся памятником ЮНЕСКО и представляющий большой интерес для туристов.

Но Олимпиада в Петербурге так и не состоялась – слишком весомыми оказались аргументы против ее проведения. Основными из них были нестабильность экономической и политической ситуации, а также неблагоприятная экологическая обстановка. Но даже несмотря на то, что ЗСД должен был улучшить (в том числе) экологию в городе, разрешив транспортные проблемы центра, работы по реализации проекта скоростной магистрали за счет средств бюджета были отложены.

Продолжался поиск путей реализации проекта с привлечением внебюджетного финансирования. С этой целью в ноябре 1997 года была создана организация (АО «ЗСД»), деятельность которой, согласно разработанному и утвержденному плану проектирования скоростной дороги, была направлена на перспективную подготовку строительства будущей магистрали. (Генеральным директором организации назначен Игорь Александрович Лукьянов). Специалистами была проведена огромная работа по созданию предпроектной документации и инвентаризации территории будущей трассы; к 1997 году также можно отнести начало обоснования инвестиций в строительство магистрали.

В 1998 году Акционерным обществом «Западный скоростной диаметр» была разработана документация на проведение концессионного конкурса на проектирование, строительство и эксплуатацию ЗСД. Проводились предварительные встречи с потенциальными концессионерами.

Однако кризис 1998 года сделал проект непривлекательным для инвесторов и отодвинул его реализацию на существенно более поздние сроки.

В период с 1998 по 1999 годы АО «ЗСД» были проведены предварительные изыскания в планируемом коридоре будущей магистрали, инвентаризация территории будущей трассы и разработка предпроектной документации на ее строительство. Эта документация прошла ряд согласований в надзорных органах, а ее экологические разделы (предварительная оценка воздействия на природную среду (ОВОС) в российском формате) были вынесены на общественные слушания, а затем одобрены в мае 2000 года федеральной Государственной экологической экспертизой.

В ноябре 1999 года приказом № 119 Государственного комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу была создана рабочая группа по разработке проекта строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр».

В начале 2000 года, после согласования со всеми надзорными органами, а также организациями, оказавшимися в зоне, где по проекту должны проводиться строительные работы, правительством Санкт-Петербурга был одобрен выбор места прохождения будущей трассы ЗСД (акт выбора трассы магистрали был утвержден 1 февраля распоряжением губернатора Санкт-Петербурга Владимира Яковлева).

Но своей очереди еще ожидало строительство Кольцевой автомобильной дороги: в середине января 2001 года в Кремле состоялось совещание, на котором было принято решение о федеральном финансировании данного проекта. Президент России Владимир Путин тогда подписал указ «О неотложных мерах по ускоренному строительству первой очереди КАД». А Западнему скоростному диаметру пришлось на время уступить приоритетному выбору. Но только на время!

ОТКЛАДЫВАТЬ НЕЛЬЗЯ

Кольцевая автодорога на западе от Петербурга проходит через Кронштадт, на довольно значительном удалении от города. Добираться, например, на Васильевский остров жителям многонаселенных северо-западных окраин города, использующим для передвижения автомобили, все равно приходилось через центр города и перегруженные мосты. Таким образом, необходимость соединения Кировского, Адмиралтейского, Василеостровского и Приморского районов Петербурга становилась все более и более актуальной. Кроме того, проблему обостряла недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к порту. Без подключения всех районов Морского порта к скоростной магистрали, позволяющей вывести его грузопотоки на Кольцевую автодорогу и далее – на федеральные и территориальные автодороги России, обеспечивать прогнозируемый спрос на перевозку грузов порта автотранспортом оказывалось все сложнее. В свою очередь, сдерживание темпов роста контейнерного грузопотока приводило к переключению российских перевозок на порты соседних прибалтийских стран и Финляндии, что было крайне невыгодно для экономики страны.

18 марта 2002 года губернатор Петербурга Владимир Яковлев провел совещание с членами городского правительства и руководством АО «ЗСД», на котором было решено, что в ближайшее время основные работы по строительству новой трассы необходимо начать именно на участке, проходящем по территориям Большого порта Санкт-Петербург. Такое решение было принято в связи с тем, что программа развития порта успела получить одобрение городского и федерального правительства. А уже в феврале 2003 года было получено положительное заключение ФГУП «Главгосэкспертиза России» по обоснованию инвестиций в строительство ЗСД.

В 2004 году правительство Санкт-Петербурга выпустило распоряжение № 70-рп «Об организации проектирования и строительства Западного скоростного диаметра», в развитие ряда положений которого в августе 2005 года было принято распоряжение Правительства РФ № 2005-р о целесообразности проектирования, строительства и эксплуатации ЗСД на платной основе.

В этом же году АО «ЗСД» при участии ЗАО «Инвестконкурс» был объявлен конкурс на проектирование южного участка Западного скоростного диаметра, соединяющего Кольцевую дорогу с Морским портом. Губернатор Петербурга (на тот момент) Валентина Матвиенко определила и срок

начала земляных работ в коридоре южного участка ЗСД – 2005 год, однако средств на эти работы из федеральных источников еще выделено не было. Тем не менее, осенью 2004 года АО «ЗСД» совместно с группой проектных компаний во главе с ЗАО «Институт «Стройпроект» приступили к разработке проекта строительства ЗСД.

Вскоре были готовы технические условия на проектирование, чуть позже осуществлены основные изыскания под строительство магистрали и разработан проект на строительство пяти очередей ЗСД. Разработка проекта, а также основные изыскательские мероприятия осуществлялись за счет средств организации (АО «ЗСД»), полученных от сдачи в аренду земли, находящейся в коридоре будущей трассы, которая была передана городом АО «ЗСД» в 2001 году.

В феврале 2005 года функции заказчика на проектирование Центрального и Северного участков трассы были возложены на Комитет по инвестициям и стратегическим проектам администрации Санкт-Петербурга. Был объявлен конкурс на разработку проекта ЗСД на участке от транспортной развязки на Канонерском острове до автодороги «Скандинавия». В мае 2005 года этот же комитет получил функции государственного заказчика по проектированию всего Западного скоростного диаметра. В июле 2005 года Минтранс РФ подготовил проект постановления Правительства РФ о механизме финансирования строительства ЗСД, а в августе того же года вышло постановление правительства Санкт-Петербурга (№ 1141) «О строительстве Западного скоростного диаметра».

За полгода до официального старта строительства скоростной магистрали были начаты работы в районе железнодорожной станции Предпортовая, обозначившие прокладку I очереди ЗСД – от транспортной развязки с южным сегментом КАД до развязки с Ленинским проспектом и Краснопутиловской улицей. Наряду с начавшимися строительными работами на Южном участке, продолжилась разработка проектов и остальных очередей строительства ЗСД. Сооружение Южного участка ЗСД было включено в приоритетный план строительства на 2005–2008 годы постановлением правительства Санкт-Петербурга от 21 декабря 2005 года № 1965 «О внесении изменений в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 24.02.2004 № 217, раздел 4.1 «Строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД)».



ЗНАЧЕНИЕ И РОЛЬ ЗСД

Специалистами Научно-исследовательского проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ, СПб) было подготовлено обоснование реализации проекта строительства платной магистрали, в котором подробно излагались цели и задачи этого строительства.

А.И. Солодкий, в то время генеральный директор НИПИ ТРТИ, в одной из презентаций представил схему реализации проекта. По его словам, согласно обоснованию проекта строительства ЗСД, скоростная магистраль призвана сконцентрировать мощные транспортные потоки, обеспечив самый короткий и удобный путь тяжелым грузовым автомобилям из Морского порта на федеральные трассы. «ЗСД войдет в состав транспортного коридора Север – Юг, а также панъевропейского транспортного коридора № 9. Предусматривается подключение ЗСД к скоростной платной автодороге Москва – Санкт-Петербург, – сообщил он тогда. – Магистраль создаст кратчайшую связь между северными и южными районами города, избавит исторический центр от транзитного транспорта, улучшит экологию города».

Надо добавить, что к тому времени на намывных территориях западного побережья Васильевского острова уже было начато строительство паромно-пассажирского комплекса пропускной способностью 1,2 млн человек в год. Важно было обеспечить туристическим группам удобный проезд к центру Санкт-Петербурга и другим, более отдаленным достопримечательностям, в том числе знаменитым пригородам.

Высоко оценивалась будущая роль Западного скоростного диаметра как избавителя исторического центра города от увеличивающихся транспортных потоков. В необходимости вывода части транспортных средств из центральных районов, находящихся под защитой ЮНЕСКО, не сомневался никто. Чрезвычайно важным было не только снизить нагрузки на улично-дорожную сеть и мосты Северной столицы, но и сохранить при этом памятники архитектуры мирового значения, сократить задержки транспорта, а также повысить безопасность движения и улучшить экологическую ситуацию.

С точки зрения экономического развития города, большое значение придавалось формированию нового выхода на федеральную автодорогу «Скандинавия», который повлек бы за собой активное строительство жилых кварталов, производственных объектов и терминально-логистических комплексов на северо-западе Санкт-Петербурга. Представлялось, что трасса Западного скоростного диаметра позволит осуществлять международные, межрегиональные, городские и пригородные связи, обеспечивающие потребности внешней торговли и во многом определяющие перспективы экономического и градостроительного развития города, его инвестиционную привлекательность.

Приступая к сооружению объектов ЗСД, строители осознавали, что впереди их ждет множество моментов, не связанных с основными работами. Предстояло пройти публичные слушания, организовать ряд встреч с жителями города. Представители заказчика прислушивались к сетованиям и требованиям горожан, объясняли задачи строительства. В результате таких взаимодействий было принято не одно решение по улучшению экологической обстановки, а также условий социального и эстетического характера.



«КРУПНЕЙШАЯ МИРОВАЯ СДЕЛКА»

Само строительство ЗСД в условиях развивающегося кризиса стало значительным фактором поддержки строительной отрасли и промышленности. Потребность в использовании больших объемов материалов и оборудования (железобетона, цемента, арматуры, металлоконструкций, песка, щебня, и пр.) обеспечила заказами многие предприятия строительной отрасли. Было создано несколько тысяч рабочих мест, для работы на объекте привлечены специалисты из многих регионов России и ближнего зарубежья. Таким образом, обозначилась важная социально-экономическая роль Западного скоростного диаметра не только для Петербурга, но и для страны в целом. Недаром В.В. Путин назвал ЗСД одним из важнейших инвестиционных проектов в стране!

В ноябре 2005 года вышло распоряжение Правительства РФ (№ 2005-р), где говорилось о «целесообразности проектирования, строительства и последующей эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге».

В 2006 году правительством Санкт-Петербурга был принят закон № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах (ГЧП)». Ввиду особой значимости проекта для социально-экономического развития Северной столицы, правительством города было принято решение обратиться за предоставлением государственной поддержки из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Проект строительства ЗСД был детально проанализирован инвестиционным консультантом, в качестве которого выступил Всемирный банк. Презентация проекта строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр», которая заняла два дня, была проведена на Road Show в Лондоне.

«Презентация проекта вызвала такой огромный ажиотаж, которого мы даже не ожидали. В ней приняли участие 140 компаний, которые заинтересовались проектом строительства ЗСД», – отметила Валентина Матвиенко (на тот момент губернатор Санкт-Петербурга) на очередном заседании правительства. Она также констатировала, что Европейский банк реконструкции и развития готов выделить финансовые средства компании, которая в результате проведения конкурса выступит концессионером по проекту строительства магистрали.

На сайте, посвященном реализации проекта, были размещены официальные письма ЕБРР, Европейского инвестиционного банка, а также Международной финансовой корпорации о заинтересованности в предоставлении финансовой поддержки проекту «Западный скоростной диаметр».

Обоснование инвестиций в строительство ЗСД прошло экологическую экспертизу и получило положительные заключения как Главгосэкспертизы, так и экспертной комиссии Министерства экономического развития РФ. Было отмечено: «проект ЗСД полностью соответствует различным критериям, определенным к проектам, претендующим на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. В рамках независимой оценки, проект рассматривался не только с учетом обязательных требований Инвестиционного фонда РФ, но и по другим методикам. Результаты анализа различных параметров проекта подтвердили его устойчивость в контексте возможного осуществления в рамках схемы ГЧП – впервые в России. Группой экспертов Всемирного банка было рекомендовано рассмотреть заявку на финансирование проекта ЗСД для получения государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда РФ, так как эта часть финансирования необходима проекту для обеспечения его привлекательности для потенциальных частных инвесторов».

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 1494-р от 31 октября 2006 года принято решение о реализации проекта строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» на концессионной основе. И уже в ноябре 2006 года был объявлен открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения о проектировании и строительстве магистрали. Определен и срок действия Концессионного соглашения – 30 лет с даты подписания.

Еще одним распоряжением Правительства Российской Федерации (№ 1708-р от 30 ноября 2006 года) проект строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» включен в перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда РФ. Участники конкурсного отбора должны были строго соответствовать требованиям по квалификации, установленным конкурсной документацией (финансовая состоятельность, опыт финансирования концессионных проектов, опыт при строительстве аналогичных объектов, а также опыт эксплуатации на платной основе магистральных автомобильных дорог).



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 30 ноября 2006 г. № 1708-р
МОСКВА

Утвердить прилагаемые:
перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации;
паспорта инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Фрадков

В результате открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения на стороне концедента совместно выступили Российская Федерация (представляемая ФДА) и город (в лице правительства Санкт-Петербурга). Финансирование работ по проектированию осуществлялось за счет средств АО «ЗСД» с привлечением бюджета РФ. Разработка проекта Южного участка была доверена консорциуму во главе с «Институтом «Стройпроект». Партнерами консорциума стали ЗАО «НИПИ ТРТИ» и ГУП «Ленгипроинжпроект». Проект ЗСД стал первой после 1921 года концессией в России. (Самым же первым концессионным договором был документ, подписанный В.И. Лениным в июле 1921 года. Концессия предоставлялась Большому Северному телеграфному обществу из Дании, получившему право эксплуатации кабелей и станций, которые обеспечивали телеграфное сообщение Северной Европы с Японией и Китаем).

Возвращаясь к проекту ЗСД, следует отметить, что еще на самом старте его реализации проект был признан «Соглашением года в европейском секторе дорог» в сфере ГЧП.

В декабре 2006 года разработка проекта всей трассы – от транспортной развязки на пересечении с КАД вокруг Санкт-Петербурга (нежилая зона «Предпортовая-2») до транспортной развязки на пересечении с автомобильной дорогой Е-18 «Скандинавия» была завершена. Планируемые к вложению инвестиции оценивались в 212,7 млрд рублей. На тот момент схема участия партнеров в финансировании ЗСД была представлена следующим образом: 50% – концессионер, 33,3% – Инвестиционный фонд РФ и 16,7% – городской бюджет. Но, несмотря на более активное финансовое участие в проекте, Правительство России передало функции заказчика ЗСД правительству Санкт-Петербурга.

После окончательного утверждения выбора трассы и завершения разработки проектно-сметной документации, Западный скоростной диаметр призван был стать первой платной российской дорогой в городской черте. Направленность на решение стратегических задач социально-экономического развития как города, так и страны, привлечение большого объема частных инвестиций – все это сделало строительство ЗСД приоритетным инвестиционным проектом в России. В марте 2008 года были получены положительные заключения ФГУП «Главгосэкспертиза России» по всем очередям строительства.

14 апреля 2009 года Председатель Правительства РФ Владимир Путин ознакомился с ходом строительства ЗСД и одобрил предложение о начале строительства II очереди. Тогда же постановлением Правительства РФ № 323 была признана целесообразность предоставления магистрали в 2009–2010 годах субсидий из федерального бюджета.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Финансирование строительства Южного и Северного участков ЗСД осуществлялось в период 2005–2010 годов за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, субсидий федерального бюджета, а также размещаемого АО «ЗСД» облигационного займа.

Была проведена большая работа по получению согласований и технических условий, необходимых для дальнейшего строительства магистрали. Так, например, была пройдена общественно-экологическая экспертиза проекта строительства Центрального участка ЗСД. Активно осуществлялось взаимодействие с профильными органами исполнительной власти Санкт-Петербурга по увязке проектных решений для подключения Западного скоростного диаметра к улично-дорожной сети города. Решались и другие многочисленные задачи, в том числе связанные с имущественно-правовыми вопросами.

Тем временем строительство части Южного участка, от Краснопутиловской улицы до Благодатной, приближалось к концу, и 14 октября 2010 года здесь состоялось торжественное открытие движения. За полгода до этого события, 19 мая, официально было начато строительство Северного участка, проходящего от правого берега Большой Невки до пересечения с трассой Е-18 «Скандинавия». (Подробнее о строительстве каждого из трех участков ЗСД рассказано в следующих главах).

В феврале 2011 года вышли два постановления правительства Петербурга «Об утверждении долгосрочной целевой программы Санкт-Петербурга «Финансирование создания в Санкт-Петербурге автомобильной дороги Западный скоростной диаметр на 2011–2019 годы» и «О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги Западный скоростной диаметр». Тогда же был объявлен открытый конкурс на право заключения соглашения о создании и эксплуатации ЗСД на основе государственно-частного партнерства (ГЧП).

По итогам предварительного отбора к участию в конкурсе были допущены три заявителя: ООО «Магистраль северной столицы», Samsung C&T Corporation и ООО «Балтийская концессионная компания «Магистраль». На заседании конкурсной комиссии 12 июля 2011 года были вскрыты конверты с конкурсными предложениями от двух участников конкурса: ООО «Магистраль северной столицы» и ООО «Балтийская концессионная компания «Магистраль».

В результате рассмотрения представленных участниками конкурсных предложений в соответствии с критериями оценки, установленными в конкурсной документации, в августе 2011 года на заседании комиссии под председательством губернатора Санкт-Петербурга Валентины Матвиенко состоялось подведение итогов открытого конкурса и определен его победитель.

Победителем единогласно было признано ООО «Магистраль северной столицы» (МСС), сформированное Банком ВТБ и Газпромбанком, конкурсное предложение которого было основано на фиксированной цене строительных работ, предложенной ICA Construction – совместным предприятием компаний Astaldi (Италия) и Içtaş İnşaat (Турция) и Mega Yapı İnşaat ve Ticaret (Турция) – технического консультанта подрядчиков.

Содержавшим победу конкурсантом (партнером) было заключено трехстороннее соглашение сроком на 30 лет. Двумя другими участниками соглашения выступили правительство Санкт-Петербурга и АО «ЗСД». Церемония подписания соглашения с консорциумом ООО «Магистраль северной столицы» о строительстве на основе государственно-частного партнерства Центрального участка первой в Петербурге платной автомобильной магистрали Западный скоростной диаметр состоялась в декабре 2011 года.

На церемонии присутствовал Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин. Партнер, согласно подписанному документу, взял на себя серьезные обязательства: во-первых, привлечь в проект собственные и заемные средства в объеме около 70 млрд рублей; во-вторых, за короткий срок построить Центральный участок (от транспортной развязки с набережной реки Екатерингофки до транспортной развязки с Приморским проспектом); и, наконец, планомерно и качественно осуществлять платную эксплуатацию всей протяженности трассы ЗСД на протяжении установленного срока.



А.Л. Костин, председатель правления Банка ВТБ | **Г.С. Полтавченко**, губернатор Санкт-Петербурга | **И.А. Лукьянов**, генеральный директор АО «ЗСД»

Наряду с соглашением между правительством Санкт-Петербурга, АО «ЗСД» и ООО «Магистраль северной столицы» о создании и эксплуатации ЗСД на основе государственно-частного партнерства, был также подписан меморандум об основных принципах и условиях кредитования проекта создания автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» между Внешэкономбанком, Банком ВТБ, Газпромбанком, Европейским банком реконструкции и развития, Евразийским банком развития и ООО «Магистраль северной столицы».

Через год в Москве губернатор Георгий Полтавченко, представитель победителя конкурса президент – председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин и генеральный директор АО «ЗСД» Игорь Лукьянов подписали акт о достижении финансового закрытия по соглашению о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги Западный скоростной диаметр.

Также были подписаны договор подряда с ICA Astaldi – IC Içtaş WHSD İnşaat Anonim Şirketi (объединением компаний Astaldi и IC Içtaş İnşaat) и ряд документов, необходимых для получения доступа к финансированию, среди которых прямой договор между Санкт-Петербургом, ООО «Магистраль северной столицы», АО «ЗСД» и подрядчиком.

Подписанные документы позволили приступить к строительству последнего, самого важного и технически сложного Центрального участка.

Незадолго до этого, в октябре 2012 года, открылось движение на участке II очереди ЗСД от Благодатной улицы до набережной реки Екатерингофки, а вместе с этим и на всем Южном участке скоростной трассы. Таким образом было завершено формирование автотранспортного подключения всех четырех районов порта и терминалов «Петролеспорта» к сети федеральных автодорог.

Взимание платы за проезд вводилось постепенно. Так, с 15 декабря 2010 года на Южном участке началась тестовая эксплуатация электронной системы взимания платы за проезд. А с 14 мая 2011 года весь участок стал работать в платном режиме, предусмотренном проектом ЗСД. В декабре 2013 года, в соответствии с соглашением о государственно-частном партнерстве, ООО «Магистраль северной столицы» приняло Южный участок ЗСД в эксплуатацию.

В августе 2013 года было открыто рабочее движение по Северному участку ЗСД — от Приморского проспекта до трассы «Скандинавия». До 15 мая 2014 года проезд по нему был бесплатным. В северной части города создан эффективный выход с КАД на автодорогу Е-18 «Скандинавия» и параллельно обеспечены автодорожные связи построенных заводов Nissan и Hyundai и заводов по производству комплектующих. Строительство этих заводов когда-то было начато именно благодаря имеющейся перспективе появления скоростной автодорожной связи с портом и основными федеральными автодорогами, в том числе магистралью Санкт-Петербург – Москва.

Завершить строительство Южного и Северного участков и открыть на них платную эксплуатацию позволили средства, привлеченные от размещения облигаций АО «ЗСД», а также бюджетное финансирование.

В марте 2013 года началось строительство Центрального участка ЗСД, впоследствии связавшего магистраль воедино.

МСС, получив всю магистраль в долгосрочную аренду, взяло на себя все расходы по содержанию и обслуживанию ЗСД в соответствии со всеми требованиями, установленными соглашением о государственно-частном партнерстве.



М.Д. Блядзе, председатель совета директоров ЗАО «Пилон» | **С.З. Супоницкий**, заместитель генерального директора – технический директор АО «ЗСД» | **С.И. Барчевский**, генеральный директор ОАО «Мостоотряд № 19» | **И.А. Лукьянов**, генеральный директор АО «ЗСД» | **А.И. Филоненко**, заместитель генерального директора АО «ЗСД» | **А.А. Журбин**, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

Награды проекта



- **"Премия развития" Внешэкономбанка**
Лучший инфраструктурный проект 2015 года
- **Премия "Формула движения" Общественного совета Министерства транспорта РФ**
Лучший инфраструктурный проект 2014 года
- Издание **Project Finance International** (Thomson Reuters)
"Road Deal of the Year in Europe"
("Сделка года в европейском дорожном секторе")
- Издание **Project Finance International** (Thomson Reuters)
"Road Deal of the Year in Europe"
("Сделка года в европейском дорожном секторе")
- Издание **Project Finance Magazine** (Euromoney)
"European Toll Road Deal of the Year"
("Сделка года в европейском секторе платных дорог")
- Издание **World Finance**
"Best Urban Development Project in Europe"
("Лучший городской проект развития в Европе")
- Издание **Infrastructure Investor**
"European PPP Transaction of the Year" ("ГЧП сделка года в Европе")
- Издание **"Рынок ценных бумаг"**
"Государственно-частное партнерство: лучший проект"
- **Привлекательный работодатель – 2013**
Интернет-портал Superjob.ru
- **Премия "Санкт-Петербург 2020"**
Победитель в номинации "Индустриальное строительство"
- **"РОСИНФРА – 2016"**
Премия в номинации "Надежный партнер" за реализацию проекта строительства и эксплуатации Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге
- **"Градостроительный конкурс – 2017"**
Проект строительства и эксплуатации автомобильной дороги Западный скоростной диаметр признан лучшим реализованным проектом строительства объекта транспортной инфраструктуры

Благодаря возможности использования опыта других стран и параллельной адаптации его к российским условиям, участникам строительства ЗСД удалось избежать многих ошибок и недоработок, которые встречались в мире при осуществлении подобных проектов. Изначально была четко проработана стратегия, гарантирующая акционерам возврат вложенных средств в соответствии с финансовой моделью. В процессе формирования проектной команды было обращено внимание на высокую эффективность ее организационной структуры.

Проект создания и эксплуатации на основе ГЧП автомобильной скоростной внутригородской магистрали – Западного скоростного диаметра – стал крупнейшей мировой сделкой в области дорожного строительства и был удостоен ряда почетных наград от известнейших международных экономических изданий. Кроме того, ЗСД как лучший инфраструктурный проект отмечен премией «Формула движения» Министерства транспорта РФ, а также «Премией развития» Внешэкономбанка.

Однако финансовую сторону нельзя относить к основным целям и задачам проекта, ведь это только средство, помогающее покрыть необходимые затраты на строительство и дальнейшее обеспечение работы ЗСД. Определяющим фактором, связанным с истинным назначением магистрали, является предоставление многочисленных возможностей: начиная от комфорта простого пользователя, заканчивая динамикой социально экономического развития города и повышением его инвестиционной привлекательности.

В одном из своих интервью Алексей Бнатов, генеральный директор ООО «Магистраль северной столицы», отметил: «Меня в свое время приятно удивило то, что никто не требовал закрыть проект, отказаться от него, прекратить стройку. Совершенно очевидно, что дорога нужна всем!»