

УТВЕРЖДЕН
*Решением единственного акционера
ОАО «ЗСД» от 20 августа.2009*

ОТЧЕТ
ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР»
ЗА 2008 ГОД

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2009

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

ОАО «Западный скоростной диаметр» (далее - Общество) реализует проект строительства платной автомобильной дороги Западный скоростной диаметр (ЗСД) в г. Санкт-Петербурге.

ЗСД позволяет решить важнейшие транспортные задачи и проблемы Санкт-Петербурга, создавая кратчайшую связь между южными, центральными и северными районами Санкт-Петербурга. На новую магистраль будут переключены транзитные транспортные потоки, что существенно увеличит пропускную способность улично-дорожной сети города.

Реализация проекта будет во многом определять динамику социально-экономического развития города, конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность Санкт-Петербурга, возможности для увеличения грузооборота Большого порта и производства сопутствующих услуг, создающих добавленную стоимость.

ЗСД решит важнейшую федеральную задачу полноценного транспортного обеспечения Большого порта Санкт-Петербурга, через который осуществляется поставка в Россию 50% всех импортных грузов перевозимых на морском транспорте, и вывоз 11% от общего объема экспортных грузов. Значительная доля грузов порта перевозится автотранспортом. Большой порт является лидером среди морских портов России по перевалке сухих, контейнерных и рефрижераторных грузов и обеспечивает обработку около 40% всего контейнерного грузооборота страны и более 60% российского грузопотока, проходящего через Балтийский бассейн (включая Финляндию и Прибалтику).

Транспортные потоки на связях с портом (свыше 43 тыс. автомобилей ежедневно, из которых более 30% - грузовые) дают существенную нагрузку на улично-дорожную сеть города, что вызывает заторы, усложняет условия движения и увеличивает затраты времени для вывода

грузового автотранспорта на федеральные дороги, снижая конкурентоспособность морских перевозок через порт Санкт-Петербург. Это сдерживает его развитие и приводит к частичному переключению контейнерного грузопотока на порты Финляндии и стран Балтии.

Западный скоростной диаметр решает проблемы, связанные с исчерпанием пропускной способности существующих автодорожных подходов к порту и будет обслуживать транспортные потоки по направлениям их наибольшей концентрации – от порта к автодорожным выходам в регионы России.

Территории, непосредственно примыкающие к магистрали, получают полноценные транспортные связи с улично-дорожной сетью города, в связи с чем возрастает их градостроительный потенциал и инвестиционная привлекательность.

Новая магистраль позволит разгрузить невские мосты и улично-дорожную сеть центра города, снизить аварийность, повысить безопасность жизнедеятельности в Санкт-Петербурге.

Строительство ЗСД с использованием современных технологий и материалов будет способствовать развитию научно-технического потенциала дорожной отрасли, создаст условия для внедрения передового зарубежного опыта мосто- и тоннелестроения, что положительно скажется на росте производительности труда и повышении конкурентоспособности отечественных предприятий. Полученные новейшие методы, технологии и технические решения будут в дальнейшем применяться при строительстве современных автомагистралей в России.

ЗСД является уникальным транспортным сооружением, не имеющим аналогов в России по своим техническим решениям искусственных сооружений, технологиям системы управления движением и связи, электронным системам сбора платы за проезд.

Целью введения платного проезда по магистрали является привлечение финансовых ресурсов частных инвесторов на строительство и эксплуатацию автомобильной дороги. Возможность введения платы за проезд по магистрали обусловлена тем, что Западный скоростной диаметр обеспечит пользователям дороги преимущества за счет предоставления лучших условий движения, сокращения затрат времени на поездки, повышения скорости и безопасности по сравнению с альтернативным бесплатным проездом по существующей сети городских улиц и дорог, где исчерпана пропускная способность и постоянно наблюдаются заторы, задержки времени, высокая аварийность. За определенную плату пользователям будет предоставлено право проезда по магистрали, что даст им возможность уменьшить время пребывания в пути при повышении безопасности и комфортности поездки.

Реализация проекта является катализатором развития экономики Санкт-Петербурга, позволит привлечь значительный объем инвестиций, обеспечит рост занятости и доходов бюджетов за счет активизации предпринимательской деятельности и увеличения стоимости недвижимости в зоне прохождения магистрали. Строительство ЗСД будет способствовать сохранности памятников истории и архитектуры мирового значения, расположенных в историческом центре города.

Направленность на решение стратегических задач страны, обеспечение приоритетов социально-экономического развития города, привлечение большого объема частных инвестиций – все это делает строительство ЗСД приоритетным инвестиционным проектом России.

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

- Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2005-2008 годы);
- проекту «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»;
- проекту «Внешнеэкономической стратегии Российской Федерации до 2020 года»;
- «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45;
- «Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2006 года № 94;
- Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 с последующими изменениями;
- Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100;
- проекту Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)».

Реализация проекта строительства Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге отвечает следующим задачам развития транспорта Российской Федерации:

- ликвидация одного из «узких мест» по трассе международного транспортного коридора «Север-Юг»;
- реализация транзитного потенциала России, расширение экспорта транспортных услуг;
- повышение эффективности системы товародвижения, что позволит снизить транспортные издержки в себестоимости готовой продукции;
- повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы страны;
- создание условий для повышения мобильности населения.

Западный скоростной диаметр войдет в состав транспортного коридора "Север – Юг", а также панъевропейского транспортного коридора № 9. Предусматривается подключение ЗСД к строящейся в настоящее время скоростной платной автодороге Москва - Санкт-Петербург.

Общество также реализует проект строительства Орловского тоннеля под рекой Невой в Санкт-Петербурге в рамках развития Волго-Балтийского водного пути.

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

Кроме того, в связи с ограниченным временем разводки невский мостов, практически исчерпана пропускная способность на участке трассы Волго-Балта в границах г. Санкт-Петербурга.

Строительство Орловского тоннеля позволит решить данные проблемы.

Цель проекта – формирование первой в центральной части г. Санкт-Петербурга круглосуточной автодорожной связи правого и левого берегов реки Невы, которая даст прямой

выход из районов исторического центра на северо-восток города и далее – на Кольцевую автодорогу и на дорожную сеть страны, а также позволит увеличить время разводки невских мостов для обеспечения растущего спроса на международные перевозки по трассе Волго-Балтийского водного пути.

Задачами строительства Орловского тоннеля являются:

- создание первой круглосуточной транспортной связи правого и левого берегов р. Невы, а также районов исторического центра города с Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга и далее с основными федеральными и территориальными дорогами;

- обеспечение бесперебойного сообщения центральной, северной и восточной планировочных зон города между собой;

- перераспределение транспортных потоков на подходах к центру города и снижение нагрузки на существующие невские мосты;

- повышение пропускной способности улично-дорожной сети на связи между центром города и восточными районами Санкт-Петербурга;

- уменьшение перепробегов автотранспорта, вызванных большими расстояниями между центральными невскими мостами, и, следовательно, повышение безопасности движения, уменьшение отрицательного воздействия автомобильного движения на окружающую среду в центральных районах города, что будет способствовать сохранению памятников истории и архитектуры;

- увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути за счет продления времени разводки мостов и повышение безопасности прохода судов по р. Неве в Санкт-Петербурге;

- повышение безопасности в Санкт-Петербурге за счет создания кратчайших связей в центральной части города между берегами р. Невы для круглосуточной работы пожарной службы, скорой помощи, МЧС, ГИБДД и др. специальных служб.

Данный проект также относится к числу приоритетных инвестиционных проектов города.

Предполагаемый срок окончания строительства тоннеля – 2015 г.

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 принципов государственно-частного партнерства.

3. Приоритетные направления деятельности Общества

Согласно п. 2.2 Устава, Общество осуществляет деятельность, направленную на обеспечение мероприятий по проектированию и строительству платной автомагистрали «Западный скоростной диаметр» (ЗСД) в г. Санкт-Петербурге.

I. Основание для выполнения функций заказчика по проектированию и строительству ЗСД:

- 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 по проекту ЗСД:

- Распоряжение Правительства Российской Федерации №2005-р от 23.11.2005 г. «О проектировании, строительстве и последующей эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге».

- Распоряжение Правительства Российской Федерации №1708-р от 30.11.2006 г. «Об утверждении перечня и паспортов инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда РФ».

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

- Распоряжение Губернатора Санкт-Петербурга №113-р от 01.02.2000 г. «Об акте выбора трассы Западного скоростного диаметра».

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

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

- 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».

- Постановление Правительства Санкт-Петербурга №1139 от 17.09.2007г. «О дополнительных мероприятиях по строительству автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр».

- Государственный контракт Санкт-Петербурга 06.05.2008 № К9-06.

Основание по проекту Орловский тоннель:

- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 10.04.2007 № 384 «О мерах по созданию и последующей платной эксплуатации на основе концессионного соглашения транспортного тоннеля под р. Невой в створе Пискаревского пр. – Орловской ул.»;

- Распоряжение Правительства РФ от 31.05.2007 № 695-р «О заключении концессионного соглашения в отношении Орловского тоннеля под р. Невой в г. Санкт-Петербурге»;

- Постановление Правительства СПб от 03.09.2007 № 1090 «О заключении концессионного соглашения в отношении Орловского тоннеля под р. Невой в Санкт-Петербурге»

- Государственный контракт Санкт-Петербурга от 06.05.2008 № К9-06.

III. Основание инвестиционного развития предоставленных Обществу территорий:

- 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».

- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 12.05.2005 № 670 «Об увеличении уставного капитала ОАО «Западный скоростной диаметр».

4. Отчет 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:	121 126	146 022
- II. Сопровождение проведения концессионных конкурсов	71 973	93 220
- III. Инвестиционное развитие предоставленных территорий	49 153	52 802
Расходы по оказанию услуг, тыс. руб.	115 794	144 629
Прибыль от оказания услуг, тыс. руб.	5 332	1 393
Сальдо прочих доходов и расходов, тыс. руб.	(4956)	(1 265)
Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	376	128
Чистая прибыль, тыс. руб.	705	38
Чистые активы, тыс. руб.	57 806	57 621

В целях привлечения инвестиций для реализации проекта строительства Западного скоростного диаметра Общество в 2008 году продолжило 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 автотоклубом, 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»).

Обществом осуществлено проектирование и строительство сетей внешней инженерной инфраструктуры указанных кварталов.

В 2008 году инвесторами перечислено Обществу в качестве вознаграждения и арендной платы 83 660 тыс. рублей без учета НДС. Выручка от оказания услуг составила 49 153 тыс. рублей.

Аккумуляированные от указанной инвестиционной деятельности средства направлены на проектирование и строительство Западного скоростного диаметра в размере 56 321 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 под рекой Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути и автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге Обществом осуществлялись в соответствии с заключенным государственным контрактом Санкт-Петербурга от 6 мая 2008 года № К9-06.

Стоимость услуг, оказанных Обществом по данному государственному контракту составила 84 928,3 тыс. рублей. При этом, затраты Общества, в том числе на оплату услуг привлеченных международных консультантов, составили 93 716 тыс. рублей. Разница между указанными доходами и расходами в сумме 8 787,7 тыс. рублей также была покрыта за счет средств, полученных от инвестиционного развития территорий в Северо-Приморской части Санкт-Петербурга.

Таким образом, несмотря на уменьшение выручки от приоритетных направлений деятельности по сравнению с 2007 годом, Обществом обеспечено увеличение прибыли и рентабельности.

Крупнейшие дебиторы Общества:

тыс. руб.

Дебитор	Сумма задолженности	Примечание
ОАО «Петербургская сбытовая компания»	4 517,0	Отражены суммы выданных дебиторам авансов в счет предстоящего оказания услуг; Погашение задолженности - I - II кв. 2009 г.
ООО «СевЗапТехСтрой»	1 904,1	
КУГИ	337,6	
ЗАО «Норд»	199,0	
ООО «Терра»	137,8	

Крупнейшие кредиторы Общества:

тыс. руб.

Кредитор	Сумма задолженности	Примечание
ООО «АТ-Альянс Девелопмент»	274 601,0	Отражены суммы полученных от кредиторов авансов в счет предстоящего оказания услуг.
ООО «Лента»	12 540,3	Погашение задолженности - II-III кв. 2009 г.
«Фрешфилд Брукхаус Дерингер»	30 383,7	Представлен в IV кв. 2007 г. отчет о выполнении работ за счет средств целевого финансирования; Погашение задолженности – I кв. 2009 г.
ЗАО «Ленстрой»	39 908,3	Текущая задолженность за выполненные работы в IV кв. 2008 г. Погашение задолженности - II кв. 2009 г.
ООО «СевЗапТехСтрой»	6 393,4	Текущая задолженность за выполненные работы (оказанные услуги) в кв. 2008 г.; Погашение задолженности – III кв. 2009 г.

II. Отчет о результатах по приоритетным направлениям деятельности

Строительно-монтажные работы и разработка рабочей документации

В 2008 году в рамках Государственных контрактов № КС-75 от 09.02.2006, № КС-193 от 13.12.2007 и № КС-190 от 13.11.2008 г. продолжено выполнение работ по разработке рабочей документации и строительству I очереди южного участка Западного Скоростного Диаметра (генеральный подрядчик - ОАО «Мостостроительный отряд №19»).

В октябре 2008 года открыто движение на участке I очереди, обеспечивающем вывод автотранспорта из 3-го и 4-го районов порта на КАД и далее на федеральные автодороги.

С начала работ (сентябрь 2005 года) по декабрь 2008 года выполнены следующие основные виды и объемы работ:

1. Строительство первой очереди южного участка Западного скоростного диаметра от транспортной развязки на пересечении с Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга (нежилая зона «Предпортовая-II») до транспортной развязки на Канонерском острове:

1.1. По сооружению опор основного хода, съездов транспортной развязки с КАД, Дачным проспектом и Предпортовой улицей, а также съездов транспортной развязки между Ленинским проспектом и Краснопутиловской улицей:

- буронабивные сваи диаметром 1,7; 1,5 и 1,2м в основаниях фундаментов в объеме 45 671 м³;
- забивка призматических железобетонных свай в основания опор 71-73 – 324шт;
- монолитные железобетонные ростверки и участки омоноличивания фундаментов опор в объеме 10 240,5 м³;
- насадки, шкафные стенки устоев на съездах – 450,3 м³;
- тела промежуточных опор, в т. ч. стойки и ригели на опорах, в объеме 13 270,29 м³.

1.2. На участках завершенных строительством опор произведена их обстройка, устроены подмости, сооружены стапели и технологические площадки, на которых происходит укрупнительная сборка и монтаж плетей пролетных строений.

На конец декабря 2008 года изготовлено и смонтировано на основном ходу и на съездах 36 451,06 тн, опорные части смонтированы в количестве 576 шт.

Выполняются работы по антикоррозионной защите поверхностей металлоконструкций пролетных строений (на площади 458 393,4 м²), устройству железобетонной плиты проезжей части (в объеме 35 481,6 м³), с установкой деформационных швов Maurer – 981 п.м. Выполнены работы по устройству гидроизоляции плиты проезжей части (на площади 165 740 м²) и укладке двухслойного асфальтобетонного покрытия проезжей части (на площади 125 211,6 м²).

1.3. Устроена земляная часть и дорожная одежда съездов. Произведена выемка техногенных грунтов в объеме 29 173 м³, отсыпка и уплотнение насыпей дренирующим грунтом в объеме 80 420,0 м³, с устройством подстилающего слоя из песка в объеме 20 787,4 м³, слоев основания дорожной одежды из гранитного щебня (на площади 12 420,6 м²), из черного щебня (на площади 12 043,5 м²), верхнего слоя основания (на площади 11 685,8 м²) и нижнего слоя основания (на площади 11 875,4 м²). Установлен бортовой камень (на длине 1182,9 м.п.) и водоотводные лотки (на длине 403,8 м.п.). Производится укрепление откосов насыпей гидропосевом и противозерозионными матами (на площади 12 819 м²). Смонтированы опоры освещения в количестве 357 шт. на основном ходу, в количестве 137 шт. на съездах транспортной развязки с КАД, Дачным проспектом и Предпортовой улицей, в количестве 40 шт. на съездах транспортной развязки между Ленинским проспектом и Краснопутиловской улицей.

1.4. Разработана рабочая документация на выполненные объемы строительно-монтажных работ. Разработка рабочей документации, в том числе по подключению 3 и 4 районов Большого Морского порта Санкт-Петербурга к ЗСД, ведется ЗАО «Институт «Стройпроект» и ОАО «СУ-308» согласно графика.

1.5. Для обеспечения освоения основных видов работ в 2005-2008 году субподрядными организациями выполнены подготовительные работы:

- обследование и очистка местности от взрывоопасных предметов в границах первой очереди, вырубка (пересадка) деревьев, расчистка от кустарника;
- разборка существующего а/б покрытия - 5493 м³;
- 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 -1200мм – 1612,0 п.м.;
- 2) переустройство дождевой канализации диаметром 1000 мм и 1200 мм на ПК17-ПК18 – 127,6 п.м. (1-й этап) и выпускной оголовок в Лиговский канал (2-й этап) – 44,4 п.м.;
- 3) переустройство ливневой канализации на Ленинском проспекте – 130 п.м.;
- 4) перекладка 6 кабельных линий 10 кВ (в т/ч в районе опоры №46);
- 5) перекладка ТБ кабеля «Лентрансгаза» - 3108,0 п.м.;
- 6) переустройство кабеля связи «Ростелеком» (вдоль Краснопутиловской ул.) – 172,0 п.м.;

7) переустройство газопровода высокого давления диам.1000мм – 2 145,5 п.м., в том числе закрытый переход под ж.д.путями (ПК5) – 80,0 п.м. и закрытый переход под Ленинским пр.– 60,5 п.м.;

8) переустройство газопровода среднего давления диам.300мм – 179,0 п.м.;

9) закрытый переход ВЛ 110кВ методом горизонтально-направленного бурения (через ж.д.пути у ТЭЦ 15) – 130,0 п.м., переустройство КЛП 10кВ на участке от опоры 7 до ТЭЦ;

10) переустройство железнодорожных коммуникаций (контактная сеть, ВЛ-10кВ, волновод, волоконно-оптическая линия связи, кабели СЦБ);

11) переустройство Лиговского канала, в том числе работы связанные с уточнением технических решений и объемов работ;

12) демонтаж и вывоз железобетонных гаражей в количестве 4915 шт., металлических гаражей в количестве 497 шт., перестановка металлических гаражей в количестве 26 шт., очистка территории от временных зданий и сооружений – на 9 га, разборка зданий ООО «Балт-Инвест» и ООО «БПГ», в том числе вывоз твердо-бытовых отходов с территории гаражных кооперативов – 10820,9 м³;

13) переустройство контактной сети – 4710 п/м.;

14) бетонирование старых футляров переключенного газопровода – 100%;

15) вынос кабелей связи из зоны строительства опоры №13 съезда №3 - 100%;

16) переустройство ВЛ110кВ и КЛП110 кВ по временной схеме;

17) ремонт оборудования ТЭЦ15 и ПС№195 – 100%;

18) устройство средств связи и ВОЛС - 100%;

19) сооружение переходной опоры - 100%;

20) переустройство ВОЛС на опорах ГЭТ вдоль Ленинского проспекта – 25%.

2. Подключение 3 и 4 районов Большого Морского порта Санкт-Петербурга к южному участку Западного скоростного диаметра.

2.1. С августа 2007 года по декабрь 2008 года выполнены следующие виды подготовительных работ:

- разбивка осей сооружений; разборка зданий и сооружений; обследование и очистка территории от взрывоопасных предметов, очистка от зеленых насаждений;

- переустроены следующие коммуникации:

1. переустройство водоводов $d=100-300$ мм из чугунных и ПЭ труб – 1730,6 п/м»;

2. прокладка газопроводов среднего давления $d=110$ мм – 20 п/м»; $d=315$ мм – 568 п/м»;

выполнен закрытый переход под а/д для газопровода с.д. $d=315$ - 38 п/м;

3. переустройство тепловых сетей $2*d=76$ мм в изоляции ППУ-345 с ОДК – 139 п/м»;

$2*d=159$ мм в изоляции ППУ-345 с ОДК с попутным дренажем – 54 п/м»;

$2*d=219$ мм в изоляции ППУ-345 с ОДК без попутного дренажа – 23 п/м»;

$2*d=1020$ мм в изоляции ППУ-345 с ОДК с попутным дренажем - 666,9 п/м»;

$2*d=630$ мм и $2*d=820$ мм в изоляции ППУ-345 с ОДК с попутным дренажем – 280 п/м»;

$2*d=426$ мм (Ду 600) в изоляции ППУ-345 с ОДК с попутным дренажем – 46,7 п/м»;

4. переустройство общесплавной канализаций $d=1200$ (футляр $d=1420*10,0$) – 38 п/м;

5. переустройство дождевой канализации $d=315-1135$ из труб ПП – 1158,55 п/м;

6. переустройство канализации $d=250-630$ из чугунных и ПП труб – 766,5 п/м;

7. постоянное переустройство сетей связи – 40391,55 п/м;

8. вынос кабельных линий 1-10 кВ – 8358,2 п/м; переустройство кабельных линий постоянного тока – 1 объект;
9. сооружена КТПН-630Ква;
10. переустроена контактная сеть троллейбуса и трамвая;
11. переустроены ж/д коммуникаций (временное и постоянное положение).

2.2. Закончены работы по сооружению путепроводов, эстакад и подходов к ним:

- устройство свайных оснований стенок армогрунтовых насыпей с забивкой железобетонных призматических свай 35*35см – 824,8 м³
- устройство БНС на опорах в объеме 7324,96 м³;
- устройство шнековых свай – 6318,78 м³;
- сооружение монолитных ж/б ростверков и участков омоноличивания в объеме – 1561,34 м³; ж/б фундаментов мелкого заложения под облицовочные блоки армогрунтовых стен – 1801,5 м³;
- сооружение монолитных ж/б оголовков свай – 732,36 м³;
- устройство тела промежуточных опор из монолитного железобетона – 484 м³;
- устройство насадок, шкафных стенок (в т/ч опоры ж/д путепровода) – 1544 м³;
- поставка шарово-сегментных опорных частей – 90 шт;
- изготовление, доставка, укрупнительная сборка и постановка в проектное положение металлоконструкций сталежелезобетонного пролетного строения – 1248,23тн; с ортотропной плитой проезжей части – 1612,19 тн;
- бетонирование плиты проезжей части – 2380 м³;
- изготовление, монтаж и доставка стеклофибробетонных карнизных блоков – 635 шт;
- устройство деформационных швов типа «MAURER» D 80 – 73,5 п/м; «MAURER» DS 160 – 74,9 п/м;
- устройство оклеечной гидроизоляции на ж/б плите проезжей части – 8926 м²; на ортотропной плите проезжей части – 2702 м²;
- изготовление и установка металлического перильного ограждения, карниза, эксплуатационных обустройств – 67,95 т;
- устройство покрытия из асфальтобетона и литого асфальта – 11696 м²;
- установка одностороннего и двухстороннего металлического барьерного ограждения – 4489,5 п/м.

Ведутся работы по окраске металлоконструкций пролетного строения – 25000 м²; защите металлоконструкций мастикой типа Waxoil – 1448 м²;

2.3 Установлены дорожные знаки и индивидуальные знаки маршрутного ориентирования, произведена дорожная разметка. Установлены светофорные посты и подключены к источнику питания.

Заканчивается монтаж акустических экранов и шумозащитного остекления. Смонтированы мачты освещения (с подключением к источнику питания).

2.4 Устраивается земляная часть и дорожная одежда на съездах №4Л, №5Л. Произведена выемка техногенных грунтов в объеме 82 856 м³, отсыпка и уплотнение насыпей дренирующим грунтом в объеме 23573 м³, с устройством подстилающего слоя из песка в объеме 50 441 м³, слоев основания дорожной одежды из гранитного щебня 57 551 м³, из черного щебня 40 109 м³, верхнего слоя основания (на площади 35 167м²) и нижнего слоя

основания (на площади 57 335 м²). Установлен бортовой камень (на длине 10 094 м.п.) и водоотводные лотки (на длине 2 211 м.п.). На съездах С4Л, С5Л устраивается армогрунтовая насыпь.

Имущественно-правовые вопросы

Территория строительства первой очереди ЗСД на участке от транспортной развязки с Кольцевой автомобильной дорогой до улицы Бассейной полностью освобождена от имущества третьих лиц и передана генеральному подрядчику ОАО «Мостоотряд-19» для выполнения строительно-монтажных работ.

При выполнении указанных выше работ территория строительства освобождена от имущества ООО «Балтийская промышленная группа», ООО «Конкорд», ЗАО «ПТК», ООО «Фазтон-Аэро», ООО «Балт-Инвест», ООО «Виктория», а также произведен демонтаж гаражей-боксов в ПО-26, ОО «Поли», ОО «Лори», ПО-22, ПО-20-2, ПО-5, ПО-16, ПО-9 в количестве 5708 шт.

На территории строительства подключения 3 и 4 районов Морского порта Санкт-Петербурга решены имущественно-правовые вопросы с ООО «Интарсия», ГУП «Метрополитен», АТП-15, Управлением ГИБДД, Автобусным парком № 5, ОАО «Институт «Галургии», ООО «Оримэкс», ГУП «Троллейбусный парк № 4», РОНО Кировского района, ГДУП «Путь», ИЧП «ИОНИК», ГОУ «Институт дополнительного профессионального образования».

Для строительства транспортной развязки с Кольцевой автомобильной дорогой (нежилая зона «Предпортовая-2») решены имущественно-правовые вопросы с членами садоводческих товариществ «Электроаппарат», «Дачное-электроавтоматика», «Пенсионеров Ленинского района» общим количеством 41 участок.

06.10.2008 года с ООО «Страта» был заключен Государственный контракт № КС-163 на выполнение работ по строительству с разработкой рабочей документации объекта: «Строительство Западного скоростного диаметра. (II-V очереди). Подготовительные работы. Строительство Южного участка Западного скоростного диаметра от транспортной развязки на пересечении с Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга (нежилая зона «Предпортовая-2») до транспортной развязки на Канонерском острове. II очередь строительства ЗСД (от транспортной развязки на пересечении с Краснопутиловской улицей до транспортной развязки в районе реки Екатерингофки)». В рамках предусмотренных Государственным контрактом работ в 2008 году для строительства II очереди южного участка ЗСД был произведен демонтаж гаражных боксов, расположенных в ПО-9 и ПО-16 Московской РОО СПб МО ВОА, в количестве 1414 шт.

В здании автоцентра «Пежо» (Ленинский пр., д.146) продолжает работать общественная приемная Общества, в которой ведется прием владельцев гаражей-боксов для разъяснения условий и сроков освобождения территории и для заключения с ними соглашений на получение компенсационных выплат за демонтированные гаражи.

Финансирование

1. Финансирование выполненных работ и оказанных услуг.

Финансирование строительства I очереди ЗСД за период 2005 - 2008 гг. составило 16 467,1 млн. рублей:

- 6 702,0 млн. рублей - средства федерального бюджета;
- 9 711,0 млн. рублей - средства бюджета Санкт-Петербурга;

В 2007 году начаты подготовительные работы на II очереди ЗСД, на финансирование которых из бюджета Санкт-Петербурга в 2007 - 2008 гг. направлены 70,2 млн. рублей.

Всего финансирование проектирования и строительство ЗСД с начала работ составило 17 290,7 млн. рублей:

- 7 062,0 млн. рублей - средства федерального бюджета;
- 10 228,7 млн. рублей - средства бюджета Санкт-Петербурга.

Итоги приоритетного вида деятельности Общества в рамках государственного контракта от 06.05.08 № К9-06 по оказанию услуг при подготовке и проведении конкурсов на право заключения концессионных соглашений в отношении ЗСД и Орловского тоннеля.

Обществом обеспечено проведение организационно-технических мероприятий по консультационному сопровождению подготовки и проведения концессионных конкурсов в отношении Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля.

Обеспечена координация деятельности консультантов проектов - финансового консультанта – Всемирного банка, юридического консультанта – компании Фрэшфилдс Брукхаус дерингер и технических консультантов - ЗАО «НИПИ «ТРТИ» и компании Мотт Макдональд.

Организовано информационное помещение для предоставления необходимой информации по проекту Орловский тоннель. Произведен сбор, обработка и структуризация материалов по юридическим, финансовым, техническим, имущественным и другим разделам проекта, включая информацию о концеденте, исходную документацию для проектирования объекта, основы проектной документации, основные нормативно-правовые акты и др. Разработаны правила работы Информационного помещения, установлены сроки его работы, определен порядок доступа к материалам и получения консультаций по представленным материалам. Всем заявителям, прошедшим предварительный отбор, предоставлены материалы на CD носителях. Также, материалы предоставлены банкам и финансовым организациям, заинтересованным в финансировании проекта, с которыми были заключены соответствующие соглашения о конфиденциальности.

Обеспечено изменение и дополнение представленных материалов по мере их актуализации. В частности, соответствующее дополнение материалов информационного помещения и их рассылка участникам конкурса произведены в связи с корректировкой топографических параметров участка строительства тоннеля, формированием новых границ строительства, разработкой материалов по переносу водоводов и др.

Обществом проведена работа с заявителями, прошедшими предварительный отбор по Орловскому тоннелю, по получению обратной связи на представленные материалы, а также их мнения о планируемом способе строительства тоннеля, потенциальных трудностях, предполагаемых сроках проектирования и строительства и т.д.

Организован ряд встреч с участием представителей Комитета по инвестициям и стратегическим проектам, Комитета по управлению городским имуществом, Комитета экономического развития промышленной политики и торговли, Комитета по градостроительству и архитектуре, Комитета по земельным ресурсам и землеустройству, Комитета финансов и Юридического комитета, в ходе которых проработаны технические, юридические и финансовые аспекты реализации проекта, положения конкурсной документации, конкурсные процедуры и расписание, а также комментарии заявителей и международных финансовых институтов.

Разработаны правила сопоставления и оценки технических предложений, включая механизм, параметры и критерии их балльной оценки. Произведен расчет весовых коэффициентов и максимальных значений критериальной части конкурсного предложения.

Установлены требования к проектированию, строительству, содержанию (эксплуатации) и транспортно-эксплуатационному состоянию тоннеля, включая требования к полосности и габаритам тоннеля, механизму и системе сбора платы за проезд и др. Указанные требования являются основой для технических предложений, формируемых участниками концессионного конкурса.

Разработан механизм премирования концессионера для компенсации дополнительных эксплуатационных расходов, вызванных транспортным потоком в превышение расчетных показателей пропускной способности тоннеля. Предусмотрены требования к системе управления дорожным движением тоннеля (АСУДД) и ее совместимости с городской системой АСУДД. Определен механизм корректировки финансовой поддержки концессионера при ненадлежащем техническом состоянии тоннеля.

Определен механизм индексации платежей на этапе эксплуатации, регулирующий порядок расчета и ежегодной корректировки части платежа за доступность, покрывающей минимально необходимые расходы на эксплуатацию и обслуживание тоннеля.

Установлены требования к страховому покрытию, регулирующие условия страхования концессионером рисков. Доработаны механизмы государственной поддержки и финансовая модель проекта.

Разработаны механизмы корректировки объема государственной поддержки на период от подачи конкурсного предложения до достижения финансового закрытия в зависимости от изменений основных макроэкономических показателей. В частности, подготовлен механизм защиты от изменений базовых процентных ставок по рублевым кредитам и механизм защиты от изменения курса валют при финансировании части строительства в Евро.

Согласованы с ГУП «Водоканал», который располагается в непосредственной близости от территории строительства тоннеля, проблемы утилизации выбранного в процессе строительства грунта, утвержден список технических спецификаций, необходимых для подготовки технических приложений заявителями. Определена возможность переноса водозабора на временной или постоянной основе, сроки переноса, ориентировочная стоимость и распределение финансовой, юридической и технической ответственности.

Совместно с ГБУ «Волго-Балт» определены варианты доставки погружных секций тоннеля водным путем с учетом сроков навигации, необходимости разрушения ледяного

покрова на р. Неве и разводки мостов в зимнее время. Достигнута договоренность о возможности использования зоны вдоль реки для строительства временных сооружений или временных набережных и возможности изменения глубины реки.

Переработан ряд положений конкурсной документации, определяющих условия финансового закрытия сделки, осуществления концедентом платежей при расторжении концессионного соглашения и предоставления концессионером банковской гарантии.

Изменения в конкурсную документацию утверждены Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.04.2008 № 475, от 08.09.2008 № 1122 и от 06.11.2008 № 1381.

Обеспечено согласование в Минрегионразвития РФ, Минэкономразвития РФ, Минтрансе РФ, Минфине РФ и аппарате Правительства Российской Федерации передачи полномочий концедента в отношении Орловского тоннеля Правительству Санкт-Петербурга. Распоряжением Правительства РФ от 28.03.2008 № 409-р правительство Санкт-Петербурга утверждено в качестве единственного концедента.

В связи с изменением формы предоставления бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ, состава участников и ответственного исполнителя, а также объемов финансирования, подготовлены изменения в паспорт инвестиционного проекта Орловского тоннеля, утвержденного Распоряжением Правительства РФ от 30.11.2005 № 1708-р.

Обеспечено согласование новой редакции паспорта Орловского тоннеля в Минрегионе РФ, Минтрансе РФ, Минэкономразвития РФ и Минфине РФ, а также получено одобрение Инвестиционной комиссии по проведению отбора инвестиционных проектов, претендующих на государственную поддержку за счет Инвестиционного фонда РФ и Правительственной комиссии по проектам, имеющим общегосударственное значение.

Правительством РФ утверждены новые стоимостные показатели, однако, в связи с развитием кризисных явлений в мировой экономике, внесена корректировка в график реализации проекта, в соответствии с которой средства Инвестиционного фонда РФ начнут предоставляться с 2011 года.

Обществом совместно с консультантами проведена работа с международными финансовыми институтами (Европейский Банк Реконструкции и Развития, Европейский инвестиционный банк, Международная финансовая корпорация) по определению предварительных условий предоставления финансирования проекту ЗСД.

Разработан ряд документов, необходимых для комплексного анализа проекта ЗСД Международными финансовыми институтами, включая общее описание проекта, описание выполненных мероприятий по информированию населения и проведению консультаций, выявление и характеристика лиц и заинтересованных сторон, чьи интересы потенциально затрагиваются в связи с реализацией проекта. Подготовлен План переселения и приобретения земельных участков, необходимых для строительства ЗСД, включая разделы о выплатах компенсаций владельцам за снос гаражей и организации необходимых переселений на Канонерском острове в связи со строительством трассы. Разработан План проведения общественных слушаний и раскрытия информации.

Обществом организован ряд встреч МФО с общественными организациями «Эком» и «Спасите Юнтолово», в ходе которых проведена оценка экологического и социального воздействия реализации ЗСД и проведен анализ экологической и социальной экспертизы, подготовленной этими общественными организациями, и их сопоставление с официальными данными.

Проведена работа по привлечению Внешэкономбанка к участию в финансировании ЗСД. Получены положительные отзывы Минрегиона РФ и Минфина РФ о целесообразности участия ВЭБа в финансировании проекта.

Распоряжением Правительства РФ от 22.04.2008 № 542-р внесены изменения в паспорт инвестиционного проекта ЗСД, утверждающие новые стоимостные показатели проекта, а также переход к Правительству Санкт-Петербурга прав и обязанностей концедента при заключении и исполнении концессионного соглашения в отношении ЗСД.

Для реализации решений, утвержденных распоряжением Правительства РФ от 22.04.2008 № 542-р и распоряжением Правительства РФ от 28.03.2008 № 409-р, о переходе прав и обязанностей концедента при заключении и исполнении концессионных соглашений в отношении ЗСД и Орловского тоннеля, Обществом подготовлены соответствующие соглашения между Росавтодором и Правительством Санкт-Петербурга.

Соответствующие изменения в конкурсную документацию в отношении ЗСД утверждены постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 22.04.2008 № 468.

6 июня 2008 года в Смольном проведено заседание Конкурсной комиссии под председательством Губернатора Санкт-Петербурга В.И. Матвиенко по вскрытию конвертов с конкурсными предложениями к открытому конкурсу на право заключения концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге.

Представленное заявителем ООО «Западный скоростной диаметр «Невский меридиан» (Strabag A.G., Bouygues Travaux Publics, Hochtief PPP Solutions, Egis Projects, ОАО "Мостоотряд № 19") конкурсное предложение рассмотрено группой экспертов Общества и признано соответствующим требованиям, установленным конкурсной документацией и федеральным законом «О концессионных соглашениях».

Итоги проведения открытого конкурса в отношении ЗСД утверждены постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 07.06.2008 г № 664. Распоряжением Правительства Санкт-Петербурга от 10.06.2008 г. № 75-рп, утверждена целесообразность заключения концессионного соглашения по итогам конкурса с ООО «ЗСД «Невский меридиан».

Обществом обеспечено формирование рабочих групп по техническим, юридическим и финансовым вопросам реализации проекта, в состав которых вошли консультанты, представители концедента, а также победитель концессионного конкурса – консорциум «ЗСД «Невский меридиан» со своими консультантами.

Проведен ряд встреч по проработке вопросов завершения строительства и передачи первой очереди ЗСД, сроков организации ее платной эксплуатации, достаточности размеров сформированных земельных участков, предоставления их в аренду и возможности привлечения дополнительных территорий. Также, проработаны ключевые положения проекта концессионного соглашения, порядок и условия осуществления выплат государственного финансирования строительства, состав, объем и условия выплаты компенсации при досрочном прекращении концессионного соглашения. Разработаны условия привлечения сторонами концессионного соглашения независимого инженера и определение объема его функций.

Рабочей группой по финансовым вопросам проработаны ключевые финансовые аспекты проекта, включая вопросы налогообложения, финансовые разделы концессионного соглашения, а также источники и условия привлечения заемных средств. Осуществлена проверка общей функциональности представленной победителем конкурса финансовой модели и ее отдельных элементов.

Технической рабочей группой проработаны элементы затрат строительства ЗСД, объем инжиниринговых работ, возможность применения фазирования, вопросы геологии, шумозащиты, инженерных сетей, а также земельные вопросы. Также, проведено обсуждение разногласий с ООО «ЗСД «Невский меридиан» об объемах, стоимости и сроках проведения дополнительных инженерных изысканий, строительстве второй и третьей очереди ЗСД.

Рабочей группой по юридическим вопросам проработан ряд разделов концессионного соглашения, включая положения о предоставлении концессионеру земельных участков, порядок внесения изменений в проектную документацию, процедуры разрешения споров, а также объем и состав платежей при досрочном прекращении действия Концессионного соглашения.

Итогом деятельности рабочих групп стало выделение первой фазы реализации ЗСД (подготовка территории и строительство ЗСД на участке от Краснопутиловской ул. до Благодатной ул., и от Богатырского пр. до Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга). Определены сроки и порядок действий по подготовке к заключению концессионного соглашения и достижению финансового закрытия.

Принят ряд важных решений по вопросам покрытия инфляции в период эксплуатации и строительства, предоставления земельных участков, неучтенных или неверно указанных инженерных сетей, ответственности за проектную документацию, содействия при получении необходимых согласований, налога на добавленную стоимость, процентным ставкам и риску обмена иностранной валюты, защиты от изменения и неверного толкования законодательства и другим.

В связи с развитием кризисных явлений в мировой финансовой системе и невозможностью привлечения концессионером частного финансирования в необходимом объеме на приемлемых условиях, заключение концессионного соглашения в таких условиях признано нецелесообразным. Обществом разработаны соответствующие изменения в паспорт инвестиционного проекта ЗСД.

Решением Инвестиционной комиссии по проведению отбора инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (протокол №15 от 19.12.2008), продолжение финансирования строительства автодороги в 2009-2010 годах будет осуществляться за счет субсидий федерального бюджета и средств бюджета Санкт-Петербурга.

В связи с осуществлением Минрегионом РФ мониторинга инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда РФ, Обществом представлены отчеты о ходе реализации Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля.

Разработанные обществом демонстрационные макеты и материалы представлены на выставке «Транспорт России», на российско-японском форуме и на выставке посвященной дню дорожника.

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

В 2008 году Обществом дивиденды не объявлялись и не выплачивались.

6. Перспективы развития Общества

В 2009 году Обществом планируется дальнейшее выполнение функций заказчика по проектированию и строительству Западного скоростного диаметра.

Предусмотренный на 2009 год объем финансирования составляет 9 145 000,0 тыс. рублей, из которых:

- 3 145 000,0 тыс. рублей - средства бюджета Санкт-Петербурга;
- 6 000 000,0 тыс. рублей - субсидии федерального бюджета.

В целом, строительство Западного скоростного диаметра планируется завершить в 2014 году.

Текущая ситуация на мировых финансовых рынках характеризуется отсутствием предложения долгосрочных рублевых кредитов, высокими процентными ставками и значительными рисками изменения валютных курсов.

В сложившихся условиях заключение концессионного соглашения не целесообразно т.к. концессионер не может обеспечить привлечение частного финансирования в необходимом объеме на приемлемых условиях.

Чтобы избежать повышенной нагрузки по обслуживанию долга на бюджет Санкт-Петербурга, привлечение частного инвестора к реализации проекта и заключение концессионного соглашения целесообразно осуществлять на выходе из кризиса, когда могут быть сформированы лучшие условия финансирования.

Вместе с тем, для решения важнейшей федеральной задачи транспортного обеспечения Морского порта Санкт-Петербурга необходимо продолжение строительства южного участка ЗСД, что позволит осуществлять полноценное автотранспортное обслуживание 1-го и 2-го районов порта и Петролеспорта, и решит проблему исчерпания пропускной способности автодорожных подходов, сдерживающих рост их грузооборота.

Строительство ЗСД в условиях развивающегося кризиса будет являться важным фактором поддержки строительной отрасли и промышленности и будет иметь высокий мультиплицирующий экономический эффект. Потребность в строительных материалах (железобетон, цемент, арматура, металлоконструкции, песок, щебень, асфальтобетон и др.) обеспечит заказами предприятия строительной отрасли. Будет создано более 4,5 тысяч рабочих мест. Будут использованы большие объемы строительных материалов и оборудования, изготавливаемых на предприятиях в различных регионах страны, что дополнительно создает более 2,5 тысяч рабочих мест.

В соответствии с решением Правительственной комиссии по инвестиционным проектам, имеющим общегосударственное значение (протокол от 25.12.2008 № 12), подготовлено и проработано совместно с Минрегионом России, Минтранс России, Минфином России и Минэкономразвития России предложение Правительства Санкт-Петербурга по продолжению финансирования реализации проекта в рамках государственного контракта на участке II очереди от границы I очереди до транспортной развязки с Благодатной ул., включая развязку. Участок содержит основной ход для 8-ми полос движения, элементы транспортных развязок и съездов с общей площадью проезжей части 130 000 кв.м.

Построенный и предлагаемый к строительству участки, имеют существенное самостоятельное значение для развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Будет реализована меридиональная связь ЗСД – Кубинская ул. – Митрофаньевское шоссе – набережные Обводного канала. Важно отметить, что реконструкция Кубинской ул. –

Митрофаньевского шоссе завершена в 2006 году, а реконструкция набережных Обводного канала с ликвидацией узких мест – заменой т.н. «американских» железнодорожных мостов, будет выполнена в 2009-2010 гг., т.е. до пуска в эксплуатацию указанного участка ЗСД до Благодатной ул.

Таким образом, пока ЗСД не будет построен до развязки на р. Екатерингофке в районе порта, будет обеспечен улучшенный по сравнению с существующим вариант выхода транспорта из 1-го и 2-го районов Большого Порта Санкт-Петербург (с минимальным проездом в непосредственной близости к жилой застройке) через набережные Обводного канала, Митрофаньевское шоссе – Кубинскую ул., далее на ЗСД через транспортную развязку с Благодатной ул. и далее на КАД и федеральную сеть автодорог. При этом также обеспечивается частичная разгрузка Московского проспекта и его дублера - Витебского проспекта.

Строительство предлагаемого участка ЗСД до улицы Благодатной обеспечит выход транспорта на ЗСД и далее на КАД с чрезвычайно важной городской широтной транспортной связи Благодатная ул. – ул. Салова (юго-восточная промышленная зона города). Завершение работ по строительству этого участка ЗСД и открытие движения по нему состоится в IV квартале 2010 года.

Входящие в состав ЗСД эстакадные и мостовые участки являются технически сложными транспортными сооружениями с длительным циклом строительства.

Потребность в основных строительных материалах для строительства указанного участка составляет: железобетон – 32 200 куб.м. (в том числе 28 800 куб.м. – монолитные железобетонные конструкции и 3 400 куб.м. - сборные), что требует более 12 тыс. тонн высокомарочного цемента; арматура – 4 200 тонн; металлоконструкции пролетных строений – 6 800 тонн; песок для возведения насыпей – 132 800 тонн, щебень – 37 000 тонн, асфальтобетон – 52 000 тонн, рулонная толстослойная гидроизоляция – 32 500 кв.м, геосинтетических материалов - 170 тыс. кв.м.

Переустройство коммуникаций для строительства предлагаемого участка требует поставки 60 км труб различного диаметра и различного назначения, более 100 км кабелей электроснабжения, освещения, связи.

В составе работ, выполняемых в 2009 году в рамках государственного контракта, будет обеспечено строительство постов сбора платы и устройство современной автоматизированной системы управления дорожным движением. Это позволит организовать платную эксплуатацию в 2010 году.

Будут предоставлены субсидии федерального бюджета бюджету Санкт-Петербурга для финансирования продолжения строительства ЗСД в рамках государственного заказа в размере 6,0 млрд. рублей в 2009 году и 14,6 млрд. рублей в 2010 году. Софинансирование из средств бюджета Санкт-Петербурга составит 3,0 млрд. рублей и 3,6 млрд. рублей по годам соответственно.

Далее проект должен реализовываться как государственно-частное партнерство. Для этого важно сохранить Инвестиционный фонд как инструмент государственной поддержки проекта и обеспечить привлечение частных средств на выгодных условиях.

При этом, в условиях снижения стоимости строительных материалов выгодно наращивать темпы строительства.

Также, выгодно скорее начать платную эксплуатацию уже построенных участков и проводить привлечение стратегического инвестора при сложившемся устойчивом спросе на платный проезд по завершенным строительством участкам. Это позволит привлечь

стратегического инвестора быстрее и на более выгодных условиях.

Реализацию проекта как государственно-частного партнерства возможно продолжить уже в 2010 году. Наиболее привлекательным инструментом привлечения частных средств являются инфраструктурные облигации. Размещение инфраструктурных облигаций будет регулироваться федеральным законом, проект которого подготовлен ФСФР и в настоящее время проходит необходимые согласования.

По мере нормализации условий частного кредитования, целесообразно привлекать к участию в проекте стратегического инвестора. Государственное участие, наличие кредитной истории проекта и стабильных доходов от эксплуатации уже построенных участков ЗСД позволит привлечь частные средства на более выгодных условиях.

7. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества

Сведения об участии Общества в качестве ответчика в судебных процессах:

№	Суд	Сторона в процессе	Требования	Общее количество дел	Результат
1	199 судебный участок (мировой судья Закржевская Э.С.)	Ответчик	Возместить ущерб	49	49 – в удовлетворении требований к Обществу отказано
2	200 судебный участок (мировой судья Глазкова Т.А.)	Ответчик	Возместить ущерб	14	14 – в удовлетворении требований к Обществу отказано
3	Куйбышевский федеральный суд	Ответчик	Возместить ущерб	98	98 – в удовлетворении требований к Обществу отказано
4	Санкт-Петербургский Городской суд	Ответчик	Возместить ущерб	70	70 – в удовлетворении требований к Обществу отказано

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 2008 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 2008 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. Полукеев Александр Иванович, вице-губернатор Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
4. Виролайнен Олег Арвович, председатель Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
5. Батанов Эдуард Викторович, председатель Комитета финансов Санкт-Петербурга
Акциями Общества не владеет.
6. Метельский Игорь Михайлович, председатель Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга
Акциями Общества не владеет.
7. Асаул Николай Анатольевич, председатель Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
8. Соколов Максим Юрьевич, председатель Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.
9. Зенцов Виталий Николаевич, заместитель председателя Комитета по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга.
Акциями Общества не владеет.

11. Состав Ревизионной комиссии Общества в отчетном году

1. Козельский Владислав Вилоргович, начальник сектора Комитета по управлению городским имуществом.
2. Павлов Дмитрий Анатольевич, ведущий специалист Комитета по управлению городским имуществом.
3. Рещук Мария Владимировна, специалист 1 категории Комитета по управлению городским имуществом.

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 2008 году составил 903 632,00 рублей, что составляет 4,5 % от годового фонда оплаты труда Общества.

Генеральный директор
ОАО «Западный скоростной диаметр»

Главный бухгалтер
ОАО «Западный скоростной диаметр»


И.А. Лукьянов

