

ДАМБА ПОЛУСВЕТА

В 2002 ГОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ БЫЛО ОФИЦИАЛЬНО ОБЪЯВЛЕНО О ВОЗОБНОВЛЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА КОМПЛЕКСА СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОРОДА ОТ НАВОДНЕНИЙ. ДАМБА, ЗАДУМАННАЯ ЕЩЕ ПОЛВЕКА НАЗАД, ПРИОБРЕЛА СТАТУС «ПРЕЗИДЕНТСКОЙ» СТРОЙКИ. СРОК ЗАВЕРШЕНИЯ БЫЛ УСТАНОВЛЕН ПРАКТИЧЕСКИ НЕРЕАЛЬНЫЙ — 2008 ГОД. ВИДИМО ПОНИМАЯ, ЧТО ЗАДАЧА НЕВЫПОЛНИМА, НИКТО ИЗ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЭТОЙ СТРОЙКИ СТАРАЕТСЯ НА НЕЙ НЕ ЗАДЕРЖИВАТЬСЯ. ДЛЯ НИХ ЭТО ЧТО-ТО ВРОДЕ ОТНОШЕНИЙ С ДАМОЙ ПОЛУСВЕТА: ЧЕМ КОРОЧЕ СВЯЗЬ, ТЕМ МЕНЬШЕ ОНА КОМПРОМЕТИРУЕТ.

АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА

НА КОРОТКОМ ПАВОДКЕ Решение о проектировании комплекса защитных сооружений (КЗС) длиной 25,4 км через самое узкое место Невской губы Финского залива было принято в 1955 году, после четвертого по силе за всю историю города наводнения, когда превышение ординара составило 293 см. Но к разработке технико-экономического обоснования приступили только в 1968 году. Готовый проект появился в 1977 году. За это время Ленинград пережил еще один разрушительный паводок, 1975 года, когда уровень воды достиг отметки 282 см выше ординара. Отсыпку грунта начали в 1980 году, к 1990 году строительство КЗС планировалось завершить. Но стройку остановили экономические потрясения начала 90-х.

С 1990 по 2003 год на дамбе шел только текущий ремонт. Она была построена (на разных участках) на 20–80%. Наконец в 2002 году правительство РФ все-таки нашло деньги на строительство: в декабре с Европейским банком реконструкции и развития было подписано соглашение о кредите на \$245 млн. Курировать освоение этих средств президент РФ Владимир Путин поручил своему полпреду в Северо-Западном округе Виктору Черкесову. В глазах общественности дамба получила статус «президентской» стройки. Был объявлен тендер на корректировку проекта, который выиграла английская компания Halscow, субподрядчиками стали петербургские «Ленгидропроект», ЛенморНИИпроект и Институт гидротехники имени Вedenеева. Согласно проекту достройки, КЗС будет состоять из 11 каменно-песочных дамб, 2 судоходных шлюзов, 6 водопропускных сооружений, а также систем управления, энергоснабжения и связи. По дамбе должен пройти шестиполосный участок кольцевой автодороги вокруг Петербурга с несколькими развязками, семью автодорожными мостами и тоннелем. Была названа общая стоимость достройки комплекса — \$418 млн. Из этой суммы \$245 млн — кредит ЕБРР, €40 млн — кредит Европейского инвестиционного банка (договор подписан 3 мая 2005 года) и \$40 млн — кредит Северного инвестиционного банка (договор подписан 31 мая 2005 года). Сначала делались заявления о намерении сдать дамбу к концу 2009 года, затем срок передвинули на 2008 год.

На деле же стройка раскачивалась крайне медленно. По данным Федерального агентства по строительству и ЖКХ РФ (Росстроя), в 2002–2005 годах на дамбу было выделено 1,92 млрд рублей, в том числе в 2002–2003 годах — 276 млн рублей, в 2004 году — 647,5 млн рублей, в 2005 году — 999,9 млн рублей. Но в 2002 году строительные работы на дамбе не велись: генподрядчиком завершения КЗС с конца 80-х годов числилось госпредприятие — ФГУП «Ленгидроэнергоспецстрой», а с ним активно судились кредиторы. Дело кончилось банкротством ФГУПа. Только в октябре 2003 года правительство РФ создало новую компанию, которой были переданы функции заказчика строительства, — федеральное казенное предприя-

ПО ДАМБЕ ДОЛЖЕН ПРОЙТИ ШЕСТИПОЛОСНЫЙ УЧАСТОК КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВОКРУГ ПЕТЕРБУРГА С НЕСКОЛЬКИМИ РАЗВЯЗКАМИ, СЕМЬЮ АВТОДОРОЖНЫМИ МОСТАМИ И ТОННЕЛЕМ

тие «Дирекция строительства комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений» (Дирекция КЗС). Правда, возглавил ее почему-то не строитель, а экс-глава администрации Петроградского района Петербурга Борис Пайкин с непрофильным образованием (окончил Ленинградский институт холодильной промышленности). В середине 90-х годов он на общественных началах работал советником первого заместителя мэра — председателя комитета по управлению городским хозяйством Владимира Яковлева.

ГУБЕРНАТОРСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В 2004 году, когда Halscow почти завершил корректировку проекта, были изменены отдельные строительные СНИПы — опять задержка в работе, которая сильно затормозила тендеры. В итоге в 2005 году на КЗС работала только одна компания — ЗАО «ПО „Возрождение“» (бетонные работы на одном из водопропускных сооружений). Тем временем долгостроем заинтересовалась Счетная палата РФ: аудиторы установили, что «использование средств займа существенно отстает от графика реализации проекта». В частности, как отмечалось в материалах Счетной палаты, вместо запланированных на 2005 год \$137,4 млн на 1 ноября 2005 года в рамках проекта было израсходовано лишь \$3,1 млн.

Тут уже заволновалась губернатор Петербурга Валентина Матвиенко, которая несколько раз в течение 2005 года повторяла, что президент РФ Владимир Путин поручил достроить дамбу к 2008 году. Госпожа Матвиенко, кстати, еще в 1984 году, как первый секретарь Ленинградского обкома ВЛКСМ, участвовала в церемонии подрыва перемычки строящейся дамбы. Впрочем, еще в апреле 2005 года она встретила с вице-премьером РФ Александром Жуковым и сообщила ему, что на достройку дамбы вместе с участком КАД дополнительно нужно найти еще

22 млрд рублей. Глава МЧС Сергей Шойгу пошел еще дальше: он предложил федеральным чиновникам «набраться мужества» отказаться от займа ЕБРР и достроить дамбу самостоятельно. Но правительство РФ, озадаченное вопросом дополнительного финансирования, вернуло программу достройки КЗС на доработку. Месяц назад Росстрой РФ вновь направил проект программы во все ведомства, но когда у правительства дойдут до него руки, пока неизвестно.

БАНКИРЫ НАМ ПОМОГУТ? В конце 2005 года заместитель министра регионального развития РФ Владимир Аверченко и директор департамента федеральных целевых программ этого министерства Владимир Дедюхин в очередной раз проинспектировали стройку и прозрачно дали понять, что винят в задержке только Дирекцию КЗС и ее главу Бориса Пайкина. 1 ноября Дирекцию КЗС возглавил другой человек, назначение которого стало неожиданностью для деловых кругов. Это был владелец крупнейшего финансового холдинга Санкт-Петербурга — президент ЗАО «Банкирский дом „Санкт-Петербург“» Владимир Коган. В этот момент господин Коган завершал продажу Внешторгбанку крупнейшего банка Петербурга — Промышленно-строительного банка. Приход банкира на дамбу подавался общественности как начало стройки «с чистого листа». Во время его представления в новой должности на дамбу нагнали техники, а по периметру расставили внутренние войска. Валентина Матвиенко публично выразила надежду на то, что приход банкира поможет ускорить строительство.

Но работа на дамбе стала для господина Когана лишь карьерной ступенькой на госслужбе. За два месяца он ничего не успел толком сделать — это был зимний нерабочий сезон, а с 1 января господин Коган переехал в Москву в качестве заместителя руководителя Росстроя. Глава Росстроя Сергей Круглик объявил, что Владимиру Когану будут отданы финансово-экономические аспекты всех федеральных целевых программ Росстроя и один из президентских национальных проектов — «Жилище». Ему на смену в дирекцию КЗС пришел заместитель генерального директора ОАО «Кировский завод» Юрий Борисов. Назначение господина Борисова, видимо, объясняется его многолетним сотрудничеством с Промышленно-строительным банком.

ТРЕХМЕТРОВАЯ УГРОЗА Примечательно, что в программе достройки КЗС, которая сейчас находится на согласовании в ряде ведомств, на 2008 год, который губернатор Валентина Матвиенко объявляла сроком завершения стройки, намечено только «повышение строительной готовности сооружений защиты» и окончание строительства двух судопропускных сооружений. Полное завершение строительных работ и строительство участка КАД намечено на 2012 год. Впрочем, Сергей Круглик вы-

НА СУШЕ СТРОЯТ БЫСТРЕЕ Петербургская дамба пока еще не способна сдерживать наводнения, но скоро начнет сдерживать достройку кольцевой автодороги (КАД), опоясывающей город. Ее строительство ведется с марта 2001 года. Сейчас завершается восточное полукольцо длиной 54 км от проспекта Культуры до Московского шоссе. Восточное полукольцо планировалось полностью ввести в конце ноября

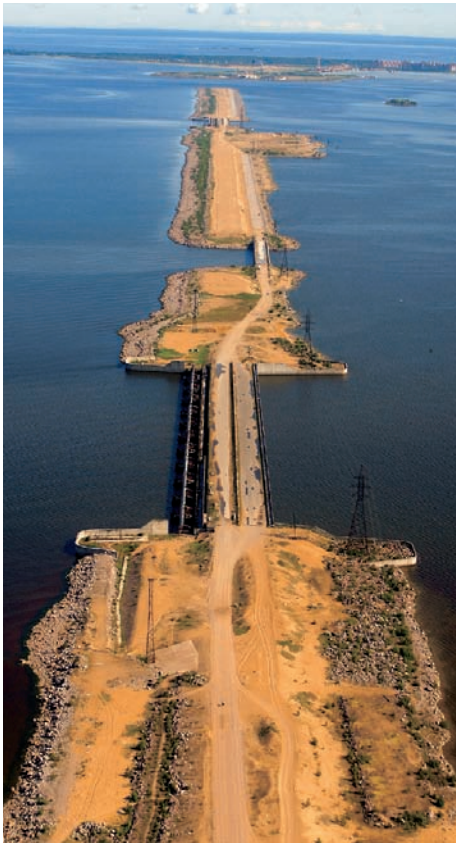
2005 года, но сделать это не удалось: участок в 5,3 км между Шафировским проспектом и Колтушским шоссе до июля 2006 года придется объезжать по Индустриальному проспекту. Четыре участка КАД, которые вводились раньше, сначала торжественно открывали, а затем достраивали. На стройку уже потрачено около 57,6 млрд рублей, в 2006 году планируется освоить еще 8 млрд рублей. Сейчас петербургская КАД че-

ражал сомнение в реальности и этих сроков. В конце прошлого года он заявил, что если Росстрой хочет в них уложиться, финансирование нужно увеличивать «в разы» и оно должно составлять не меньше 7 млрд рублей в год. На тот момент, по его словам, правительство РФ заложило в бюджете на 2006 год всего 1,5 млрд рублей. Итоговая цифра неожиданно оказалась много больше: на 2006 год федеральным бюджетом предусмотрено выделение на строительство дамбы 6,8 млрд рублей — правда, из них государственные капитальные вложения составляют 2,5 млрд рублей, а 4,4 млрд рублей — заемные средства. Однако, как отмечают источники, «Ъ» в Росстрое, все будет зависеть от ключевого в достройке дамбы тендера — на строительство судопропускного сооружения С-1. Конкурсы на строительство двух сооружений (С-1 и С-2) были объявлены еще в 2004 году, летом 2005 года были подведены итоги по С-2. Право строить его выиграло ОАО «Инжиниринговая корпорация „Трансстрой“», в октябре Росстрой подписал с компанией контракт на \$165 млн. С тендером по С-1 оказалось сложнее. В ходе первого тендера самую низкую цену предложила французская компания Vinci Construction Grands Projets, но, как заявили «Ъ» в Росстрое, ни одна из компаний-претендентов, в том числе Vinci, не представила предложения, которое соответствовало бы тендерной документации. Сейчас проходит повторный тендер: 20 марта были вскрыты конверты, претендентами выступают ООО «Русско-германское СП „Автобан“» (Россия) и УСК «Мост»; ЗАО «Инжиниринговая корпорация „Трансстрой“», ОАО «Метрострой» и ЗАО «Компакт»; Vinci и ФГУП «ГУССТ № 3 при Спецстрое России»; ОАО «Бурья ГЭСстрой», ЗАО «Объединение „Ингеоком“» и ОАО «Мосметрострой», а также французская Bouygues Travaux Publics, ООО «Балтийская строительная компания» и консорциум ЗАО «ПО „Возрождение“», ЗАО «Трест „Ленмостострой“» и ОАО «Мостоотряд № 19».

«Если все ведомства сработают оперативно, ЕБРР не будет затягивать утверждение итогов, к строительству С-1 можно будет приступать в июле этого года. Если же тендерная процедура будет идти как сейчас, вялотекуще, этот год для дамбы снова будет потерян», — говорят чиновники Росстроя на условиях анонимности. В любом случае 2008 год как срок завершения строительства С-1 и, следовательно, защитной функции КЗС находится под вопросом. Метеорологи считают, что повод беспокоиться есть: по наблюдениям Гидрометцентра, в последние десятилетия Нева уже дважды поднималась выше 2,5 м, а повторяемость сильных наводнений, когда вода поднималась выше этого уровня, за последние 25 лет выросла в пять раз. Недостроенная дамба частично решает проблему наводнений, но не сможет защитить город, если уровень воды превысит 3 м. Такое наводнение Петербург пережил в 2000 году, когда было подтоплено шесть городских районов. ■

тырехполосная, но министр транспорта Игорь Левитин пообещал, что к 2008 году восточное полукольцо будет расширено до восьми полос. В августе 2005 года премьер-министр Михаил Фрадков подписал распоряжение о строительстве второй очереди КАД на участке от Московского шоссе до станции Бронка. К 2012 году по восточной и южной частям КАД можно будет проехать с севера города на юг. Замкнется же

кольцо только с завершением строительства дамбы, по которой можно будет переехать еще и через Финский залив. Общий объем средств, которые правительство готово выделить на финансирование строительства южной части КАД в течение ближайших шестнадцати лет, должен составить около 31,16 млрд рублей.



СЕРГЕЙ СЕМЕНОВ

