



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

ПРОГНОЗЫ СБЫВАЮТСЯ

Осень 2011 года в Петербурге началась с вступления в должность нового губернатора Петербурга. И сразу стало понятно — прогнозы аналитиков о том, что ряд крупных городских проектов будет подвергнут ревизии, сбываются. Действительно, первое, что сделал Георгий Полтавченко, — «поставил крест» на Орловском тоннеле, легкорельсовом трамвае, Ново-Адмиралтейском мосту. Однако спустя пару месяцев стало понятно, что речь идет о банальном торге. Если поначалу звучали категоричные слова о том, что, допустим, Орловский тоннель не будет построен из-за сложных грунтов, то через несколько недель риторика руководства города поменялась — власти сообщили, что проект не похоронен окончательно. А еще чуть позже чиновники и вообще пообещали вернуться к тоннелю весной 2012 года. Конечно, при условии, что консорциум, который его реализует, уберет аппетиты и снизит стоимость контракта.

Гайки закрутили и для проектов, которые реализуются на средства инвесторов, но на территориях, которые арендуются у города. Земли, на которых несколько лет не ведутся работы, власти пообещали изымать. И первые изъятия уже произошли.

Но то, что действия властей укладываются в прогнозы, все-таки можно считать плюсом для региональной экономики. Ведь строить бизнес, когда в общем и целом понимаешь, чего ждать от чиновников, проще, чем работать в ситуации, когда каждый раз субъектов бизнеса ошарашивают какой-нибудь новой инициативой. А уж торговаться — для бизнеса вообще самое привычное занятие. На том и стоим.

Сложнее ситуация с мировой экономикой. Куда будет двигаться она — пока не знает никто (ну, может быть, за исключением мировой закулисы). На всякий случай на фоне тревожных вестей с мировых рынков местные банки стали понемногу поднимать ставки по кредитам. Но участники рынка все-таки сохраняют сдержанный оптимизм. Даже если «вторая волна» нас и накроет, такой катастрофы, как три года назад, надеются они, все же не случится. К новым трудностям бизнес уже готов, и опыт работы в кризисных условиях у него уже имеется.

СМОЛЬНЫЙ ТОРГУЕТСЯ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ

НОВЫЕ ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА В ГОД ВЫБОРОВ ОТКАЗАЛИСЬ ФИНАНСИРОВАТЬ КРУПНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ: ОРЛОВСКИЙ ТОННЕЛЬ, НОВО-АДМИРАЛТЕЙСКИЙ МОСТ И РЯД ДРУГИХ. БЛАГОДАРИЯ ОТКАЗУ ОТ ЭТИХ РАСХОДОВ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ГОРОДСКОЙ БЮДЖЕТ СЭКОНОМИТ ОКОЛО 6 МЛРД РУБ., КОТОРЫЕ ВЛАСТИ ОБЕЩАЮТ НАПРАВИТЬ НА ЖКХ, ДОРОГИ И ЗАРПЛАТЫ.

МАКСИМ ВЕРТМАН



СВЕТ В КОНЦЕ ОРЛОВСКОГО ТОННЕЛЯ ЕСЛИ И ПОЯВИТСЯ, ТО НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ 2012 ГОДА, КОГДА БУДУТ РАССМАТРИВАТЬСЯ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ

Губернатор Петербурга Георгий Полтавченко сразу после вступления в должность приступил к пересмотру бюджетных обязательств по целому ряду крупных инфраструктурных проектов, инициированных еще при Валентине Матвиенко. Из наиболее масштабных ревизии подверглись такие проекты, как Орловский тоннель, Ново-Адмиралтейский мост, мост в районе острова Серный, а также Надземный экспресс, который должен соединить аэропорт Пулково с Московским вокзалом.

Приостановка этих проектов позволит Георгию Полтавченко и его команде решить две задачи. Во-первых, сэкономить средства на предвыборные траты в таких «болезненных» сферах, как ЖКХ, дороги и «социалка». Во-вторых, пересмотреть объем и формат бюджетного участия в этих стройках к моменту их возможного возобновления. Схема, по которой город подписывался на эти проекты при Матвиенко, господина Полтавченко не устраивает. По мнению вице-губернатора Сергея Вязалова, главы экономического блока правительства, назначенного Полтавченко, госконтракты, заключенные

на строительство Орловского тоннеля и Ново-Адмиралтейского моста, обременительны для бюджета, так как грозят неучтенными в смете дополнительными тратами в форме скрытого субсидирования.

Орловский тоннель — наиболее дорогостоящая стройка из «списка Полтавченко». Проект, инициированный администрацией Валентины Матвиенко еще в 2006 году, оценивается в 45–47 млрд руб. В прошлом году конкурс на строительство и эксплуатацию тоннеля выиграло ООО «Невская концессионная компания». НKK контролируется группой First Quantum, аффилированной с депутатом Госдумы Виталием Южилиным. Строительство тоннеля длиной 1,7 км планировалось начать в конце этого года и закончить в конце 2015-го — начале 2016 годов. Затраты на его прокладку в равных долях должны были предоставить НKK, городской бюджет и инвестиционный фонд РФ.

Строительство Ново-Адмиралтейского моста также должно было стартовать в этом году и закончиться в 2013 году. Весной генподрядчиком было выбрано ЗАО

«Пилон», с которым заключен госконтракт на сумму 3,9 млрд руб. Георгий Полтавченко, посещая 4 октября будущую стройплощадку моста, назвал проект рискованным и дорогим, такой же характеристике подвергся и Орловский тоннель. Губернатор подсчитал, что в нынешнем виде проект по строительству Ново-Адмиралтейского моста обойдется бюджету не в 3,9 млрд руб., а в 5 млрд руб. Впоследствии стали известны и расчеты господина Вязалова по Орловскому тоннелю. Он считает, что общая потребность в финансировании этого проекта в итоге может более чем вдвое превысить сметную стоимость и достигнуть 115 млрд руб., в том числе за счет средств городской казны.

Вопросы у губернатора вызывают и планы по строительству Надземного экспресса (легкорельсового трамвая) от Пулково до Московского вокзала. Комитет по инвестициям и стратегическим проектам (КИСП) Петербурга оценивает этот проект в 20 млрд руб. Его реализацией должна заниматься компания «Надземный экспресс», на 100% принадлежащая городской администрации. → 20