

«КОНКУРЕНЦИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ СТОЛИЧНОГО МЕТРО ОЖИДАЕМЫХ ПЛЮСОВ НЕ ПРИНЕСЛА»

ЕДИНСТВЕННАЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ОРГАНИЗАЦИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ МЕТРОПОЛИТЕНА, ОАО «МЕТРОСТРОЙ», НАДЕЕТСЯ ЗАКОНЧИТЬ НЫНЕШНИЙ ГОД С ПРИБЫЛЬЮ. О ПРЕДПОСЫЛКАХ ДЛЯ ТАКОГО РЕЗУЛЬТАТА И О ПЛАНАХ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛ НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПО ЭКОНОМИКЕ И ФИНАНСАМ.

BUSINESS GUIDE: Как бы вы сегодня охарактеризовали экономическое положение «Метростроя»?

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ: Портфель проектов, в которых сегодня участвует «Метрострой», достаточно большой. И у многих, к сожалению, складывается мнение, что «Метрострой» — богатая организация. Однако это дилетантская позиция. Специалисты, понимающие в сфере строительства, а тем более в такой специализированной сфере, как метростроение, ее не разделяют.

Действительно, общая сумма контрактов по четырем строящимся участкам метрополитена превышает 100 млрд рублей. Но при этом и расходы немалые. Для обеспечения имеющегося на сегодня объема строительства необходимо инвестировать в закупку техники, автотранспорта, бетона, стройматериалов, рельсов, шпал, электротехнического и эскалаторного оборудования.

Обслуживание одного только щита, с помощью которого сейчас ведется проходка двухпутного тоннеля на Невско-Василеостровской линии, исчисляется в сотнях миллионов рублей в год: ремонт, замена режущего инструмента, транспортёрной ленты, подшипники — десятки позиций по комплектующим. Да что говорить: содержание 11 площадок Красносельско-Калининской линии в прошлом году обошлось нам в десятки миллионов. Охрана, инженерное обеспечение (вода, электричество), работа людей на объектах — все это затраты, которые мы несем, хотя строительство там, по сути, еще даже не начиналось. То есть расходы есть, а доходов ноль.

Для развития предприятия необходимо иметь десятипроцентный прирост прибыли ежегодно. Прибыль «Метростроя» последние два года имела отрицательную динамику. На это повлиял целый комплекс причин, среди которых отсутствие необходимого объема работ (прежде всего в области метростроения, но также и в других областях), однонаправленность деятельности и, соответственно, один основной источник финансирования (городской бюджет) и множество других факторов. Но мы надеемся, что с появившимися в 2015–2016 годах объектами ситуация улучшится и по итогам 2016 года мы увидим рост прибыли.

Предпосылки для этого есть. Ведь чем действительно богата наша организация, так это своими кадрами, производственными мощностями и технологиями. Причем эти активы собирались и готовились годами. «Метрострой» основан в 1941 году, к строительству метро в Ленингра-

де привлекались специалисты со всей страны, в том числе уже имеющие опыт московские метростроители. С момента основания и по сей день «Метрострой» держит марку высокотехнологичной, надежной городской организации. Не зря в логотипе использован пятиугольник — символ советского знака качества.

BG: На сегодняшний день строительством метро в Петербурге занимается только одна организация — «Метрострой». Руководство города не раз высказывало мысль о необходимости развития конкуренции в этой области. Что вы на это скажете?

Н. А.: В том, что в одной организации, то есть в ОАО «Метрострой», сосредоточены все производства и субподрядчики по метростроению, я вижу только плюс. Финансово город ничего не теряет, так как ценообразование определяется госэкспертизой. Выбор подрядчика путем проведения тендера сильно на стоимость не влияет, но зато сильно затягивает сроки строительства. Другое дело, что развивать конкуренцию можно и нужно внутри структуры «Метростроя», среди строительных-монтажных организаций и производственных предприятий. Этим мы и занимаемся: устраиваем среди наших СМУ производственные соревнования, ставим приоритеты при заключении договоров на субподряд на основе анализа деятельности каждой отдельно взятой организации. Словом, наоборот, город должен быть заинтересован в сохранении и развитии «Метростроя», так как является основным его акционером. Помимо этого, опыт нашей организации, специалисты, прошедшие при строительстве метро в Петербурге «огонь, воду и медные трубы», мощная производственная база — все это можно и нужно задействовать. Зачем искать на стороне то, что в городе и так есть? Гораздо логичнее развивать имеющийся опыт, вкладываться в развитие своей городской организации. Тогда строить будут петербуржцы, и, что немаловажно, налоги останутся в городе.

Говоря о необходимости конкуренции, многие приводят в пример Москву, где строительством метро занимается несколько организаций. Однако никто не говорит при этом, что конкуренция в столице не принесла ожидаемых плюсов. Качество строительных работ там резко упало, из-за чего уже не раз случались аварийные ситуации на площадках вплоть до обрушения уже построенных участков тоннелей. Причиной тому стало как раз отсутствие должного опыта у подрядчиков и нереально сжатые сроки строительства. Кроме того, объемы работ и объемы финансирования в Москве в разы выше,

чем в Петербурге. Но даже если в нашем городе одновременно будет строиться 50 км тоннелей, наличие единственного, но опытного генподрядчика станет только плюсом. Строительство метрополитена должно управляться централизованно и, самое главное, людьми, имеющими в этой сфере, в этом конкретном городе богатый опыт.

BG: Кредиторская задолженность «Метростроя» сейчас насчитывает внушительную сумму — более 4 млрд рублей. Чем обусловлена такая цифра?

Н. А.: Кредит — это норма не только для «Метростроя», но и для любой другой строительной организации. Он позволяет быть более мобильным и финансово не зависящим от внешних обстоятельств. Однако сегодня «Метрострой» открывает кредитные линии только в случае самой острой необходимости и, как правило, краткосрочные. Во-первых, ставки по кредитам выросли. И значительно. Во-вторых, возросли риски невозврата. Если раньше, взяв кредит, мы точно понимали, из какого источника будем его погашать, имели гарантии города, то сейчас ситуация резко изменилась. Экономический кризис в стране коснулся и Петербурга, городской бюджет вынужден экономить. Положение все время меняется, спрогнозировать что-то очень сложно. В-третьих, городом введена система банковского сопровождения. И она не позволяет нам перебрасывать финансы с одного объекта на другой, в результате чего иногда при задерживании процесса приемки и оплаты работ приходится брать краткосрочные кредиты для того, чтобы рассчитаться с подрядчиками хотя бы по зарплате. При этом проценты ложатся бременем именно на «Метрострой», городом они никак не компенсируются.

Сегодняшние кредиты — это заемные средства, привлеченные «Метростроем» два-три года назад на объекты метрополитена либо взятые под расходы, не связанные с метростроением. Так, например, нам пришлось использовать заемные средства для обеспечения строительства объектов Ленинградской АЭС-2. И для того чтобы погасить эти кредиты, сегодня мы вынуждены обратиться в суд с иском к заказчику, который катастрофически задерживает приемку и оплату уже выполненных работ. Что касается кредитов по метростроению, то они в основном связаны с Фрунзенским радиусом (участок от станции «Международная» до станции «Южная»). В течение 2013 года мы строили эту линию полностью за свой счет. Когда город объявил тендер, выяснилось, что сумма контракта меньше на 30% по

сравнению с суммой, утвержденной госэкспертизой. Нам ничего не оставалось, как идти на предложенные условия. Сегодня на достройку Фрунзенского радиуса необходимо дополнительно выделить не менее 4 млрд рублей, и мы надеемся, что город найдет эти деньги.

BG: Каким образом расставляются приоритеты при распределении прибыли? Во что «Метрострой» инвестирует средства?

Н. А.: Прежде всего полученная прибыль вкладывается в развитие производства. Для реализации проектов по метростроению необходимо делать это на постоянной основе. Именно за счет полученной прибыли в свое время были приобретены современный проходческий щит для проходки наклонных ходов и щит для прокладки двухпутных тоннелей.

Мы также вложились в строительство нового корпуса бетонного завода и в покупку новой производственной линии по изготовлению железобетонных блоков. Именно за счет этих вложений мы сейчас имеем возможность обеспечивать стройку необходимым количеством тюбингов самого высокого качества.

Кроме того, мы наладили сотрудничество с российскими заводами-изготовителями. В 2012 году по нашему заказу на Скуратовском опытно-экспериментальном заводе в Туле изготовлен щит для проходки перегонных тоннелей традиционного диаметра — 5,6 м. Комплекс приобретался под строительство Красносельско-Калининской линии. Там же, в Туле, для нас изготавливается проходческий комплекс для сооружения вертикальных стволов.

Поскольку отечественная промышленность долгие годы находилась в застое, производство специализированного оборудования сегодня, по сути, находится в зачаточной стадии развития, заказы единичны и поэтому сопоставимы по стоимости с покупкой нового оборудования за рубежом. Но мы надеемся, что благодаря программе импортозамещения эта ситуация изменится. Метростроение — очень специализированная отрасль, которая требует применения уникального, нетипового оборудования. В нашей стране не так много метростроителей, поэтому очень важна централизация размещения заказов на изготовление оборудования. И в этом, нам кажется, может и должно сыграть свою роль государство. Хотя, конечно, строительной отрасли полностью отказаться от иностранных поставщиков в ближайшее время не удастся.

Еще одним инвестиционным проектом «Метростроя» стало производство своих эскалаторов, чтобы обрести независимость от поставщиков эскалаторного