

УТВЕРЖДЕН
*Решением единственного акционера
ОАО «ЗСД» от 08 августа.2007*

**ОТЧЕТ
ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР»
ЗА 2006 ГОД**

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2007**

1. Общие сведения об Обществе

Полное наименование Общества	Открытое акционерное общество «Западный скоростной диаметр»
Номер и дата выдачи свидетельства о государственной регистрации Общества	№ 90226 от 27.11.1997
Место нахождения Общества	191186, Санкт-Петербург, Невский пр., д. 44
Контактный телефон Факс Адрес электронной почты	(812) 380-38-50 (812) 380-38-51 office@wsd.spb.ru
Полное наименование и адрес реестродержателя Общества	Открытое акционерное общество «Западный скоростной диаметр» 191186, Санкт-Петербург, Невский пр., д. 44
Размер уставного капитала Общества	39 640 тыс. рублей
Государственный регистрационный номер выпуска акций и дата государственной регистрации выпуска акций Общества	№ 1-01-00350-Д 04.06.1998
Полное наименование и адрес аудитора Общества	Закрытое акционерное общество «Профикон» 199034, Санкт-Петербург, В.О., 13-я лин., д. 14

2. Положение Общества в отрасли

Дорожная отрасль является одной из важнейших подсистем жизнеобеспечения Санкт-Петербурга, от функционирования и развития которой во многом зависит как эффективность использования территориального социально-экономического потенциала, так и надежная работа всего транспортного комплекса города.

Город является важнейшим элементом 9-ого интермодального транспортного коридора, обеспечивающего транзит грузов в пределах двух таможенных пространств - ЕС и России.

В повышении общей пропускной способности улично-дорожной сети и увеличении скорости движения транспортных потоков первостепенную роль играют скоростные дороги, предназначенные для вывода с улиц внутригородского транзита, обеспечения удобных транспортных сообщений между удаленными друг от друга периферийными районами, связей с портами и внешними автомобильными дорогами, а также с терминальными комплексами, расположенными на въездах в Санкт-Петербург.

В настоящее время выполняются работы по реализации трех элементов перспективной системы скоростных дорог - Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, южного участка скоростной дуговой магистрали от пр. Стачек до пр. Энергетиков и Западного скоростного диаметра.

Задачи развития дорожного хозяйства во многом определяются ролью Санкт-Петербурга как ведущего транспортного центра страны, имеющего стратегическое значение. В Санкт-Петербурге находится крупнейший порт России, проходят важнейшие транспортные коридоры, связывающие страну с государствами ЕС, странами СНГ и другими регионами, имеется достаточно развитая система внешних видов транспорта.

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 21.06.2005 № 837 «Об утверждении перечня стратегических инвестиционных проектов Санкт-Петербурга и перечня стратегических инвесторов Санкт-Петербурга» строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге отнесено к числу важнейших инвестиционных проектов города.

Западный скоростной диаметр - магистральная дорога скоростного движения протяженностью 46,4 км, проходящая от трассы южного участка КАД до Большого порта и далее, по западной оконечности Васильевского острова, на север до автодороги Е-18 «Скандинавия».

Цель проекта Западного скоростного диаметра – создание скоростной автомагистрали для обеспечения автомобильных перевозок пассажиров и грузов по направлениям их наибольшей концентрации и подключения транспортного узла города, включая Большой порт, к сети автомобильных дорог страны.

Западный скоростной диаметр обеспечивает решение федеральных задач – развитие международных транспортных коридоров и обеспечение связи с Большим портом, лидирующим в России по перегрузке сухих и контейнерных грузов. В настоящее время по территории Санкт-Петербурга осуществляется около 20% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов. Суммарные объемы перевозок грузов транспортно-логистическим комплексом города составляют около 270 млн. тонн в год, из которых 43% приходится на экспортно-импортные грузы.

За период 2000-2005 гг. грузооборот Большого Порта Санкт-Петербург возрос на 78% и достиг в 2005 г. 57,5 млн. т, из которых 22% - доля контейнерных грузов. Темпы роста контейнерного грузооборота в Санкт-Петербурге в несколько раз превышают аналогичный мировой показатель. На перспективу прогнозируется увеличение грузооборота Большого Порта с 57,3 млн. т в 2005 г. до 116 млн. т в 2025 г. (в 2 раза), при этом спрос на перегрузку контейнеров в Большом Порту Санкт-Петербург возрастет с 1,1 млн. TEU в 2005 г. до 4,8 млн. TEU в 2025 г. Объем грузов, перевозимых к порту на автотранспорте, увеличится с 19,1 млн. т в 2005 г. до 64,5 млн. т в 2025 г. (в 3,4 раза). Увеличение объемов автомобильных перевозок приведет к росту интенсивности движения транспортных потоков на подходах к порту. Обеспечить прогнозируемый спрос на перевозку грузов порта автотранспортом будет невозможно без подключения всех районов порта к скоростной автомагистрали – Западному скоростному диаметру, который позволит вывести грузопотоки порта на Кольцевую автодорогу и далее - на основные федеральные и территориальные автодороги России.

Западный скоростной диаметр во многом будет определять перспективы социально-экономического и градостроительного развития Санкт-Петербурга. В зоне тяготения магистрали проживает около 2 млн. человек, расположены крупнейшие предприятия промышленности и внешних видов транспорта, сконцентрированы памятники истории и культуры мирового значения, имеющие высокую туристическую привлекательность.

Остро стоит проблема несоответствия уровня развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга возросшему уровню автомобилизации и объема автоперевозок. За период 2000-2004 гг. уровень автомобилизации возрос со 180 до 210 легк. авт. на 1000 чел. К 2025 г. прогнозируется увеличение парка легковых автомобилей в Санкт-Петербурге до 2 млн. ед., в результате чего уровень автомобилизации населения города достигнет 420 лег. авт. на 1000 чел. Объем грузовых автоперевозок возрастет с 95 млн. т в 2005 г. до 320 млн. т в 2025 г., из которых 63,4 млн. т (20%) составят грузы порта. Увеличение численности автомобильного парка на перспективу почти в 2 раза и объемов грузовых перевозок в 3,4 раза приведет к росту интенсивности движения по улично-дорожной сети города в 1,5-1,8 раза.

В условиях высоких темпов роста объемов автоперевозок и уровня автомобилизации отставание в развитии улично-дорожной сети уже в настоящее время привело к существенному ухудшению транспортной ситуации в Санкт-Петербурге:

- скорость сообщения на большинстве магистралей общегородского значения в дневной период буднего дня не превышает 15-20 км/ч, сокращаясь в часы пик на наиболее загруженных участках до 5-8 км/ч;

- количество заторовых перекрестков в городе увеличилось за последние 5 лет в 2 раза.

Из-за недостаточного количества переправ через реку Неву и магистралей широтного и радиального направлений затруднено перераспределение транспортных потоков и не обеспечивается отвод транзитного движения от центральных районов. Объем движения автотранспорта, транзитного по отношению к центру города, составляет до 28% от общего количества въезжающих в него автомобилей.

Реализация проекта Западного скоростного диаметра позволит перераспределить транспортные потоки и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть центральной части города и на въездных участках внешних дорог, повысить доступность, уровень и качество услуг транспортного комплекса.

На решение задач развития транспортной инфраструктуры России в части повышения пропускной способности Волго-Балтийского водного пути и формирования автодорожной связи центра Санкт-Петербурга с основными внешними автодорогами направлено строительство Орловского тоннеля, также относящееся к числу приоритетных инвестиционных проектов города.

Цель строительства Орловского тоннеля - формирование первой в центральной части города круглосуточной автодорожной связи правого и левого берегов реки Невы, которая позволит увеличить время разводки невских мостов для обеспечения растущего спроса на международные перевозки по трассе Волго-Балтийского водного пути, а также даст прямой выход из районов исторического центра города на Кольцевую автодорогу и далее на дорожную сеть страны.

Реализация проекта строительства Орловского тоннеля обеспечивает решение федеральных задач – развитие международных транспортных коридоров за счет увеличения пропускной способности трассы Волго-Балтийского водного пути в границах Санкт-Петербурга, а также повышение безопасности прохода судов по р.Неве.

Волго-Балтийский водный путь (ВБВП) входит в состав панъевропейского транспортного коридора № 9 и транспортного коридора "Север – Юг". Протяженность ВБВП в границах г.Санкт-Петербурга составляет 36 км. В городе по пути следования речных судов по р. Неве расположено 10 разводных и 1 вантовый мост. За 2005 г. по участку Волго-Балта в границах г.Санкт-Петербурга было перевезено 10,9 млн. т грузов и 247,1 тыс. круизных пассажиров (60% от общего объема грузо- и пассажироперевозок по ВБВП). В настоящее время 92% от общего объема перевозок по Волго-Балту составляют транзитные грузы, обеспечивающие международные перевозки. Это свидетельствует о том, что Волго-Балтийский водный путь обеспечивает, в первую очередь, федеральные интересы, связанные с осуществлением международных перевозок.

В условиях роста спроса на перевозки на участке трассы Волго-Балта в границах г.Санкт-Петербурга практически исчерпана пропускная способность, что связано с ограниченным временем разводки мостов, поэтому многие суда вынуждены простаивать значительное время в ожидании прохода по реке Неве. По данным ГБУ «Волго-Балт» в навигацию 2005 г. потери судоходных компаний по причине вынужденных простоев в ожидании прохода по р. Неве составили 10 599 000 тоннаже-суток (2868 судов), что соответствует 10 млн. долларам США.

Решение данной проблемы может обеспечить строительство Орловского тоннеля в Санкт-Петербурге, ввод которого в эксплуатацию позволит увеличить время разводки мостов на 1 час в сутки. По расчетам, увеличение времени разводки мостов на один час даст возможность дополнительно осуществить пропуск до 10 судов суммарно в двух направлениях, что позволит за навигационный период увеличить объем перевозок грузов по Волгу-Балту на 2,7-3,0 млн. тонн.

Таким образом, в результате строительства Орловского тоннеля пропускная способность участка Волго-Балта в границах Санкт-Петербурга может быть увеличена в 1,3 раза по сравнению с существующим уровнем, что позволит создать необходимые условия для роста внешнеторговых перевозок. Это будет стимулировать закупку новых судов, увеличение доходов речного транспорта и налоговых поступлений в бюджеты разных уровней. Например, ОАО «Северо-Западное Пароходство», одно из лидирующих предприятий в России по численности флота и объему речных перевозок, при условии увеличения времени разводки невских мостов и повышения пропускной способности Волго-Балта готово закупить 8 новых судов.

При реализации проекта строительства Орловского тоннеля существенно увеличится безопасность прохода судов по реке Неве, где периодически возникают серьезные аварии, связанные со столкновениями судов с мостовыми сооружениями. В 2005 г. ФГУ «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходств» совместно с СЗБУ Госнадзора на внутреннем водном транспорте предприняты меры для повышения безопасности судоходства по р. Неве: интервал следования судов увеличен с 500 м до 700 – 1000 м. Однако даже такие меры не позволили повысить безопасность прохода судов по р. Неве. Так, в 2005 г. произошло семь серьезных аварий, связанных с навалами судов на опоры и пролеты

мостов. Ликвидация последствий транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций требует серьезных затрат: экологические ущербы и расходы на ремонты мостов составляют сотни миллионов рублей, сбои в проводке приводят к скоплению большого числа судов.

Строительство Орловского тоннеля будет решать задачи социально-экономического и градостроительного развития Санкт-Петербурга, так как в зоне его тяготения проживает более 1 млн. чел., расположено 120 крупных предприятий, на которых производится 19% объема промышленной продукции города. В восточных районах, где размещены крупные жилые кварталы и отмечается существенный недостаток мест приложения труда, отсутствует метрополитен и другие виды скоростного транспорта, что предопределяет высокую нагрузку на магистрали и мосты по направлению к центру города, в котором сконцентрированы основные объекты трудового притяжения.

Транспортное сообщение между центральными и восточными районами города в дневное время затруднено из-за ограниченной пропускной способности действующих невских мостов, а в ночное время невозможно в связи с их разводкой. Сложная транспортная ситуация в городе связана с возросшим уровнем автомобилизации населения, что привело к существенному увеличению интенсивности движения транспортных потоков. Уже в настоящее время улично-дорожная сеть в центре города, мосты и набережные работают на пределе пропускной способности. Так, например, мосты Большеохтинский, Литейный и Александра Невского, по которым обеспечиваются связи центра с периферийными районами города, работают в часы «пик» в режиме, превышающем 100% загрузки. Расчеты показывают, что к 2010 г. необеспеченный спрос на транспортную связь в зоне тяготения этих мостов достигнет 90-105 тыс. автомобилей в сутки.

Рост спроса на транспортные передвижения в условиях исчерпания пропускной способности существующих переправ через р. Неву подтверждает необходимость строительства Орловского тоннеля, который будет расположен в центре Санкт-Петербурга по направлениям концентрации наибольших транспортных потоков между северной и южной частями города.

Строительство Орловского тоннеля позволит:

- создать первую круглосуточную транспортную связь правого и левого берегов р. Невы, а также районов исторического центра города с Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга и далее с дорожной сетью страны;

- перераспределить транспортные потоки на подходах к центру города и снизить нагрузку на существующие невские мосты, увеличить пропускную способность улично-дорожной сети на связи между центром и периферийными районами Санкт-Петербурга;

- повысить безопасность жизнедеятельности в Санкт-Петербурге, создать кратчайшую связь в центральной части города между берегами р. Невы для круглосуточной работы пожарной службы, скорой помощи, МЧС, ГИБДД и др. специальных служб.

Согласно п. 2.2 Устава ОАО «ЗСД», распоряжению губернатора Санкт-Петербурга от 10.10.1997 № 1042-р «О строительстве Западного скоростного диаметра» и от 04.02.1998 № 118-р «О первоочередных мерах по реализации проекта строительства Западного скоростного диаметра» Общество осуществляет деятельность, направленную на обеспечение мероприятий по проектированию и строительству платной автомагистрали «Западный скоростной диаметр» (ЗСД) в г. Санкт-Петербурге.

В соответствии с принятыми Правительством РФ и Правительством Санкт-Петербурга решениями строительство ЗСД и Орловского тоннеля являются одними из первых инвестиционных проектов, реализация которых осуществляется на основе заключения концессионных соглашений и принципов государственно-частного партнерства.

3. Приоритетные направления деятельности Общества

I. Выполнение функций заказчика по проектированию и строительству Западного скоростного диаметра.

Основание:

Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.05.2005 № 615 «О выполнении функций государственного заказчика по проектированию Западного скоростного диаметра»;

Договор о передаче части функций государственного заказчика от 25.05.2005 №1п/2005;

Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 01.08.2005 № 1141 «О строительстве Западного скоростного диаметра»;

Договор на передачу части функций заказчика от 29.08.2005 № Д-189/КС.

II. Организационно-технические мероприятия и консультационное сопровождение при подготовке и проведении открытых конкурсов на право заключения концессионных соглашений о проектировании, строительстве и эксплуатации Орловского тоннеля и Западного скоростного диаметра.

Основание:

Распоряжение Правительства РФ №1494-р от 31.10.2006 г. «О заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге»;

Постановление Правительства Санкт-Петербурга № 1344 от 01.11.2006 г. «О заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге»;

Государственный контракт Санкт-Петербурга от 03.05.2006 № п3/2006;

Государственный контракт Санкт-Петербурга от 11.12.2006 № ИК/2006/08.

III. Инвестиционное развитие предоставленных Обществу территорий.

Основание:

Распоряжение губернатора Санкт-Петербурга от 16.11.1998 № 1124-р «О предоставлении земельных участков ОАО «Западный скоростной диаметр» в кварталах 66.В, 66.Б, 66.А, 60.2 Приморского административного района».

Цели и задачи строительства Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля полностью соответствуют приоритетам социально-экономического развития Российской Федерации:

- Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2005-2008 годы);
- Подпрограмме: «Автомобильные дороги», «Развитие экспорта транспортных услуг», «Морской транспорт» в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)»;
- Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г.;
- Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45;
- Концепции Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. № 1707-р;
- Подпрограмме «Внутренние водные пути» в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)».

Реализация проектов строительства Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля будет во многом определять динамику социально-экономического развития Санкт-Петербурга и инвестиционную привлекательность города.

Важность реализации проектов определяется в следующих документах:

- Генеральном плане Санкт-Петербурга до 2025 г., утвержденном Законом г. Санкт-Петербурга № 728-99 от 22.12.05 г. «О генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга»;

- «Программе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на 2005-2008 годы»;
- «Концепции развития дорожного хозяйства Санкт-Петербурга на период 2000-2008 гг.».

4. Отчет совета директоров Общества о результатах развития Общества по приоритетным направлениям его деятельности

I. Результаты финансово-хозяйственной деятельности

Показатели	За отчетный период	За предыдущий период
Выручка от реализации услуг без НДС, тыс. руб., в том числе по приоритетным направлениям:	51 057	22 493
- II. Сопровождение проведения концессионных конкурсов	15 278	0
- III. Инвестиционное развитие предоставленных территорий	35 779	18 329
Расходы по оказанию услуг, тыс. руб.	50 337	13 730
Прибыль от оказания услуг, тыс. руб.	720	8 763
Сальдо прочих доходов и расходов, тыс. руб.	(223)	(183)
Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	497	8 580
Чистая прибыль, тыс. руб.	322	6 517
Показатель рентабельности основной деятельности, %	1,4	39,0
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,2	0,4
Коэффициент текущей ликвидности	1,1	1,0
Коэффициент автономии	0,69	0,75
Коэффициент соотношения заемных и собственных средств	1,97	1,58

Увеличение в 2006 году выручки от оказания Обществом услуг в 2,3 раза по сравнению с 2005 годом свидетельствует о диверсификации основных направлений его деятельности.

В целях привлечения инвестиций для реализации проекта строительства Западного скоростного диаметра Общество в 2006 году осуществляло инвестиционную деятельность по развитию предоставленных в качестве вклада в уставный капитал земельных участков в кварталах 60.2, 66.В, 66.Б, 66.А Северо-Приморской части Санкт-Петербурга в рамках заключенных инвестиционных договоров о строительстве Центра сервисного обслуживания автомобилей марки "БМВ" (ЗАО «РИК»), Многофункционального автомобильного бизнес-центра с автомотоклубом, автосалоном и сервисным обслуживанием (ЗАО «Атлант-М»), Автомобильного производственно-сервисного центра «ТОУОТА», Центра продажи и технического обслуживания автомобилей «Лексус», Торгового комплекса с открытым паркингом и объектом автосервиса (ЗАО «Доринда»), жилого комплекса (ЗАО «АТ-Альянс»), Автомобильной сервисной станции (ООО «Авторесурс»).

В частности, Общество осуществляло проектирование и строительство сетей внешней инженерной инфраструктуры указанных кварталов.

В 2006 году инвесторами перечислено Обществу в качестве вознаграждения и арендной платы 60 678 тыс. рублей. Выручка от оказания услуг составила 35 779 тыс. рублей.

Аккумулированные от указанной инвестиционной деятельности средства направлены на проектирование и строительство Западного скоростного диаметра в размере 24 367 тыс. рублей.

Организационно-технические мероприятия и консультационное сопровождение при подготовке и проведении открытых конкурсов на право заключения концессионных соглашений о проектировании, строительстве и эксплуатации Орловского тоннеля и Западного скоростного диаметра Обществом осуществлялись в соответствии с заключенными государственными контрактами Санкт-Петербурга. Общий объем средств, полученный по этому направлению за счет средств бюджета Санкт-Петербурга составил 18 028 тыс. рублей. При этом, затраты Общества, в том числе на оплату услуг привлеченных международных консультантов - юридической компании Фрешфилдс Брукхаус Дерингер и Всемирного банка составили 36 310 тыс. рублей. Разница между указанными доходами и расходами также была покрыта за счет средств, полученных от инвестиционного развития территорий.

Таким образом, более интенсивное по сравнению с 2005 годом направление оборотных средств Общества в развитие его приоритетных направлений привело к сокращению прибыли и рентабельности при сохранении устойчивой структуры баланса и платежеспособности.

Крупнейшие дебиторы Общества:

тыс. руб.

Дебитор	Сумма задолженности	Примечание
ОАО «Петербургская сбытовая компания»	4 364,8	Отражены суммы выданных дебиторам авансов в счет предстоящего оказания услуг; Погашение задолженности - I - II кв. 2007 г.
ООО «СевЗапТехСтрой»	1 559,0	
ЗАО «Профикон»	645,3	
ГУ НИЦП Генплана СПб	227,1	
ЗАО «Ремеди»	82,2	

Крупнейшие кредиторы Общества:

тыс. руб.

Кредитор	Сумма задолженности	Примечание
ООО «СевЗапТехСтрой»	5 015,5	Представлен в IV кв. 2006 г. отчет о выполнении работ за счет средств целевого финансирования; Погашение задолженности - I кв. 2007 г.
ЗАО «Стройпроект»	1 122,2	Задолженность за выполненные работы (оказанные услуги) в IV кв. 2006 г.; Погашение задолженности - I кв. 2007 г.
Европейский банк реконструкции и развития	452,1	
ООО «Петербургский автомобильный альянс»	394,4	Отражены суммы полученных от кредиторов авансов в счет предстоящего оказания услуг; Погашение задолженности - I - II кв. 2007 г.
ЗАО «Доринда»	7 947,8	

II. Отчет о результатах по приоритетным направлениям деятельности

Проектно-изыскательские работы (стадия «Проект»)

Разработка проектно-сметной документации на строительство всех участков ЗСД выполняется консорциумом проектных организаций (генеральный проектировщик ЗАО «Институт «Стройпроект» - ведущий партнёр консорциума).

В апреле 2006 года завершена разработка проекта строительства III очереди ЗСД (длиной 23,8 км) от транспортной развязки на пересечении с Богатырским проспектом до транспортной развязки на пересечении с автодорогой Е-18 «Скандинавия», по которому 14.06.2006 г. получено положительное заключение Главгосэкспертизы России № 441-06/ГГЭ-0189/04.

В завершающей стадии находится проектирование IV и V очередей участков ЗСД - от транспортной развязки в районе р. Екатерингофки до транспортной развязки на пересечении с Богатырским проспектом, включая мосты через Морской канал и дельту р. Невы, а также тоннель вдоль западной оконечности Васильевского острова.

В соответствии с п. п. 3 и 4.1 протокола № 34-в совещания у губернатора Санкт-Петербурга от 30.03.2006 г. разработан проект подключения 3-го и 4-го районов Большого Морского порта Санкт-Петербург к ЗСД в новом створе между Ленинским проспектом и Краснопутиловской улицей.

Строительно-монтажные работы и разработка рабочей документации

В 2006 году было продолжено выполнение работ по разработке рабочей документации и строительству I очереди южного участка Западного Скоростного Диаметра (генеральный подрядчик - ОАО «Мостостроительный отряд №19»).

С начала работ (сентябрь 2005 года) по 25.12.2006 года выполнены следующие основные виды и объемы работ:

1. По сооружению опор основного хода, съездов №№ 1, 3, 6, 8, 9, 14, 16 транспортной развязки с КАД, Дачным проспектом и Предпортовой улицей, а также съездов №№ 1Л, 2Л, 4Л транспортной развязки между Ленинским проспектом и Краснопутиловской улицей:

- создана в полном объеме геодезическая разбивочная основа строительства I очереди;
- буронабивные сваи диаметром 1,7; 1,5 и 1,2м в основаниях фундаментов 115 опор, в том числе безростверковых и ростверковых - 580 шт. в объеме 27705,44 м³;
- монолитные железобетонные ростверки и участки омоноличивания фундаментов 105 опор в объеме 4550,0 м³;
- насадки, шкафные стенки устоев на съездах №16, №14, №1 – 103,3 м³;
- тела промежуточных опор, в т. ч. стойки и ригели на 92 опорах, в объеме 7200,0 м³.





По мере готовности на заводах-изготовителях металлоконструкций пролетных строений эстакад производится их поставка на объект.

На 25.12.2006 г. поставлено 8078,24 тн.

На участках завершённым строительством опор произведена их обстройка, устроены подмости, сооружены стапели и технологические площадки, на которых происходит укрупнительная сборка и монтаж плетей пролетных строений. На текущую дату смонтировано 3224,4тн на основном ходу и 527,1тн на съезде №3, в том числе опорные части в количестве 25шт.



Устраивается земляная часть съездов №1, №14 и №16 транспортной развязки с КАД и Предпортовой улицей.

Произведена выемка техногенных грунтов в объеме 15547м³, отсыпка и уплотнение насыпей дренирующим грунтом в объеме 44697м³, с устройством подстилающего слоя из песка в объеме 8707м³.



Разработана рабочая документация на выполняемые объемы работ в пределах лимитов 2006 года. Разработка рабочей документации (в том числе корректировка в связи с подключением 3 и 4 районов Большого Морского порта Санкт-Петербург) ведется ЗАО «Институт «Стройпроект» согласно графика.

Для обеспечения освоения основных видов работ в 2005 и 2006 г.г. субподрядными организациями выполнены подготовительные работы:

- обследование и очистка местности от взрывоопасных предметов в границах первой очереди, вырубка (пересадка) деревьев, расчистка от кустарника;
- устройство временных подъездных дорог, технологических и строительных площадок, железнодорожного переезда через действующие железнодорожные пути;
- переустройство инженерных сетей и коммуникаций, попадающих в зону строительства ЗСД:

- 1) переустройство водовода диаметром 630 мм – 182,0 п.м.;
- 2) переустройство водовода диаметром 900 мм – 577,5 п.м.;
- 3) переустройство водовода диаметром 1000 мм – 153,0 п.м.;
- 4) переустройство водовода диаметром 1200 мм – 402,3 п.м.;
- 5) переустройство дождевой канализации диаметром 1000 мм и 1200 мм на ПК17-ПК18 – 126,6 п.м. (1-й этап);
- 6) перекладка 6 кабельных линий 10 кВ;
- 7) перекладка ТБ кабеля «Лентрансгаза» - 3108,0 п.м.;
- 8) переустройство кабеля связи «Ростелеком» (вдоль Краснопутиловской ул.) – 172,0 п.м.;
- 9) переустройство газопровода высокого давления диам.1000мм – 1352,5 п.м., в том числе закрытый переход под ж.д.путями (ПК5) – 80,0 п.м. и закрытый переход под Ленинским пр.– 65,0 п.м.;
- 10) переустройство газопровода среднего давления диам.300мм – 160,0 п.м.;
- 11) закрытый переход ВЛ 110кВ методом горизонтально-направленного бурения (через ж.д.пути у ТЭЦ-15) – 80,0 п.м.;
- 12) переустройство железнодорожных коммуникаций (контактная сеть, ВЛ-10 кВ, волновод, волоконно-оптическая линия связи, кабели СЦБ);



- демонтаж и вывоз железобетонных гаражей в количестве 2000 шт., перестановка металлических гаражей в количестве 26 шт., очистка территории от временных зданий и сооружений – на 6 га, разборка зданий ООО «Балт-Инвест» и ООО «БПГ».



Из общего объема работ по разработке рабочей документации и строительству I очереди южного участка ЗСД, предусмотренных государственным контрактом в размере 9 523 030,0 тыс. рублей, выполнение работ в 2006 г. составило 1 872 879,2 тыс. рублей, в том числе 169 619,1 тыс. рублей – разработка рабочей документации; 1 703 260,1 тыс. рублей - строительно-монтажные работы.

Финансирование текущих работ

В 2006 году осуществлено финансирование проектирования и строительства ЗСД в размере 2 638 826,3 тыс. рублей, из них:

1. из федерального бюджета – 909 792,4 тыс. рублей – на строительство I очереди;
2. из бюджета Санкт-Петербурга – 1 704 667,2 тыс. рублей, в том числе:
 - 44 391,5 тыс. рублей - на проектирование подключения третьего и четвертого районов Морского порта Санкт-Петербург к южному участку Западного скоростного диаметра;
 - 210 275,7 тыс. рублей – на проектирование центрального и северного участков;
 - 1 450 000,0 тыс. рублей – на строительство I очереди.
3. собственные средства ОАО «ЗСД» – 24 366,7 тыс. рублей, из которых направлено:
 - 15 114,9 тыс. рублей - на проектирование южного участка;
 - 9 251,8 тыс. рублей - на строительство I очереди.

Общий объем денежных средств, выделенных в 2004-2006 гг., составил 3 770 924,8 тыс. рублей, в том числе:

- 749 946,2 тыс. рублей - на проектирование Западного скоростного диаметра.
- 3 020 978,6 тыс. рублей - на строительство I очереди ЗСД.

Государственная поддержка за счет средств Инвестиционного фонда; проведение конкурсов на право заключения концессионного соглашения в отношении ЗСД.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.11.2006 № 1708-р инвестиционные проекты строительства Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля утверждены для предоставления государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда РФ в размере 28 002 млн. рублей и 8 786 млн. рублей (в ценах на 01.01.2006 г.) соответственно.

Распоряжением Правительства РФ от 31.10.2006 № 1494-р - утвержден порядок заключения концессионного соглашения в отношении ЗСД, образована конкурсная комиссия по проведению концессионного конкурса.

Разработанная конкурсная документация к открытому конкурсу, включающая проект концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильной дороги, проект договора аренды земельных участков, согласована с Минэкономразвития РФ, Минтранс РФ и утверждена Приказом Федерального дорожного агентства от 14.11.2006 № 146 и Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 01.11.2006 № 1344.

17 ноября 2006 года в средствах массовой информации («Ведомости» (Россия) и «Financial times» (Великобритания)) опубликовано сообщение о проведении концессионного конкурса. Сообщение также размещено в сети Internet на сайтах Санкт-Петербурга (www.gov.spb.ru), Росавтодора (www.rosavtodor.ru), Минэкономразвития РФ (www.economy.gov.ru), ОАО «ЗСД» (www.whsd.ru).

Имущественно-правовые вопросы

Подготовлен проект Договора аренды земельных участков на период строительства и последующей эксплуатации ЗСД, который в составе документации для проведения концессионного конкурса направлен на согласование в Министерство экономического развития и торговли РФ, Министерство транспорта РФ, Комитет по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга.

С целью заключения договора аренды земельного участка и в соответствии с п.11 протокола совещания с участием Губернатора Санкт-Петербурга от 14.02.2006 г. № 20-В ОАО «ЗСД» заключило с ГУ «НИПЦ Генерального плана Санкт-Петербурга» договор на разработку проектов границ территориальных зон для строительства ЗСД.

Разработанные материалы направлены в Комитет по земельным ресурсам и землеустройству.

В первом квартале 2007 года завершится разработка границ территориальных зон на участке подключения 3 и 4 районов Большого Морского порта Санкт-Петербург к Западному скоростному диаметру.

ООО «НПП «Бента» в соответствии с Государственным контрактом, заключенным с КЗРиЗ выполнило землеустроительные работы на земельных участках в границах территориальных зон для строительства ЗСД.

ГУ «НИПИ Генерального плана Санкт-Петербурга» начата разработка проекта планировки с проектом межевания территорий в зоне прохождения Южного участка Западного скоростного диаметра.

В течение 2006 года территория для строительства I очереди южного участка ЗСД освобождена от имущества АОЗТ «Логоваз», ООО «Конкорд», ЗАО «ПТК», ООО «Фаэтон-Аэро», ООО «Балт-Инвест», ООО «Виктория», а также произведен снос гаражей-боксов ПО-26, ПО-22, ПО-20, ПО -5 в количестве 2497 шт.

Учитывая большой объем подлежащих сносу при строительстве ЗСД гаражей-боксов, рабочая группа под руководством вице-губернатора Санкт-Петербурга А. И. Полукеева определила четыре земельных участка для перевода гаражей в Московском и Кировском районах Санкт-Петербурга.

Получены разрешительные письма Комитета по градостроительству и архитектуре и ведется оформление договоров аренды земельных участков с районными отделениями ВОА Московского и Кировского районов. На трёх выделенных участках идет строительство гаражей.

В здании автоцентра «Пежо» (Ленинский пр., д.146) ОАО «ЗСД» организована общественная приемная, в которой ведется прием владельцев гаражей-боксов для разъяснения условий и сроков освобождения территории.

5. Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Общества

В 2006 году Обществом дивиденды не объявлялись и не выплачивались.

6. Перспективы развития Общества

В 2007 году Обществом планируется дальнейшее выполнение функций заказчика по проектированию и строительству Западного скоростного диаметра.

Общий объем финансирования, предусмотренный в 2007 году на строительство Западного скоростного диаметра за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, составляет 3 000 000,0 тыс. рублей. Для своевременного завершения строительных работ и ввода в эксплуатацию в 2008 году I очереди строительства ЗСД, включая подключение 3-го и 4-го районов порта, Обществом совместно с Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству подготовлена заявка на дополнительное выделение средств бюджета Санкт-Петербурга в размере 1 400 000,0 тыс. рублей.

Также в 2007 году будут организованы подготовительные работы на II, III, IV, V очередях строительства ЗСД в объеме финансирования 2007 года - 100 000, тыс. рублей за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

Обществом в 2007 году будет продолжено оказание услуг для государственных нужд Санкт-Петербурга по подготовке и проведению концессионных конкурсов в отношении ЗСД и Орловского тоннеля. В этот период планируется осуществление следующих мероприятий:

- Разработка проектов правовых актов Правительства Российской Федерации, организация и сопровождение их согласований с федеральными органами исполнительной власти, включая аппарат Правительства РФ, Минтранс РФ, Минэкономразвития РФ, Минфин РФ, Федеральное дорожное агентство и иными государственными организациями в соответствии с их компетенцией в целях обеспечения в установленном Федеральным Законом «О концессионных соглашениях» порядке начала концессионного конкурса в отношении Орловского тоннеля и дальнейшего заключения концессионных соглашений в отношении

ЗСД и Орловского тоннеля; доработка указанных проектов правовых актов по представленным согласующими организациями замечаниям и предложениям.

- Разработка проектов нормативно-правовых актов Правительства Санкт-Петербурга, организация и сопровождение их согласований с исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга в целях заключения концессионных соглашений в отношении ЗСД и Орловского тоннеля; доработка указанных проектов нормативно-правовых актов по замечаниям и предложениям согласующих государственных организаций.
- Обеспечение контроля исполнения распоряжения Правительства РФ от 30.11.2006 № 1708-р об утверждении перечня и паспортов инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, подготовка и согласование проектов изменений в данное распоряжение.
- Разработка проекта закона Санкт-Петербурга о целевой программе создания ЗСД, организация и сопровождение согласований указанного проекта закона Санкт-Петербурга с исполнительными органами государственной власти, а также, при необходимости разработка и обеспечение согласования целевой программы создания Орловского тоннеля.
- Осуществление совместно с привлеченными международными консультантами финансового (инвестиционного), юридического, и технического сопровождения проведения концессионных конкурсов и заключения концессионных соглашений в отношении ЗСД и Орловского тоннеля.
- Организация и сопровождение согласований, необходимых для внесения изменений в конкурсную документацию, с Минтрансом РФ, Минэкономразвития РФ, Минфином РФ и иными федеральными органами исполнительной власти, а также утверждения Федеральным дорожным агентством.
- Разработка и предоставление Государственному заказчику графиков проведения концессионных конкурсов, с учетом внесения изменений в конкурсную документацию по Инвестиционным проектам, контроль за соблюдением установленных действующим законодательством сроков осуществления конкурсных процедур и подписания концессионных соглашений в отношении Инвестиционных проектов.
- Создание и обеспечение работы информационного помещения. Организация равного доступа участников концессионных конкурсов к материалам информационного помещения. Предоставление заявителям, прошедшим предварительный отбор необходимых ответов и пояснений по вопросам, связанным с представленными в информационном помещении материалами.
- Размещение на специализированных Интернет-сайтах всех материалов, подлежащих раскрытию в соответствии с законодательством и конкурсной документацией.
- Учет полученных от участников концессионных конкурсов запросов о разъяснении конкурсной документации, подготовка и учет проектов ответов на запросы, отправленных конкурсными комиссиями ответов и разъяснений, а также материалов, представляемых экспертам конкурсных комиссий.
- Организационно-техническое обеспечение заседаний конкурсных комиссий, включая тиражирование материалов к заседаниям, а также подготовка проектов решений конкурсных комиссий.
- Организация и сопровождение процесса заключения концессионных соглашений и договоров аренды земельных участков, необходимых для строительства и последующей эксплуатации ЗСД и Орловского тоннеля.

Для дополнительного привлечения инвестиций в проект строительства Западного скоростного диаметра предполагается дальнейшее осуществление инвестиционной деятельности в границах предоставленных земельных участков. План поступлений денежных средств от инвесторов в 2007 году - 138 313 тыс. рублей.

7. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества

Сведения об участии Общества в качестве ответчика в судебных процессах

№ п/п	Наименование суда	Предмет спора и цена иска (в тыс. руб.)	Решение суда	Полное наименование других сторон с указанием их формы процессуального участия
1	Куйбышевский районный суд г. СПб	О взыскании ущерба, причиненного в результате сноса гаража. Цена иска - 103,0 тыс. рублей	Решение суда: взыскано солидарно с Общества и КБДХ в пользу истца 54,9 тыс. руб. Решение от 28.02.2007 не вступило в законную силу	Истец - гр. Иванов Александр Арсентьевич Соответчик - Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству Правительства Санкт-Петербурга

8. Отчет о совершенных Обществом в отчетном году крупных сделках и иных сделках, на совершение которых в соответствии с Уставом Общества распространяется порядок одобрения крупных сделок

В течение 2006 года Обществом не совершалось сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом "Об акционерных обществах" и Уставом общества крупными.

9. Отчет о совершенных Обществом в отчетном году сделок, в совершении которых имеется заинтересованность

В течение 2006 года Обществом не совершалось сделок, признаваемых сделками, в совершении которых имеется заинтересованность.

10. Состав совета директоров Общества в отчетном году:

1. Молчанов Юрий Вячеславович, вице-губернатор Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
2. Вахмистров Александр Иванович, вице-губернатор Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
3. Антонов Владимир Степанович, председатель Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
4. Гордо Дмитрий Владимирович, председатель Комитета по земельным ресурсам и землеустройству Санкт-Петербурга
Акциями Общества не владеет.
5. Метельский Игорь Михайлович, председатель Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга
Акциями Общества не владеет.
6. Карпов Андрей Юрьевич, председатель Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.

7. Соколов Максим Юрьевич, председатель Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
8. Иванников Александр Сергеевич, первый заместитель председателя Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга
Акциями Общества не владеет.
9. Зенцов Виталий Николаевич, заместитель председателя Комитета по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.

11. Сведения о ревизионной комиссии Общества

Ревизионная комиссия Общества не сформирована

12. Сведения о лице, занимающем должность единоличного исполнительного органа Общества

1.	Ф.И.О.	Лукьянов Игорь Александрович
2.	Год рождения	1956
3.	Образование (наименование учебного заведения, год окончания, наличие ученой степени)	Ленинградский институт авиационного приборостроения Год окончания: 1979
4.	Работа за последние пять лет - период работы - наименование организации - должность	с 27.12.1997 по наст. время ОАО «Западный скоростной диаметр» генеральный директор

13. Размер вознаграждения лица, занимающего должность единоличного исполнительного органа Общества

Размер вознаграждения генерального директора Общества в 2006 году составил 530 875,18 рублей, что составляет 6,7 % от годового фонда оплаты труда Общества.

Генеральный директор
ОАО «Западный скоростной диаметр»

Главный бухгалтер
ОАО «Западный скоростной диаметр»

