

ПОДЗЕМНЫЕ СТРАСТИ

ДО 2032 ГОДА ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ 29 НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА. ОДНАКО НА ФОНЕ КОНФЛИКТА С ОАО «МЕТРОСТРОЙ» — ТРАДИЦИОННЫМ ГЕНПОДРЯДЧИКОМ ГОРОДА — ЧИНОВНИКИ РЕШАЮТ, ЧТО ДЕЛАТЬ С КОМПАНИЕЙ, В КОТОРОЙ У НИХ МЕНЕЕ 50%, И С ПЕРСПЕКТИВАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В ПРИНЦИПЕ.

ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Чиновники не раз ратовали за усиление конкуренции на рынке метростроения, чтобы строить быстрее и качественнее. Вместе с этим власти не исключают, что «Метрострой» останется одним из его крупных игроков. Однако прошлый год сложился для компании неудачно: она была на грани банкротного дела, накопила значительную задолженность, рисковала потерять все контракты, ее глава и один из основных акционеров в итоге находитесь под стражей, а проблемы с долгами по зарплате не решены до сих пор.

В предвыборном сентябре 2019 года перед новым правительством Петербурга стояла задача — открыть три станции метро «фиолетовой» ветки («Проспект Славы», «Дунайский проспект» и «Шушары»). Контракт на эту линию с ОАО «Метрострой» был заключен в 2014 году, станции обещали ввести еще в декабре 2017 года, потом открытие несколько раз переносили. Отчасти, объясняли собеседники ВГ в «Метрострое», это было связано с тем, что цену контракта снизили почти на 30%, хотя постепенно стоимость линии увеличивалась и в конце концов, была доведена до изначальных почти 34 млрд рублей. Очередной конфликт между заказчиком и подрядчиком пришелся как раз на период смены власти в Петербурге — на осень 2018 года.

Новый 2019 год метростроевцы встречали, помня об обещаниях тогда врио губернатора Александра Беглова о бессмысленности расторжения контрактов с компанией, учитывая огромные долги по зарплате перед коллективом. Однако уже 9 января Федеральная налоговая служба (ФНС) подала банкротный иск к компании. За январь и февраль 2019 года позиция Смольного — основного заказчика и акционера «Метростроя» — менялась дважды: сначала с компанией решили разорвать все контракты (около 124 млрд рублей), через десять дней повернули ситуацию вспять — и оставили все договоры.

После таких вулканических взаимоотношений «Метрострою» дали время на достройку Фрунзенского радиуса, средства на продолжение работы и возможность мирно разобраться с ФНС. Дедлайн по вводу трех станций поставили к 1 сентября. Однако и с этим сроком не сложилось: Смольный не раскрывал все детали процесса, но, по официальной версии, к этому моменту не были готовы разрешительные документы на ввод станций, насчитывалось около 1,5 тыс. замечаний надзорных органов, а заключение о соответствии построенного объекта не было получено и на момент 31 августа. В итоге прибывший на станции «фиолетовой» ветки господин Беглов отложил открытие для пассажиров, оставив инфраструктуру работать в тестовом режиме. Итоговый запуск участка метро состоялся, как и писал, «Ъ» со ссылкой на источники, спустя месяц от назначенного срока — 3 октября 2019 года.



ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ «МЕТРОСТРОЯ» ОТ ГОРОДА СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 124 МЛРД РУБЛЕЙ

КУЛЬМИНАЦИОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ После сдачи долгожданных станций «Метрострой» занялся доделками на Невско-Василеостровской («зеленой») линии, на которой станции «Новокрестовская» и «Беговая» были введены к чемпионату мира по футболу 2018 года. Смольный не формулировал четкие планы по дальнейшей работе с генподрядчиком. Одни чиновники говорили о продолжении взаимодействия с «Метростроем», другие вспоминали идею докапитализации компании (впервые она прозвучала еще в 2018 году), третьи настаивали на развитии конкуренции на рынке и приходе новых игроков.

Ситуация разрешилась, предположительно, сама: 10 декабря «Метрострой» объявил, что гендиректор компании и один из совладельцев компании Николай Александров задержан. Следственный отдел УФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области возбудил против него уголовное дело по ч. 4 ст. 160 УК РФ (растрата в особо крупном размере), суд арестовал господина Александрова до 8 февраля. Его обвиняют в хищении не менее 178 млн рублей при поставке щебня на стройплощадки Фрунзенского радиуса метро.

По данным «СПАРК-Интерфакс», «Метрострой» на 25% принадлежит ГУП «Петербургский метрополитен», на 21% — комитету имущественных отношений Петербурга, 13,62% находятся в собственности Вадима Александрова (бывший генеральный директор компании), 24,95% — его сына Николая Александрова (нынешний генеральный директор компании). Остальными акциями владеют физлица.

Как только владеющий почти пакетом акций компании Николай Александров был арестован, совет директоров инициировал переизбрание временного главы «Метростроя». Им стал бывший глава комитета по развитию транспортной системы (КРТИ, именно этот комитет выступает заказчиком работ) Сергей Харлашкин. Он раньше отстаивал позицию конкурентного рынка метростроения в Петербурге, отмечая, что власти ведут переговоры с компаниями «Ойкумена», «Трансинжстрой» и «Стройтрансгаз». После назначения на пост главы «Метростроя» он заявил, что Смольный по-прежнему рассматривает стопроцентное участие в акционерном капитале компании. Какие именно собственники готовы продать и за сколько свои акции, он не уточнил. Если «Метрострой» подвергнется санации, считает господин Харлашкин, власти Петербурга также будут стараться сохранить контроль над компанией. Вплоть до середины января 2020 года в компании проходила аудиторская проверка, по итогам которой, теоретически, заинтересованные лица должны принимать решение.

Возглавивший в декабре транспортный блок Смольного экс-министр транспорта Максим Соколов по существу ситуацию пока не комментировал, дипломатично отметив, что надеется на сохранение роли компании на рынке Петербурга.

ОБЪЕМЫ ЗАКАЗОВ Портфель заказов «Метростроя» от города составляет более 124 млрд рублей. Всего у Смольного заключено четыре контракта с «Метростроем»

— на строительство «зеленой» (31,7 млрд рублей), «фиолетовой» (33,9 млрд), «оранжевой» (20,8 млрд) и шестой «коричневой» (37,8 млрд) веток метро. Из них 69,2 млрд рублей КРТИ подрядчику оплатил. Таким образом, остаток по контрактам составляет 54,8 млрд рублей.

«Метрострой» продолжает гарантийные работы на Невско-Василеостровской линии, срок действия контракта по Фрунзенскому радиусу, согласно первоначальному плану, истек 31 декабря 2019 года, работы на «оранжевой» Лахтинско-Правобережной линии должны быть выполнены к 31 мая 2022 года, а на «коричневой» Красносельско-Калининской линии — 31 июня 2022 года, но этот срок уже официально продлили до сентября 2023 года. Кто будет строить новые станции и линии метро — старый подрядчик или новые структуры, — пока не совсем ясно.

В 2018 году Смольный обновил схему развития метрополитена Петербурга. Горизонт планирования чиновников сдвинулся на два года — до 2032 года. Некоторые станции, как и основная часть Кольцевой линии, стоимость которой, по предварительным оценкам, составляет 300 млрд рублей, отнесены на срок после 2030 года. При этом первый участок Кольцевой на севере города от станции «Большой проспект» до станции «Лесная» планируется построить к 2028–2030 годам. Кроме этого, в плане остается диаметральная ветка (официальное название — Адмиралтейско-Охтинская), проходящая через центр Петербурга от станции «Двинская» до станции «Янино» в Ленобласти.

В Смольном не в первый раз заявляют, что готовы выделять на строительство метрополитена около 30 млрд рублей в год, но, по заявлению чиновников, нынешний генподрядчик столько не осваивает. В 2020 году на развитие метростроения в городе выделили только 6 млрд рублей.

Управляющий партнер группы Veta Илья Жарский считает, что «всей правды в истории с «Метростроем» все равно не узнать». Версий событий может быть несколько, говорит эксперт, и первая из них — не самая привлекательная для петербургских властей: попытка «заполучить» бизнес. Помимо версии о переделе сфер влияния внутри компании, рабочим вариантом может быть и предположение о том, что «Метрострой» не справился с нагрузкой: перед чемпионатом мира по футболу 2018 года предприятие взяло на себя большие обязательства по госконтрактам, при этом могло отсутствовать необходимое количество оборотных средств, а получать новые кредиты компания не могла. Будет ли реалистичен сценарий, при котором компания переходит под стопроцентный контроль администрации Петербурга, покажет время. Скорее всего, вокруг «Метростроя» еще будет сохраняться интрига, полагает господин Жаркий. ■