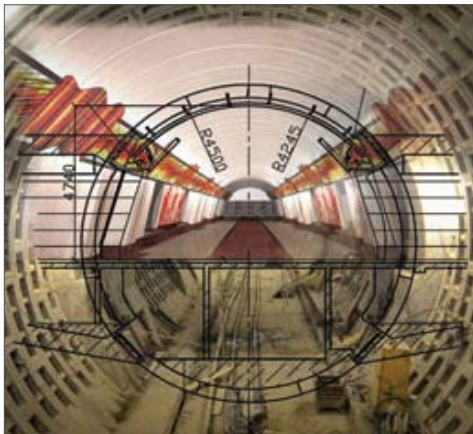


## МНОГОСТРАДАЛЬНЫЙ РАДИУС, ИЛИ СТРАСТИ ПО МЕТРОСТРОЮ



*В начале ноября 2018 года исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов внес корректировки в городской бюджет текущего года. В частности, финансирование строительства метро урезали на 10,3 млрд рублей, то есть почти на одну треть. В качестве обоснования таких действий названо недостаточно активное использование заложенных на эти цели в бюджете средств. Одной из главных причин можно считать ситуацию со строительством финального участка Фрунзенского радиуса. Становится очевидно, что у ОАО «Метрострой» не получится сдать его в контрактные сроки. Этот факт, несмотря на иные достижения компании, позволил ряду «заинтересованных сторон» выступить с резкой критикой единственного профессионального подрядчика в метростроении Северной столицы. Мы постарались подробно разобраться в ситуации.*

### Контракт со сложной судьбой

Судьба контракта по строительству продолжения Фрунзенского радиуса изначально складывалась непросто. Незадолго до начала его реализации роль заказчика от Петербургского метрополитена передали Комитету по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). Впоследствии КРТИ делегировало полномочия по осуществлению управления подземной стройкой своей подведомственной организации — Дирекции транспортного строительства

(ДТС). Все эти административные пертурбации не могли не сказаться на ходе реализации проекта, причем не только в процессе решения бюрократических вопросов, но и в дальнейшем, в период строительства.

Были и юридические сложности. Контракт заключили в 2014 году, то есть в момент вступления в силу новой системы госзакупок — Федерального закона №44. Он также внес свои коррективы в процесс организации работ. Негативно на реализацию контракта повлияла и задержка

Илья БЕЗРУЧКО

заказчиком выдачи разрешения на строительство.

Помимо этого, подрядчик долгое время не располагал актуальной рабочей документацией. Изначально конкурс выиграл московский Метрогипротранс, но качество подготовленной им «рабочки» у петербуржцев вызвало серьезные нарекания. В итоге контракт со столичными проектировщиками был расторгнут, и победителем нового конкурса стал Ленметрогипротранс. Но время, которое могло быть потрачено на выполнение строительных работ, было упущено.

Сыграл свою негативную роль при приемке работ и технологический фактор. Метрострой на объекте применил две новые технологии: механизированную проходку тоннеля большого диаметра и строительство станции «Дунайская» методом top-down («сверху вниз», так же, как впоследствии возвели основные конструкции станции «Новокрестовская»). Расценки на применение таких инноваций не существовало, к тому же потребовались дополнительные работы, затраты на выполнение которых оказалось нелегко защитить перед заказчиком. Стоит отметить, что смета контракта не учитывала и некоторых накладных расходов, например по охране площадок.

### Бюрократия и деньги

Хотя ключевым фактором, повлиявшим на ситуацию со стройкой, стал финансовый аспект, истоки следует искать в самом начале. Согласно проектно-сметной документации (ПСД), стоимость строительства почти 5 км тоннелей и трех станций составляет 35 млрд рублей. Но перед самым заключением контракта некий радеющий за государственную казну чиновник одним лишь росчерком пера срезал изначальную цену почти на треть, снизив ее до 25,9 млрд. Сегодня этот «борец за экономию» трудится в другой системе — пенитенциарной. Но вернемся к контракту. Заложенная в него стоимость, как и следовало ожидать, оказалась недостаточной для выполнения всего объема работ: 25,9 млрд рублей были полностью освоены еще два года назад, и с того времени затраты на содержание строительных площадок и выполнение работ легли на плечи подрядчика. Еще год назад метростроевцы заявляли о том, что если город выделит необходимое финансирование, предусмотренное ПСД, — требовалось еще 4,2 млрд рублей, — Фрунзенский радиус будет сдан досрочно. Но этого не случилось.



Деньги были выделены лишь в октябре 2018 года, то есть за два месяца до планового окончания строительства. При этом основную часть средств, а именно 3 млрд, КРТИ перенес на следующий год, заключив дополнительное соглашение с Метростроем и продлив срок контракта до 31 мая 2019 года. Однако сроки сдачи объекта остались неизменными. Имеющийся аванс в размере 1,8 млрд рублей ушел на оплату субподрядчикам и поставщикам, но его погашение идет с большими трудностями в виду крайней неповоротливости чиновников при приемке работ.

«Основная проблема исполнения данного контракта сегодня заключается как раз в сдаче-приемке выполненных работ» — рассказали в компании. «Предъявляемые объемы не принимаются под разными формальными предлогами. Заказчик необоснованно применяет понижающие коэффициенты на те или иные строки сметы. Кроме этого, первоначально работы принимались из расчета стоимости контракта в 25 млрд рублей. Позже все же стало очевидно, что следует придерживаться ПСД, которая предполагает 34 млрд. И это лишь один из аспектов разногласий».

### Экономим на спичках, выбрасываем миллиарды

Ряд сложностей возник и в связи с общепромышленными проблемами. В частности, в области ценообразования. Смета предполагает размер оплаты труда рабочего 4-го разряда равным 28 тыс. рублей в месяц. Но какой квалифицированный работник за такие деньги сейчас пойдет на стройку в Санкт-Петербурге? Об этом говорят и официальные расчеты. По данным петербургского Центра мониторинга и экспертизы цен, тариф на заработную плату такому специалисту находится в районе 50 тыс. рублей. То есть реальная картина в разы может отличаться от данных, формирующих отраслевое ценообразование.

«Еще более критичной ситуация была на строительстве «Новокрестовской», — комментируют в Метрострое. — Там действовали федеральные тарифы, согласно которым рабочий должен получать 11 тыс. рублей. В нашей отрасли, естественно, порядок зарплат совершенно иной. В случае и с первым, и со вторым объектом компании приходилось за счет собственных средств компенсировать эту разницу в зарплатах».

Тем не менее, несмотря на очевидное недофинансирование стройки, виновником нарушения контракта называют

Метрострой. Более того, ДТС объявила, что станции будет достраивать новый подрядчик. Стала известна и цена контракта — 8,2 млрд рублей. Но откуда взялась такая сумма? По данным Метростроя, ранее заявленных средств — а это в совокупности около 6 млрд — достаточно, чтобы завершить работы по проекту. Относительно новой инициативы заказчика у метростроевцев возникает множество вопросов. И у редакции тоже...

### Для кого расчищают питерский рынок?

В начале ноября 2018 года стало известно еще об одной инициативе Смольного. Согласно объявленным планам, город хочет приобрести контрольный пакет акций Метростроя. По мнению чиновников, это позволит более эффективно управлять компанией, а самое главное — создать конкурентную среду. Неслучайно и вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин на протяжении довольно долгого времени высказывал критику по поводу монопольного положения Метростроя.

Но ведь мы живем в условиях рыночной экономики, и каждый желающий, обладая необходимыми компетенциями хотя бы «на бумаге», вправе побороться за право заключения контракта на строительство метро. Даже на продолжение Невско-Василеостровской линии — проект весьма рискованный — объявлялся открытый конкурс.

Сегодня городу принадлежит 46% акций. Этого вполне достаточно, чтобы направлять компанию «в нужное русло». Да и сама она не раз выражала готовность помогать городу в ситуациях, когда на прибыль рассчитывать не приходилось. Достаточно вспомнить строительство Яхтенного моста, в которое Метрострой вложилась. Или злополучное завершение работ на Зенит-Арене — проект с экономической точки зрения явно убыточный, — где снова Метрострой помог городу. И даже когда потребовалось построить метро к Чемпионату мира по футболу в сроки, почти вдвое короче нормативных, Метрострой и здесь не подвел.

Отсюда и возникает вопрос — что же тогда нужно городу? Если городская администрация радеет за строительство метро и ввод в эксплуатацию новых станций, то почему проводит такую непонятную политику? Почему складывается впечатление, что станции сдаются не благодаря, а вопреки действиям властей? Почему эффективная компания, которая успешно реализует сложнейшие проекты, в последнее время вынуждена постоянно в чем-то оправдываться и испытывать финансовые трудности?

В заявлениях о возможной судьбе петербургского метростроения тоже видятся некоторые противоречия. В одних случаях говорится об «открытом рынке» и «демонополизации» с приходом новых подрядчиков, в других же — фактически о переводе Метростроя в статус государственного предприятия. Складывается впечатление, что суть в чем-то третьем... ■

