

# ДАМБА ЗАМКНУЛА КОЛЬЦО

В ПРОШЛОМ ГОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАКОНЧИЛСЯ ТРИДЦАТИЛЕТНИЙ ДОЛГОСТРОЙ: ЛЕТОМ БЫЛО ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ДАМБЫ. ЭТО ЗАВЕРШИЛО И ЕЩЕ ОДИН «ДОЛГОИГРАЮЩИЙ ПРОЕКТ» — БЛАГОДАРЯ ВВОДУ В СТРОЙ КОМПЛЕКСА ЗАЩИТНЫХ СООРУЖЕНИЙ ПЕТЕРБУРГА ОТ НАВОДНЕНИЙ СТАЛ ВОЗМОЖЕН ПУСК СКВОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГЕ. СТОИМОСТЬ ДАМБЫ С МОМЕНТА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫРОСЛА В ДВА РАЗА. ВЛАДА ГАСНИКОВА

В августе 2011 года был открыт комплекс защитных сооружений (КЗС) Петербурга. Строительство дамбы, призванной защитить Петербург от наводнений, велось с 1979 года «ни шатко ни валко», по определению премьер-министра Владимира Путина, присутствовавшего на открытии КЗС. В 1990-е годы строительство дамбы было фактически приостановлено. По словам господина Путина, в 2006 году стройка фактически началась заново.

КЗС включает в себя 11 защитных дамб, в том числе шесть водопропускных сооружений и два судопропускных (С-1 и С-2). Участок Кольцевой автодороги проходит по гребню дамбы. Чтобы не мешать проходу судов, под судопропускными сооружениями для автомобилей проложен подводный тоннель. Общая протяженность дамбы составляет 25 км.

На момент завершения строительства дамбы смета проекта составила 109,3 млрд руб., что превышает в два раза показатель 2007 года (55 млрд рублей). Стоимость КЗС с каждым годом все росла, а сроки сдачи объекта не один раз переносились. В марте прошлого года Счетная палата РФ обнародовала результаты проверки расходования средств в 2008–2009 годах. Согласно им, из-за допсоглашений к контрактам с многочисленными подрядчиками стоимость дамбы выросла на 26,7 млрд рублей. Первоначальная стоимость этих контрактов, согласно отчету Счетной палаты, составляла 45,2 млрд рублей. В течение 2004–2009 годов без проведения конкурсов к действовавшим договорам были заключены дополнительные соглашения, которые увеличили стоимость контрактов до 71,9 млрд. Основные выплаты по контрактам шли за счет средств федерального бюджета.

Среди подрядчиков, с которыми заключались договоры и допсоглашения, в отчете указаны ЗАО «ПО «Возрождение», ЗАО «Трест Ленмостострой», ОАО «Метрострой» — Компакт», ЗАО «Атомстройэкспорт», ЗАО «ИК «Трансстрой» (инжиниринговая корпорация «Трансстрой»), ЗАО «Промэлектромонтаж», Halcrow Group Ltd. и ЗАО «Генинжконсалт».

Скандалы вокруг строительства дамбы были не единичными: в 2010 году Минрегионразвития обвинял одного из подрядчиков «Инжтрансстрой» в невыполнении условий контракта и требовал с Альфа-банка, гаранта исполнения контракта, \$19 млн за не сданные вовремя объекты. Подрядчик подал три встречных иска, обвинив госзаказчика в несвоевременных выплатах, несоответствии проектной документации реалиям местности работы и приостановке работ из-за инвентаризации, проведенной Минрегионразвития. Результатом судебных разбирательств стало предписание заказчику продлить контракт с «Инжтрансстроем» и возместить подрядчику \$ 5,9 млн.



СТОИМОСТЬ КЗС С КАЖДЫМ ГОДОМ ВСЕ РОСЛА, А СРОКИ СДАЧИ ОБЪЕКТА НЕ ОДИН РАЗ ПЕРЕНОСИЛИСЬ

По мнению экспертов, затраты на строительство дамбы могли быть значительно ниже конечных цифр. «Вообще-то дамбы долго строятся, но у нас это превратилось в долгострой в квадрате. Соответственно, от этого и смета. Такая дамба должна стоить полтора, ну два миллиарда, но не больше. Мы же имеем совсем другую цифру», — говорит Иван Андриевский, глава компании «2К Аудит — Деловые консультации». Аналитик отмечает, что существовавшая в советское время компания «Зарубежводстрой» строит дамбы до сих пор. «Она строит дамбы за рубежом и имеет возможность конкурировать на международных рынках. Она быстрее и интереснее строит дамбы за рубежом по деньгам, чем это произошло в Петербурге», — считает господин Андриевский.

По мнению специалистов, в качестве замыкающего звена КАД дамба была необходима. «Она очень существенно сократила время передвижения. Причем это магистраль, которая соединяет не только Петербург, но и всю Россию с теми портами, которые везут множество грузов. Такая транспортная артерия была необходима. Насколько она эффективно построена — это другой вопрос», — считает Андрей Невфедов, главный аналитик Consult & Advice.

Первое закрытие дамбы случилось в конце декабря, когда уровень воды по ординару в районе Горного института повысился до 122 см с прогнозом повышения до 194 см. Критическим уровнем считается показатель 160 см.

Из-за закрытой дамбы в порт в течение 20 часов не мог прийти пассажирский па-

ром «Принцесса Анастасия» с 1,5 тыс. пассажиров на борту, принадлежащий компании St. Peter Line. Перевозчик обвинил в сложившейся ситуации несогласованность действий представителей различных ведомств, чиновники с обвинением не согласились и объяснили решение о закрытии дамбы мерами предосторожности.

Городские власти отметили, что дамба «успешно выдержала испытание морской стихией и помогла спасти город от наводнения». По словам губернатора Георгия Полтавченко, если бы не были закрыты затворы дамбы, то подъем воды мог бы составить 2,8–3 метра, под водой могла бы оказаться вся Петроградская сторона, станции метрополитена, а убытки для города могли бы исчисляться десятками миллиардов рублей. ■