

СРАЖЕНИЕ ПОД ЗЕМЛЕЙ

В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ СМОЛЬНЫЙ НАЧАЛ АКТИВНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПОДРЯДЧИКА ГОРОДСКОГО МЕТРОСТРОЕНИЯ — ОАО «МЕТРОСТРОЙ». КОМПАНИИ ОБЕЩАЛИ ПРИВЕСТИ КОНКУРЕНТОВ НА РЫНОК, ДОВЕСТИ ДОЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПЕТЕРБУРГА В АКЦИОНЕРНОМ КАПИТАЛЕ ДО КОНТРОЛЬНОЙ, А В КОНЦЕ КОНЦОВ РЕШИЛИ РАСТОРГНУТЬ ВСЕ КОНТРАКТЫ С ПОДРЯДЧИКОМ, ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОТОРОГО СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 124 МЛРД РУБЛЕЙ.

ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

После сдачи стадиона «Газпром Арена» на Крестовском острове и ввода двух станций метро «Беговая» и «Новокрестовская» к чемпионату мира по футболу перед ОАО «Метрострой» поставили новую задачу и крайний срок — сдать три станции метро Фрунзенского радиуса («Шушары» («Южная»), «Проспект Славы» и «Дунайский проспект») к 20 декабря 2018 года. Уже в первых числах ноября стало ясно, что станции вряд ли будут сданы вовремя. Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) перенес сроки действия контракта с ОАО «Метрострой» на май 2019 года, уверяя, что это сделано для завершения взаиморасчетов между правительством Петербурга и компанией. Однако позже курировавший строительство экс-вице-губернатор Игорь Албин публично высказал сомнение в пунктуальности компании.

После этого Смольный в лице господина Албина страдал ОАО «Метрострой» и появлением новых «московских» конкурентов на рынке метроостроения Петербурга, и выкупом доли в компании — до 51% для «эффективности работы» предприятия. На это Смольный готов потратить 1,5 млрд рублей бюджетных средств в ходе докапитализации, однако сейчас большую долю в компании контролируют семья Александровых и более 2,5 тыс. миноритариев.

В конце концов Смольный поставил в план-график закупок тендер за 8,2 млрд рублей на достройку Фрунзенского радиуса, который могла бы осуществить другая фирма вместо «Метростроя». Примечательно, что «Метрострой» сам достраивал за предыдущим подрядчиком города — «Трансстроем» — стадион на Крестовском острове, после того как в 2016 году Смольный в одностороннем порядке расторг договоры с корпорацией. Споры между городом и «Трансстроем» продолжают в суде до сих пор. В ОАО «Метрострой» инициативы города не комментировали, но выражали несогласие с мнением о неэффективности работы компании.

ПРИЧИНЫ СИТУАЦИИ В 2018 году Смольный дважды увеличивал цену контракта с ОАО «Метрострой» по Фрунзенскому радиусу — до почти 34 млрд рублей. Власти города объясняли рост стоимости работ инфляцией и подорожанием строительных материалов. Примечательно, что изначально договор с «Метростроем» был заключен на треть ниже реальной стоимости: вместо примерно 35 млрд рублей итоговой стала сумма в 26 млрд рублей. Договор между КРТИ и подрядчиком был подписан в марте 2014 года. Стоимость работ срезали на треть по приказу Марата Оганесяна, занимавшего тогда пост вице-губернатора по строительству, говорили источники «Ъ». Сегодня бывший



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

НА ФОНЕ СРЫВОВ СРОКОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО СМОЛЬНЫЙ ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ СОКРАТИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА В 2019 ГОДУ НА 10 МЛРД РУБЛЕЙ

чиновник обвиняется в мошенническом хищении 28 млн рублей при строительстве спортивной арены на Крестовском острове. В «Метрострое» объясняют задержку в сдаче объектов несколькими факторами: изначальное снижение стоимости контракта на 30%, длительная разработка рабочей документации, задержка выдачи разрешения на строительство и предоставления территорий.

Компания также обвиняла заказчика — Дирекцию транспортного строительства (ДТС, подведомственна КРТИ) — в задерживании приемки работ по объекту. В КРТИ отвечали, что работа принимается и оплачивается на ежедневной основе. «Метрострой» также заявлял, что так и не получил от заказчика дополнительные средства (около 4,2 млрд рублей в рамках увеличения стоимости контракта). Однако в КРТИ подчеркивали, что компания не отработала аванс, выданный на строительство линии еще в августе (он составляет 1,8 млрд рублей). По данным сайта госзакупок, ДТС оплатила «Метрострою» 28,9 млрд рублей по госконтракту на Фрунзенский радиус.

«Метрострой» фактически обвинял комитет Смольного и в том, что забастовка метростроителей на «Театральной», состоявшаяся в конце декабря, произошла по вине заказчика, не перечислившего компании около 1 млрд рублей за уже выполненные работы. В КРТИ говорили, что перечислили «Метрострою» более 750 млн рублей.

ТУМАННОЕ БУДУЩЕЕ Окончательное решение о судьбе контракта с «Метростроем» после ухода господина Албина из правительства легло на плечи врио губер-

натора Александра Беглова, который тут же столкнулся с еще одной проблемой — непогашенной заработной платой перед метростроителями. Общий долг перед сотрудниками варьировался от 390 до 440 млн рублей. 31 декабря Смольный заявил, что все долги перед рабочими «Метростроя» и субподрядчиками погашены в полном объеме. При этом господин Беглов подчеркивал, что в новом году правительство Петербурга и компания сядут за стол переговоров и «будут решать, что делать дальше с развитием метро» в городе.

«Мы... будем садиться за стол переговоров и решать, что дальше делать по развитию метро. Расторгнуть все (договор с ОАО «Метрострой»). — **BG**» очень легко, собрать потом сложно. Это более двух тысяч рабочих, которые должны получать заработную плату и должны твердо быть уверены, что у них будет работа. Это главное — чтобы эти люди завтра не оказались на улице. Расторгнем — и две тысячи человек (будет. — **BG**) на улице», — заявлял господин Беглов в преддверии новогодних праздников.

Однако уже после праздничных дней ФНС подала иск о банкротстве ОАО «Метрострой». В компании надеются на заключение мирового соглашения с ФНС, которое позволит выплатить задолженность с рассрочкой. Позже Смольный официально заявил, что расторгает все контракты с ОАО «Метрострой». Это четыре линии метро — «зеленая» (31,7 млрд рублей), «фиолетовая» (33,9 млрд), «оранжевая» (20,8 млрд) и строящаяся шестая «коричневая» (37,8 млрд) ветки метро. Достраивать объекты за подрядчиком будет «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко, говорят источники **BG**.

В КРТИ уверяют, что город планирует сохранить «квалифицированные рабочие и инженерные кадры». В Смольном не комментируют планы по увеличению доли в компании. По словам начальника аналитического отдела ЗАО «Инвестиционная компания ЛМС» Дмитрия Кумановского, власти Петербурга не готовы платить денежные средства семье Александровых: отзывая контракты, город добивается быстрого принудительного банкротства «Метростроя», рассчитывая стать одним из значимых кредиторов и перехватить контроль над предприятием через конкурсного управляющего. В такой схеме коллектив и активы могут быть выведены в новые юридические лица, говорит эксперт.

НОВЫЕ СРОКИ Вместе с грузом накопившихся проблем Смольный рапортует о новых сроках сдачи станций «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Шушары» («Южная») — теперь это 27 мая 2019 года, в День города. Данный участок линии метрополитена значительно разгрузит новые массовые застройки на территории Фрунзенского района Петербурга, в южных пригородах, а также Московско-Петроградскую линию («синяя» ветка метро). Согласно открытым данным, суточный объем пассажирских перевозок на участке от станции «Международная» до станции «Шушары» составит 997 тыс. человек.

На фоне срывов сроков по строительству новых станций метро Смольный принял решение сократить финансирование строительства метрополитена в 2019 году на 10 млрд рублей. Власти города объясняют это низкими темпами работ и ввода объектов. Всего на строительство метрополитена в следующем году направят 18 млрд рублей. Увеличение объемов финансирования будет рассматриваться только в случае улучшения динамики строительства, говорят в Смольном. Большая часть средств снята с участка Красносельско-Калининской линии (шестая, «коричневая» ветка метро) от станции «Юго-Западная» (проектное название «Казаковская») до станции «Каретная» (проектное название «Обводный канал — 2»), а также Лахтинско-Правобережной линии («оранжевая» ветка метро) от станции «Спасская» до «Морского фасада». Сдача первого участка Красносельско-Калининской линии (от станции «Юго-Западная» до «Путиловской») запланирована на 2020–2022 годы, остальной участок — до 2027 года. Проход от «Спасской» до «Горного института» могут ввести к 2019 году, а остальной участок Лахтинско-Правобережной линии — после 2030 года. Уточняется, что станция «Горный институт» будет открыта не в ноябре 2019 года, как было запланировано по контракту, а в 2021 году. ■