

СЕРГЕЙ АЛПАТОВ О КРИЗИСЕ В ПЕТЕРБУРГЕ И ПЕРСПЕКТИВАХ В РОССИИ

Еще недавно петербургских метростроевцев чествовали за то, что им удалось спасти имидж Северной столицы к проведению Чемпионата мира по футболу. В крайне сжатые сроки, которые многим казались нереальными, удалось построить новый участок Невско-Василеостровской линии, входивший в федеральную программу подготовки транспортной инфраструктуры к ЧМ. ОАО «Метрострой» спасло ситуацию и с главным городским стадионом. Однако вскоре ряд подразделений компании оказались на грани банкротства. Вместе с тем задерживается сдача в эксплуатацию последних станций Фрунзенского радиуса. А в целом получается, что снова пробуксовывают планы качественного прорыва в развитии петербургской подземки. За экспертной оценкой процессов, происходящих как в городе на Неве, так и вообще в подземном строительстве страны, мы обратились к Сергею Алпатову, генеральному директору Ассоциации «Объединение строителей подземной, инженерной и транспортной инфраструктуры» — общероссийской саморегулируемой организации со штаб-квартирой в Санкт-Петербурге.

Беседовала
Регина ФОМИНА

— Сергей Николаевич, для начала хотелось бы узнать ваше мнение в целом о ситуации с транспортной инфраструктурой Санкт-Петербурга. Как она видится вам на фоне общего состояния строительной отрасли?

— К сожалению, городская политика в области транспорта оптимизма не вызывает. Сейчас фактически в городе масштабно строится только жилье. При этом вокруг не создается необходимая инфраструктура, в том числе и транспортная. Так, на окраинах в эксплуатацию вводятся огромные жилые кварталы, рассчитанные на сотни тысяч жителей: Девяткино, Шушары, Кудрово, Парнас, но нормальными транспортными связями с городом они не обеспечиваются. Да и неизбежный прирост городского населения за счет миграции только усугубляет дорожную ситуацию.

Надо понимать, что без системного развития инфраструктуры с учетом изменения транспортных потоков такое положение будет только ухудшаться. Конкретный пример — Западный скоростной диаметр, по которому уже нормально не проехать ни утром, ни вечером. Например, на преодоление 2 км пути на съезде с ЗСД на Богатырский проспект можно потратить целый час(!). А ведь это платная современная трасса, построенная всего пару лет назад!

Получается, что комплексным развитием транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга никто сегодня не занимается. Если же говорить конкретно о метростроении, то и здесь ситуация не лучше. Что сейчас проектируется в городе на перспективу? В общей сложности в работе находятся семь станций, из которых новых объектов — только два, по остальным же просто пересматривается устаревшая проектная документация.

Спикер Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров недавно заявил, что для Северной столицы этого не просто недостаточно, а безумно мало! При многолетнем отставании метростроения от потребностей мегаполиса мы практически превращаемся в некий за-

штатный провинциальный город, который не развивается вообще.

— Некоторые представители исполнительной власти сейчас критикуют петербургский Метрострой, в частности, обвиняя его в срывах сроков сдачи станций метро в Купчино...

— Я считаю, что все разговоры о неэффективности ОАО «Метрострой» не соответствуют реальному положению вещей. И если сегодня возникли задержки по сдаче объектов Фрунзенского радиуса, то это не по его вине.

Заказчик в лице города не обеспечивает своевременную подготовку строительных площадок, не производит соответствующие согласования и т. д. При этом может, на мой взгляд, необоснованно заниматься стоимостью работ.

Говоря о проблемах Метростроя, вспоминается замечательная поговорка «стрелочник виноват». Подрядчик, который фактически спас строительство стадиона к Чемпионату мира по футболу, достроил комплекс защитных сооружений от наводнений, построил один из блоков атомной электростанции — не говоря уже о всей петербургской подземке, — оказывается «крайним». Не могу утверждать, что у них не было никаких ошибок. Возможно, вообще не следовало соглашаться с той ценовой политикой, которую проводил город. Но, скорее всего, чтобы получить объем работ и сохранить коллектив, это был единственный выход.



В защиту Метростроя, прежде всего, надо сказать, что это одна из передовых компаний отрасли в области технологий, причем с точки зрения мировых стандартов. Например, для проходки наклонных ходов специально были закуплены у фирмы «Херенкнехт» инновационные щитовые комплексы, которые уже успешно применялись на станциях «Обводный канал» и «Адмиралтейская».

А с помощью нового 10-метрового щита строились двухпутные тоннели на Фрунзенском радиусе и Невско-Василеостровской линии. Можно привести и другие примеры... То есть предприятие вкладывает немалые средства в свое технологическое развитие, в приобретение современного оборудования, причем из собственной прибыли. Если в советские времена в смете на это предусматривались соответствующие отчисления, то сегодня мало кто думает о масштабном развитии компаний. А Метрострой думает об этом.

Сегодня, я считаю, город должен не «добывать» метростроевцев, а, наоборот, помочь им выйти из тяжелой финансовой ситуации. Вячеслав Макаров правильно сказал, что если мы потеряем темп, то потеряем и людей. Результатом банкротства того или иного подразделения Метростроя станет утрата профессионального коллектива. Восполнить это будет крайне сложно.

— Получается, что основные проблемы Метростроя сегодня обусловлены отсутствием эффективного взаимодействия с заказчиком?

— Дело в том, что в метростроении компетентность заказчика — один из главных факторов успешной работы. Сегодня национальные объединения и строителей, и проектировщиков с изыскателями обязаны формировать национальный реестр специалистов. В отношении предприятий и организаций отрасли установлены достаточно жесткие требования. Это касается образования, стажа, квалификации их работников.

А какие требования при этом предъявляются государством к заказчику? Никаких! Сегодня заказчиком фактически может быть кто угодно. В результате проекты, выполненные в соответствии с установками таких заказчиков, зачастую не отвечают современным реалиям и требованиям, предъявляемым к объектам метрополитена.

— Метрострой в Петербурге выступает в роли своего рода естественной монополии, так сложилось исторически. Как вы считаете, заинтересован ли город в приходе на рынок других подрядных организаций?



— Начнем с того, что такое монополия де-факто. Это когда на рынке имеется только одна организация-монополист, которая ставит свои условия. Метрострой же никаких условий не ставит. Он вынужден соглашаться с тем, что предлагает город. Нет конкуренции? Допустим. Но какая у нее конечная цель? Если добиться качества, то оно и так на очень высоком уровне. Понизить стоимость контракта? Но по цене и падать-то больше некуда! Если дальше понижать цену, то только за счет снижения качества. Других вариантов нет. При этом в строительной отрасли, к сожалению, очень много проходимцев, которые могут прийти и заявить: «А я построю в два раза дешевле». Однако не надо забывать, что метростроение — особо опасный вид работ, во многом уникальный, и стандартная процедура тендеров здесь не подходит абсолютно. Если придут люди, которые не имеют опыта работы в наших инженерно-геологических условиях, это может привести к опасным ситуациям, даже к катастрофам.

— Какими должны быть шаги по исправлению ситуации со стороны региональной власти?

— Безусловно, нужно пересмотреть саму систему управления, чтобы, прежде всего, появилась какая-то одна структура, которая занималась бы комплексным освоением подземного пространства. Сегодня к этому много кто причастен, а в целом не занимается никто. В мире, кстати, существует разная практика. Где-то такая структура, которая все берет на себя, создается для отдельных проектов, а где-то — на постоянной основе.

16 ноября в Санкт-Петербургском научном центре Российской академии наук (СПбНЦ РАН) прошло заседание совета по междисциплинарным проблемам транспортных систем. Обсуждали вопросы и долгосрочного планирования, и ценообразования, и комплексности подхода к развитию инфраструктуры. Сегодня передовой мировой опыт говорит о том, что подземное строительство должно быть комплексным. К метро следует привязывать и транспортно-пересадочные узлы, и социальные объекты, которые можно убрать под землю. Наблюдаем ли мы такой комплексный подход со стороны заказчика в Петербурге? Однозначно нет!

Еще одна актуальная для Петербурга тема — проблемы исторической части города, которая охраняется ЮНЕСКО. Она тоже должна жить и развиваться в современных реалиях. Для этого необходима новая инфраструктура, но наверху ее размещать нелегко. Варианты: или сносить те здания, которые не относятся к памятникам, или убирать под землю инженерные сооружения, а на их месте строить объекты социальной инфраструктуры, или сразу строить такие объекты под землей, как это делается во многих западных городах.

— Но в основе такого подхода должна быть заложена идея развития метрополитена?

— Да, и в этом процессе при сегодняшней ситуации необходима государственная поддержка. На уровне руководства страны, начиная с Президента, сегодня много говорится о том, что одна из главных задач государства в лице и федеральных, и ре-



гиональных органов власти — это создание комфортных условий проживания для наших граждан.

Что мы имеем на сегодняшний день в Санкт-Петербурге? Общественный транспорт некомфортен. Метро в час пик настолько перегружено, что иногда даже невозможно войти в вагон. Наземный пассажирский транспорт из-за пробок вообще стал сомнительным средством передвижения.

По развитию автотранспортной инфраструктуры и улично-дорожной сети государством сейчас начата большая работа. Принимаются соответствующие федеральные программы. Но в отношении мегаполисов необходимым видится принятие и федеральной программы по метростроению. Мы об этом давно говорим. В частности, два года назад проводили всероссийское совещание в Красноярске, подготовили резолюцию, отправили ее в правительство. И на заседании в СПбНЦ

РАН тоже подготовили резолюцию, ее рассылка будет проведена по профильным министерствам и ведомствам. Там выработаны очень реальные и конкретные предложения, красной нитью проведена мысль о том, что основой комплексного освоения подземного пространства мегаполисов является метрополитен. Научный мир нашу резолюцию одобрил и поддержал.

Но как мы можем планировать что-то масштабное, если на ближайшее десятилетие в городе намечено открыть максимум восемь новых станций?! В то время как Москва только в этом году сдаст 24(!).

Мы провели анализ данных о строительстве метро в разных городах. Конечно, сравнение получилось очень условное, но, тем не менее, оно дает общую картину. Мы сравнивали показатели по количеству жителей, по площади территории, по пассажиропотоку и т. д. Так вот, чтобы достичь уровня

Милана, петербургское метро должно иметь не 69 станций, как сегодня, а минимум 500, причем по некоторым показателям — почти 900.

В Монреале среднее расстояние между станциями метро — 750 м, у нас же, как правило, — не менее 1,5 км. Кто-то скажет, что раньше мы и не могли строить по-другому, потому что у петербургского метро большая глубина заложения. Согласен. Но сути это не меняет: наши условия жизни абсолютно не соответствуют элементарным современным стандартам комфортного проживания. Одна из главных его составляющих — шаговая доступность станций метрополитена. Судя по тому, как сейчас проектируется метро в Петербурге, нам такого показателя не достичь в ближайшие лет двести...

— Есть традиции, кадры, современная техника, новые технологии. Почему же у нас отставание от развитых стран в области освоения подземного пространства не сокращается? Вопрос только ли в финансах? И если в области дорожно-транспортного строительства, где в стране действительно делается много, отставание оценивается лет в сорок, то какие цифры могут быть в подземном строительстве?

— Когда-то говорили, что по электронике мы отстали навсегда. Сейчас, мне кажется, то же можно сказать об освоении подземного пространства. Потому что на общероссийском уровне мы его просто не осваиваем, за исключением Москвы. Да и в столице, как правило, это ограничивается в основном только станциями метро, хотя есть и программа создания транспортно-пересадочных узлов.

Что же наблюдается в Петербурге? На заседании Общественного совета КРТИ задаем вопрос: «А почему планируется только десять станций метро?». Получаем ответ: «На большее нет денег». Это принципиально неправильный подход. Планировать надо не столько станций, на сколько хватает денег построить, а столько, сколько вообще необходимо для города. При этом следует просчитывать транспортные потоки, учитывать перспективы развития. Строить можно потом, когда на это появляются деньги, но планировать на долгосрочную перспективу нужно заранее. Если вдруг завтра случится такая ситуация — найдутся деньги на масштабное развитие питерского метро, мы не сможем их освоить. Ведь на проведение изысканий, разработку проектной документации, прохождение экспертизы требуется время. В среднем — три года. А у нас, как всегда: пока гром не грянет, мужик не перекрестится...

— Почему государство находило деньги на строительство метро даже в тяжелое послевоенное время, а в наши, относительно благополучные дни, метрострое-ние испытывает серьезные трудности?

— Здесь отмечу два принципиальных момента. Во-первых, деньги, как известно, выделялись именно из государственного бюджета, а не из бюджета отдельного города. Во-вторых, первоочередной тогда ставилась цель — обеспечить передвижение людей на большие расстояния. Сейчас появились другие задачи, касающиеся насыщенности перевозок, освоения подземного пространства, создания комфортных условий проживания горожан. Но этим у нас так никто и не занимается. Планируют по старинке.

Я уже говорил, что мы проводили сравнительный анализ, в том числе учитывая доходы разных европейских городов за последние годы. В частности, у Вены бюджет в полтора раза меньше, чем у Санкт-Петербурга. Там, однако, с 1977 года построили больше станций метро, чем у нас с 1955-го. И реальных, четко обозначенных перспектив у них сейчас намного больше.

Недавно наш Президент поставил задачу, чтобы мы стали пятой экономикой в мире. Но ведь и сегодня Россия входит в первую десятку. Значит, в целом у нас не такое уж бедное государство. Может быть, надо разумнее распоряжаться бюджетом, правильнее расставлять приоритеты? То, что надо развивать подземное строительство, представляется очевидным. И, как правило, речь здесь идет о крупных инфраструктурных проектах, которым необходима государственная поддержка, специальные федеральные программы.

Вспоминается Красноярск. Город этот, конечно, не такой большой, как Москва или Санкт-Петербург, однако пробок там не меньше. Метро в Красноярске начали строить почти четверть века назад, но открыть до сих пор не могут. И в ряде других городов-миллионников наблюдается похожая ситуация: где-то метро строится крайне медленно, а где-то проекты вообще заморожены. То есть фактически мы не решаем те задачи, которые поставил перед нами Президент.

— Какими вам видятся возможные пути решения сегодняшних транспортных проблем мегаполисов?

— Все основные проблемы четко прослеживаются на примере Петербурга. Начну с того, что если у нас не будет грамотного градостроительного планирования с учетом комплексного освоения подземного пространства, то еще немного — и нам негде будет строить метро. В связи с непродуманным строительством жилой и коммерческой недвижимости



возникают свайные поля и подземные парковки, которые потом не позволяют проложить тоннель в этой зоне. Ведь если наверху мы можем снести здание, то ликвидировать свайное поле, глубина которого может достигать до 70 м, практически нереально. В этой связи необходимо резервирование территорий, а также создание привлекательных условий для инвесторов.

Сегодня мы говорим, что без поддержки федерального центра крупные инфраструктурные проекты городу не потянуть, но, с другой стороны, надо так планировать развитие подземного пространства, чтобы заинтересовать частный бизнес. Для этого необходимо заниматься изменениями в законодательстве, совершенствованием нормативно-технической базы.

Непосредственно в строительство метрополитена инвестор не будет вкладывать деньги. Разве что за очень редким исключением, как в Москве. Там возникла необходимость обеспечить транспортную доступность выставочного центра «Крокус Экспо». Это огромный комплекс, который с открытием метро получил дополнительное развитие, и в итоге его хозяин, затративший свои средства, выиграл.

Но обычно инвестор вкладывается в то, что быстро окупается. Это, прежде всего, так называемые социальные объекты. Торговые, спортивные, развлекательные.

В этой связи приведу пример Канады. У нас есть достоверные цифры по сооружению подземного города в Монреале, предоставленные участниками этого проекта. Там было три источника финансирования: правительство Канады, правительство провинции Квебек и частный инвестор. Участники проекта, реализованного в начале века, уже на сегодняшний день получили прибыль вдвое больше, чем затраты. То есть вести разговоры о том, что освоение подземного пространства убыточно по определению, — это абсолютно непрофессионально.

Да, в каких-то случаях из-за плохих грунтов строительство может быть очень дорогим. Поэтому мы и говорим: давайте создавать геологические карты с физико-механическими свойствами грунтов. Это позволит на предпроектном этапе определять, что разумно строить в том или ином районе города. Современные технологии позволяют строить под землей практически все и везде, но, конечно, вопрос в том, сколько это будет стоить.

И еще раз о современных возможностях. Почему в Петербурге строили самое глубокое метро в мире? Потому что на глубине здесь благоприятные инженерно-геологические условия, устойчивые грунты. Сейчас технологии позволяют и у нас строить метро мелкого заложения, что, естественно, быстрее и дешевле.

В общероссийском же масштабе мы продолжаем говорить о том, что система ценообразования неэффективна, а закон о госзакупках абсолютно не годится для сферы строительных услуг. Все с этим вроде бы уже согласны даже на государственном уровне, но на деле пока все остается по-прежнему.

В целом же возможные пути решения основных задач мы очередной раз попытались сформулировать на недавнем заседании Объединенного научного совета по междисциплинарным проблемам транспортных систем СПбНЦ РАН, о котором я уже говорил. В числе ключевых пунктов резолюции можно отметить следующее: «Подготовить приоритетный проект развития подземного пространства в крупных российских городах и агломерациях путем прямого финансирования», «принять программу финансирования развития метрополитенов в российских городах на уровне Правительства РФ».

Важнейшей проблемой также является градостроительное планирование. В соответствующие стратегические документы необходимо включить раздел по комплексному развитию подземного пространства в увязке с комплексными программами развития городской инфраструктуры. ■