

## Подземное строительство

Понедельник 8 октября 2018 №183/П (6421 с момента возобновления издания)

spb.kommersant.ru

Цветные тематические страницы №13–16 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Зарегистрировано в Роскомнадзоре ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

15 Из 100 генподрядных компаний, работающих со строительным госзаказом, к крупным можно отнести не более 10%

16 В последние годы стоимость инфраструктурных проектов под влиянием целого ряда факторов выросла в цене на 30–40%

Эксперты расходятся во мнении о перспективах развития подземного пространства в Петербурге. Все они видят необходимость освоения городских недр, в особенности сегодня, когда дефицит земель уже явно ощущается. Но пока что это направление в градостроительных планах Петербурга так и не вышло на уровень, сопоставимый с европейским, и метрополитен по-прежнему остается основным направлением развития этого сегмента.

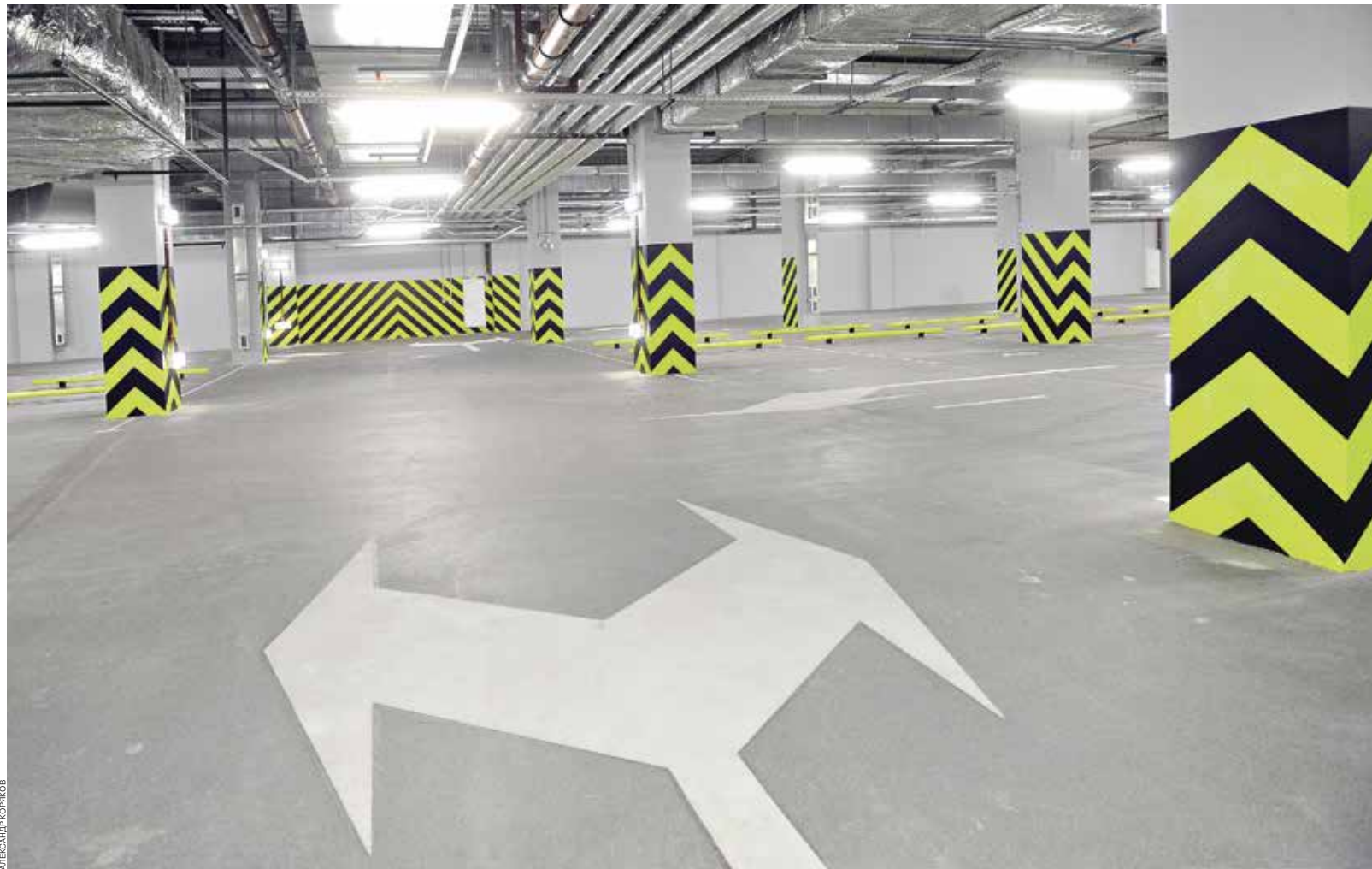
# Копнуть глубже

— новый уровень —

Директор направления «Сопровождение строительных проектов» группы компаний SRG Елена Самсонова говорит, что сейчас одним из ключевых игроков петербургского рынка подземного строительства можно назвать ОАО «Метрострой». Она напоминает, что главной задачей недавно созданной некоммерческой организации «Тоннельная ассоциация Северо-Запада» является обеспечение скоординированной деятельности по комплексному освоению городского подземного пространства. Достичь этого предполагается за счет совместной работы экспертов из различных сфер деятельности. «Все это позволит не только применять на практике передовые достижения и развивать подземное пространство, но и создавать комфортные условия для жителей», — надеется Елена Самсонова. Вопрос же высокой стоимости подобных проектов можно было бы решить на условиях концессионного соглашения.

Руководитель проектов практики АПК АО «НЭО Центр» Максим Никиточкин напоминает, что у управляющей компании First Quantum в 2011 году были в разработке два проекта подземного строительства в Санкт-Петербурге (парковки и Орловский тоннель). Проект парковок не был реализован вследствие неочевидных рыночных перспектив.

По Орловскому тоннелю же был выигран тендер, однако на инвестиционной стадии проект был отменен городом (произошла смена губернатора). Инвестор был вынужден судиться с городом для компенсации понесенных инвестиционных затрат. При этом сам проект имел сроки окупаемости на уровне десяти лет с учетом довольно больших концессионных платежей города. «Таким образом, это послужило явным примером для инвесторов, что капиталоемкие инфраструктурные проекты, которые планируются реализовывать через ГЧП, являются в российских и, в частности, в петербургских реалиях очень рискованными. Импульсом



Геологические и особенно гидрогеологические условия в Санкт-Петербурге более чем специфичны, а потому освоение подземных пространств здесь происходит гораздо сложнее, чем в других городах

может стать аналогичный успешно реализованный проект, в результате которого инвестор окупил свои инвестиции», — считает Максим Никиточкин.

### Подземный мир

Как рассказал управляющий партнер ГК «Рост Фонд» Максим Аронов, в Петербурге действует рабочая группа, которая разрабатывает стратегии развития подземных пространств.

«Они отвечают за строительство своего рода параллельного города под землей. На эту тему ведутся определенные переговоры, изыскания и обсуждения. Но ввиду сложности ситуации с грунтовыми водами в центре Петербурга такое строительство становится достаточно дорогостоящим», — отмечает эксперт.

Ранее представлялось несколько проектов строительства подземных парковок под центральными площадями города, которые так и не подошли к стадии реализации. Причинами стали опасность обрушения близстоящих зданий и слишком высокая стоимость этих работ. Перспективы освоения подземного пространства в качестве создания новых парковочных мест

неоднозначны. «Поэтому здесь нужно проводить глубинные исследования, изыскания, привлекать институты, которые этим занимаются, и формулировать концепцию развития этого направления строительства», — говорит господин Аронов. Одновременно с этим, по его словам, уже упомянутая рабочая группа рассматривала и возможность организации подземных пространств для ввода параллельных транспортных артерий, которые проходили бы транзитом и дублировали бы существующие наземные потоки. Строительство же подземных гостиниц и торговых комплексов для Петербурга эксперты считают утопией. «У нас ритейл неплохо представлен внушительным объемом

надземных торговых комплексов, и я не вижу потребности в расширении этого направления. Крайне неудачный пример освоения подземного пространства для торговых целей — площадь Труда», — рассуждает господин Аронов.

Елена Самсонова считает, что эффективно развивать подземную инфраструктуру, включающую в себя, в том числе, торговые площади и подземные парковки, можно, если разработать карты подземных территорий со свойствами грунтов, чтобы понимать, под какие именно объекты можно выделить конкретные участки. Создание таких карт, а также включение их в качестве раздела в градостроительный план позволит сформировать план ком-

плексного освоения подземного пространства в Петербурге с учетом потребностей города. «Вместе с тем это позволит обеспечить и город, и бизнес актуальной информацией о реальных потребностях и возможных способах их удовлетворения, а также минимизирует риски неэффективного использования городской территории, что станет импульсом к развитию экономической деятельности в данном направлении и позволит привлечь поток инвестиций, в том числе и на условиях ГЧП», — констатирует госпожа Самсонова.

### Не всем под силу

Рынок подземного строительства достаточно узкий и представлен сегодня в Петербурге, по сути, только одним направлением — метростроением. Заказчиком по-прежнему выступает город, финансирует стройку городской бюджет, а строит «Метрострой». «Метростроение — особая отрасль. Да, это строительство, но оно специфичное, технически гораздо более сложное. Недаром для строительства метро в Ленинграде в 1941 году создали свою систему, привлекли лучших специалистов горного дела со всего СССР. И в том, что эта система в общей своей канве остается неизменной, мы видим только плюсы», — отмечает Екатерина Гигиняк, руководитель пресс-службы ОАО «Метрострой».

Метростроение — это не разовый проект, а долгоиграющая история. На десятилетия. Кроме того, метро — объект массового скопления людей, и требования к его безопасности максимальные. Доверять строительству такого объекта можно только тем подрядчикам, в которых есть уверенность на 100% и которые заинтересованы в участии не только деньгами, но и имеют долгосрочные перспективы развития именно в этом направлении. Если отдавать подряды на проектирование или строительство случайным компаниям, повышается риск получить недостроенный объект или построенный некачественно.

# Своими силами

— метрополитен —

Дальнейшее развитие метрополитена — стратегическая задача. В «Метрострое» предлагают для реализации всех планов вспомнить о привлечении федерального финансирования, которое исторически выделялось для строительства подземки.

В планах Смольного строительство 18 станций за восемь лет. Объемы технически выполнимые, считают в «Метрострое», но при соблюдении городом своих обязательств по своевременному проектированию, предоставлению площадок и ритмичности финансирования. На текущий момент петербургским комитетом по развитию транспортной инфраструктуры за контрактовано строительство семи станций на трех линиях метро: «Горный институт» («Большой проспект»), «Театральная» (без выхода на поверхность), «Простект Славы», «Дунайская», «Шушары» («Оужная»), «Путиловская», «Юго-Западная» («Казаковская»). Общая стоимость их строительства составляет 91,7 млрд рублей.

Кроме того, уже выбраны подрядчики на корректировку проектной документации на продолжение Невско-Василеостровской ветки метро от станции «Беговая» до станции «Зоопарк»; Фрунзенско-Приморской линии метрополитена от станции «Командный проспект» до станции «Шуваловский проспект». Также определен подрядчик для разработки проектной документации по продолжению Лахтинско-Правобережной линии



В суммы, которые город выделяет на тот или иной проект, редко получается уложиться. Из-за подземного, часто непредсказуемого характера строительства в процессе исполнения контракта может потребоваться выполнить дополнительные, не предусмотренные сметой работы

метрополитена от станции «Улица Дыбенко» до станции «Кудрово». В отдаленной перспективе, согласно Генеральному плану Петербурга, должны появиться Адмиралтейско-Охтинская, Кольцевая линии метро и Сосновский радиус.

Директор направления «Сопровождение строительных проектов» группы компаний SRG Елена Самсонова к основным проблемам развития метростроения в Санкт-Петербурге относит отсутствие плана его развития в градостроительном пла-

не, а также отсутствие оперативной экспертизы проектных решений. Но главный вопрос при реализации плана по развитию метрополитена — финансирование.

Очевидно, что в городском бюджете средств на интенсивное строительство новых станций, которое бы соответствовало темпам освоения новых территорий, не хватает. Открытые в этом году станции «Беговая» и «Новокрестовская» были созданы с привлечением федерального финансирования. На 30 млрд рублей, которые может себе позволить Петербург тратить на развитие подземки, можно построить одну или — при благополучном сценарии — две станции в год.

В адресной инвестиционной программе на 2018 год на развитие метро предусмотрено 27,9 млрд рублей. Помимо строитель-

ства новых объектов, в эту сумму входят расходы на ремонт и реконструкцию существующих станций, а также на проектирование новых линий подземки. В разные годы на эти виды работ уходило от нескольких десятков миллионов до нескольких миллиардов рублей. И с каждым новым введенным объектом доля этих расходов будет только расти. Очевидно, что в перспективе увеличение бюджета на развитие метрополитена потребует не только для наращивания объема строительных работ, но и для поддержания работоспособности растущего количества введенных объектов.

Еще один фактор, который осложняет процесс, связан с тем, что в конкретные суммы, которые город выделяет на тот или иной проект, по факту редко получается уложиться. Из-за подземного, часто непредсказуемого характера строительства в процессе исполнения контракта может потребоваться выполнить дополнительные, не предусмотренные сметой работы.

Другой пример — строительство Фрунзенского радиуса. На этапе проведения тендера по выбору генподрядчика на строительные работы город снизил стоимость, утвержденную Главгосэкспертизой, на 30%. При этом заказчик обосновал свое решение коммерческими предложениями от ряда организаций, не имеющих опыта строительства метро. В результате город в определенный момент осознал, что денег на достройку линии не хватит, и был вынужден изыскивать дополнительные средства для приведения

ценны контракта к изначально утвержденной. На это потребовалось около трех лет, но независимо от этого метростроителям необходимо уложиться в сроки, указанные в контракте. Хотя, как утверждают в «Метрострое», высокая степень готовности Фрунзенского радиуса позволяла сдать его на год раньше — в декабре 2017-го.

Разрыв между сметной стоимостью проекта и реальными затратами проявляется во всех его составляющих, включая заработную плату рабочих. Как сообщили в «Метрострое», при строительстве Невско-Василеостровской линии в смете было заложена тарифная ставка в размере 11 тыс. рублей для одного сотрудника. Понятно, что даже с учетом всех надбавок при таких лимитах сложно довести размер заработной платы до уровня средней по Петербургу. В результате «Метрострой» за счет собственных средств повысил уровень оплаты труда и довел его до размера, который бы соотносился с общегородским уровнем.

Это и другие несоответствия между стоимостью, указанной в смете, и реальной в «Метрострое» объясняют действующей системой ценообразования в строительстве. В частности, индекс-дефлятор рассчитываются не из расчета фактических расценок, а на основании расчетов Минэкономразвития. С учетом длительности реализации проектов (в среднем на строительство одного участка метро уходит около пяти лет) и непредсказуемости поведения цен на оборудование и материалы, разница между прогнозируемыми контрактом ценами и

фактической стоимостью вырастает в разы.

«Метростроение — специфическая сфера строительства. В ней есть такие виды работ, которые должны вестись непрерывно, например, проходка тоннелей. Остановка может привести к нежелательным последствиям — проседанию грунта дневной поверхности. Поэтому бесперебойное финансирование таких процессов — не капризы строителей, а реальная необходимость. И когда город эти деньги выделять не успевает, строители финансируют работы за счет собственных и привлеченных средств. Доказать обоснованность затрат в дальнейшем становится очень трудно, и мы тратим немалое количество времени и сил, чтобы доказать, что мы правы», — комментирует Екатерина Гигиняк, руководитель пресс-службы ОАО «Метрострой».

Сегодня город оказался в непростом положении: строить нужно, а денег в бюджете мало. Выходом из этой ситуации может стать привлечение других источников финансирования, в том числе федеральный бюджет или ГЧП.

Все регионы страны, кроме Москвы и Петербурга, давно осознали, что построить метро только за счет регионального бюджета невозможно. Петербург пока продолжает строить своими силами. Хотя исторически строительство метро являлось государственной программой и финансировалось государством. Но эта практика полностью прекратилась при мэре Анатолии Собчаке в последние 1990-е.

Егор Севастьянов