

# ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ОСУЖДАЕТ РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКУРСА НА ИНЖЕНЕРНУЮ ПОДГОТОВКУ УЧАСТКА Ф-2



## НАША ПОЗИЦИЯ

1 апреля Комитет по развитию транспортной инфраструктуры подвел итоги конкурса на инженерную подготовку Ф-2. По результатам подсчетов баллов, набранных по различным критериям оценки, победителем конкурса стала компания СМУ-303. Что характерно, решающую роль при подсчете баллов, имела не цена контракта, предложенная участниками конкурса, а график производства работ. Таким образом, Метрострой, предложивший цену почти на 17 млн рублей ниже второго участника, конкурс проиграл. При этом график Метростроя полностью соответствует критериям, указанным в заявке КРТИ. Налицо осознанные действия Комитета, направленные на дисквалификацию Метростроя. Попробуем вместе разобраться в сложившейся ситуации.

## ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕСС-РЕЛИЗ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

2 апреля в городские средства массовой информации был направлен официальный пресс-релиз, в котором Метрострой озвучил свою позицию.

*В истории со строительством метрополитена в Санкт-Петербурге появляется все больше вопросов и неясностей. Разыгранный накануне конкурс на выполнение работ по инженерной подготовке территории под строительство участка Фрунзенского радиуса за станцию «Международная» до станции «Южная» (Ф-2) показал непонимание городских властей того, как, в какой последовательности и за какие деньги строится метро.*

*Логика проста: инженерная подготовка предшествует строительно-монтажным работам. В данном случае, конкурс по инженерной подготовке объявляется спустя полтора года с момента начала выполнения строительно-монтажных работ. Метрострой с конца 2012 года начинает строительные работы. Работает весь 2013 год за свои средства, взятые в кредит. Наконец город заключает с Метростроем два контракта на СМР: в декабре 2013 как с единственным поставщиком на 3,7 млрд (выполнение СМР на момент заключения контракта 100%), в марте 2014 – основной контракт по Ф-2 на 25,9 млрд. из которых освоено уже около 6 млрд рублей. В январе 2014 губернатор Санкт-Петербурга дает старт проходке тоннеля. И вот, 1 апреля 2014 г. КРТИ объявляет результаты конкурса на инженерную подготовку Ф-2. Конкурс выигрывает ЗАО «СМУ №303». Комитет не смущает то, что сумма, предложенная СМУ №303 (414 707 578,88р.), выше, нежели сумма, предложенная Метростроем (397 866 661,97р.). Также чиновников не смущает тот факт, что работы, заявленные на конкурс, Метростроем фактически выполнены (выполнение составляет 70%).*

*Ситуация с данным конкурсом далеко не единственная. Складывается впечатление, что новый заказчик (официально Дирекция транспортного строительства, подведомственная КРТИ, выполняет функции технического заказчика по строительству метрополитена с января 2014 года) намеренно делает все возможное для устранения Метростроя с петербургского рынка метростроения. Вопрос только один: для чего?*

В этот же день в адрес Комитета по развитию транспортной инфраструктуры и Комитета по государственному заказу был направлен официальный запрос с просьбой разъяснить итоги конкурса и указать конкретные несоответствия графика заявленным требованиям. В ответ власти сообщили о том, что Метрострой «предоставил график производства работ, учитывающий все виды (наименования) выполняемых работ и затрат с частичным описанием технологии производства работ, используемого оборудования и машин с учетом специфики объекта». От себя добавим, что график с приложениями, поданный Метростроем в составе конкурсной заявки, представляет собой документ на 81 листе с подробнейшим описанием работ, 70 процентов которых, напомним, уже выполнены. Еще добавим, что официальный ответ Комитета по государственному заказу был направлен в адрес Метростроя обычной почтой с опозданием в неделю, 9 апреля. Хотя городские Комитеты обязаны предоставлять ответы на поступающие к ним обращения в двухдневный срок. Соответственно, в Метрострое письмо оказалось только 15 числа. КРТИ ответ так и не предоставил. Стиль работы городских комитетов вообще не отличается оперативностью. Взять хотя бы срок проведения данного злополучного конкурса: объявлен 30 декабря 2013 года, четыре переноса срока принятия заявок, изменение критериев оценки в последний момент и подведение итогов спустя три месяца со дня объявления.

## ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ МЕТРОСТРОЯ. ЖАЛОБА В УФАС

Парадокс заключается в том, что ситуация с конкурсом по инженерной подготовке Ф-2 со стороны закона выглядит абсолютно легитимно. Согласно российскому законодательству городской заказчик вправе без объяснения причин переносить даты принятия заявок и формировать критерии оценок так, как он сочтет нужным. Т.е. при желании, КРТИ, во-первых, мог провести конкурс на инженерную подготовку если не раньше, то хотя бы одновременно с конкурсом на строительные работы и, во-вторых, выставить критерии оценок таким образом, чтобы организация, уже выполнившая большую часть работ, стала победителем конкурса. Но, видимо, такое желание у КРТИ отсутствовало.

8 апреля Метрострой обратился в Управление федеральной антимонопольной службы с жалобой на неправомерные действия государственного заказчика. Суть жалобы заключалась в том, что заказчик, ссылаясь в Техническом задании на проект, сам проект участникам конкурса не предоставил. Таким образом, члены конкурсной комиссии были

лишены оснований для вынесения объективного решения в оценке графика производства работ и его проработки. УФАС, рассмотрев жалобу, сослалось на законодательство, которое не позволяет им производить экспертную оценку графиков производства работ, и приняло решение признать жалобу Метростроя необоснованной. Но, тем не менее, признав отсутствие проекта в конкурсной документации нарушением, вынесло административное взыскание в адрес заказчика в виде денежного штрафа.

## ГДЕ ЛОГИКА?

Складывается дикая и нелогичная ситуация. Строительство ведется больше года, инженерные сети под это строительство вынесены, город об этом знает, но конкурс заведомо проводится так, чтобы победила в нем другая организация. Кстати, об этой организации. Встает вопрос: как она планирует выполнять работы, которые уже выполнены, и как заказчик будет принимать эти работы? Кстати, тот же вопрос встает и в отношении московского проектного института, который выиграл тендер на разработку рабочей документации для строительства Ф-2.

В этой истории пострадал Ленметрогипротранс, который на протяжении года снабжал строительство необходимой документацией, в надежде на победу в конкурсе. В результате сейчас, имея контракт на строительство, Метрострой не имеет рабочей документации для проведения работ, а соответственно, не может эти работы сдать городскому заказчику и получить за них оплату. Получается замкнутый круг: заказчик выбирает проектный институт, который должен выполнить работу, которую ЛМГТ уже сделал. Метрогипротрансу необходимо за два месяца разработать и предоставить в КРТИ первую партию рабочей документации, на разработку которой у ЛМГТ ушел год. В это время Метрострой в ожидании предоставления городским заказчиком рабочей документации, по-прежнему ведет работы, выполняя данные городу обещания. Хотя все основания для прекращения работ на период отсутствия рабочей документации у нашей организации есть. Т.е. городской заказчик ставит себя и всех участников метростроения в заведомо невыгодные условия, главная цель которых так и остается для всех загадкой.

И напоследок, еще один вопрос к КРТИ, на который, как и на все остальные, мы вряд ли получим правдивый ответ... Зачем было выносить инженерную подготовку Ф-2 в отдельный конкурс, когда работы уже практически выполнены? Каким образом это влияет на сроки строительства, на качество этих работ, на их стоимость? Какая от этого выгода городу и его жителям, которые ждут метро десятилетиями? Не лучше ли было направить усилия на то, чтобы ускорить сроки прохождения экспертизы готовых проектов, активировать работу по высвобождению территорий, подготовить и провести конкурсы на строительство новых линий и станций? Вместо этого, КРТИ снова и снова переносит сроки подачи заявок, теперь уже по Конкурсу на подготовку строительных площадок под строительство участка Невско-Василеоостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» с промежуточной станцией «Новокрестовская».

В заключение хочется обратиться к городскому заказчику. Метростроение всегда было прозрачным, основывалось на доверии, велось в тесном взаимодействии города, проектировщиков и строителей. Если городу нужно метро – нужно поддерживать эти традиции. Давайте строить метро!

## ФОТОФАКТ

### ОПАСНО!

О том, какие могут быть последствия привлечения к строительству неопытных подрядчиков, наглядно видно из опыта строительства московского метрополитена. В июле 2013 года на строящемся участке от станции «Выхино» до станции «Лермонтовский проспект» в результате ошибок в проекте и нарушении технологий проведения горнопроходческих работ произошло разрушение обделки и разрыв тоннелей. Полностью ликвидировать аварию подрядчику (одна из компаний, претендующих на строительство метро в Петербурге) так и не удалось. На момент сдачи участка в эксплуатацию смещение оси тоннеля достигало более 10 мм, подрядчик не выполнил ряд важнейших требований по обеспечению пожарной безопасности, не обеспечил требуемую нормативами гидроизоляция.





## КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

В интервью журналу «Подземные горизонты», заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Старков прокомментировал ситуацию, которая складывается по отношению к нашей организации.

**ПГ:** Как вы относитесь к тому, что и в сфере метростроения Санкт-Петербурга могут появиться компании из других регионов?

**А.Ю. Старков:** Конкуренция в любой сфере, а тем более в метростроении в отдельно взятом городе, имеет как плюсы, так и минусы. Если рассматривать конкретно

Санкт-Петербург, то здесь, на мой взгляд, конкуренция не принесет положительного результата. По крайней мере, в ближайшие годы. Для вхождения в структуру метростроения любой подрядной организации потребуется время на обновление парка оборудования (оно у нас специализированное, заточенное под наши геологические условия), формирование штата, создание материальной базы. Например, для изготовления обделки тоннелей необходимо особое производство. Мы же сейчас имеем собственную, самую современную на сегодня линию производства блоков. На ее монтаж и пусконаладку в новом корпусе завода мы потратили два года, не говоря уже о немалых финансовых вложениях.

Крайне важным вопросом, которым должны озадачиться все, кто имеет отношение к метростроению, являются кадры. Недопустимо использовать при строительстве метро некавалифицированный персонал. К чему это может привести, мы видим на примере Москвы, поэтому не должны допустить, чтобы то же самое произошло у нас.

Остановлюсь на еще одном важном моменте. Если город имеет свою компанию по строительству метрополитена, он может быть уверен в том, что она нигде не уйдет из данного региона. И метро будет строиться бесперебойно. В случае с привлечением к проектированию или строительству иногородней организации, чья заинтересованность ограничивается получением прибыли или в лучшем случае кратковременным профессиональным интересом, город рискует получить некачественную услугу или некачественно выполненную работу.

Хочется также привести один показательный пример выгоды для города в отсутствии конкуренции. Весь 2013 год «Метрострой» вел работы на Фрунзенском радиусе на привлеченных средствах. В результате город сэкономил год на строительстве и выполнил свои обязательства по выполнению адресно-инвестиционной программы в составе метростроения. Разве любая другая организация пошла бы на кредит в размере более 3 млрд рублей?

## СЕРГЕЙ АЛПАТОВ:

«ОАО «Метрострой» в состоянии решать любые задачи, как по сложности, так и по объему выполнения работ»

6 марта 2014 г. «Метрострой» выиграл конкурс на строительно-монтажные работы. Из 26 млрд руб. на строительстве линии освоено уже около 6 млрд. Всем известно, что строительные работы не могли проводиться без соответствующей инженерной подготовки. Тем не менее, конкурс на инженерную подготовку КРТИ проводит спустя три недели с момента публикации протокола о выборе генподрядчика на

**СМР.** В результате, в конкурсе на инженерную подготовку неожиданно для всех побеждает ЗАО «СМУ-303». Прокомментировать ситуацию мы попросили генерального директора «Объединения подземных строителей и проектировщиков» Сергея Алпатова.

– Сергей Николаевич, как Вы оцениваете условия конкурса, подготовленные городским заказчиком?

– Непонятны ни критерии оценки участников конкурса, ни цели проведения конкурсных мероприятий по фактически построенным объектам. Вызывает опасения уровень квалификации чиновников, готовящих конкурсную документацию, а главное мотивация их действий. О последствиях принимаемых решений никто не задумывается. При этом городской заказчик – орган исполнительной власти – является важнейшей составляющей процесса строительства, от компетентности ее специалистов зависит не только результативность расходования государственных средств, но и качество подготовки документации, своевременность отвода земельных участков под строительство, технический надзор и многое другое.

– Приведет ли резкое изменение конъюнктуры рынка к негативным последствиям?

– Хаотичная и беспричинная смена подрядчиков, особенно при условии уже строящего объекта, привлечение иногородних компаний, не имеющих опыта работы в специфических инженерно-геологических и гидрогеологических условиях Санкт-Петербурга, дестабилизирует отрасль и однозначно приведет к увеличению сроков строительства, удорожанию проектов и снижению качества выполнения работ.

– В чем Вы видите роль профессиональных объединений в решении отраслевых проблем?

– Комплексное освоение подземного пространства возможно лишь в условиях конструктивного диалога городской администрации и профессионального сообщества. Необходимо информировать широкую общественность и руководителей, принимающих решения, о преимуществах комплексного освоения подземного пространства и необходимости долгосрочного градостроительного планирования в области подземной урбанизации.

Как специализированное Объединение мы готовы участвовать в экспертной оценке конкурсной документации и принятии решений по выбору подрядчика на выполнение особо опасных, технически сложных и уникальных работ, к которым относится и строительство метрополитена.

## ПОЗИЦИЯ ЭКСПЕРТОВ

## КОНКУРСЫ РАДИ КОНКУРСОВ!

В конце мая выйдет 149-й номер журнала «Строительство и городское хозяйство», в котором будут опубликованы итоги круглого стола на тему: Кто будет строить метро в Петербурге? Спикеры круглого стола высказали свои мнения по поводу конкуренции в области метростроения Петербурга, взвесили «за» и «против» конкурсных процедур на выбор подрядчиков, обозначили проблемы и тенденции, которые оказывают влияние на отрасль метростроения в целом, и в Петербурге в частности. С разрешения редакции журнала мы приводим в номере нашей газеты часть этого круглого стола.

**СГХ:** Конкурсы на строительство метро – дань закону о конкуренции или необходимости?

**КРТИ:** Существует федеральный закон, в соответствии с которым мы обязаны проводить конкурсы.

**Первый проректор ПГУПС, доктор технических наук, профессор, почетный железнодорожник Александр Ледаев:** К сожалению, таков закон. Однако метрополитен – это очень сложный объект, многоплановый, многоотраслевой, связанный с перевозками большого количества людей под землей (а в Петербурге метро глубокого залегания), поэтому проведение конкурсов ради самих конкурсов считаю, по меньшей мере, преступной халатностью.

**Декан факультета мостов и тоннелей ПГУПС, доктор технических наук, профессор Владимир Егоров:** Как гражданин и патриот своего города, вижу в этом много коррупционную схему. Формально мы сэкономим копейку, но в конечном итоге получим серьезные проблемы и многократно возросшие затраты.

**В недавнем прошлом, главный архитектор Санкт-Петербурга, председатель КИА Александр Викторов:** Конкурс – это чисто техническая вещь. И в таких специфических вещах, как строительство метро, их не стоит устраивать. Есть области, в которых конкурсы, я считаю, просто недопустимы. Если «Метрострой» знает наизусть геологию, всю жизнь здесь работал, ну зачем от добра искать добро? Придет сейчас неизвестно кто, и будет изобретать велосипед.

**Депутат ЗАКС, заместитель председателя постоянной комиссии по городскому хозяйству и землепользованию Алексей Ковалев:** Я думаю, что мы, имея хорошие мощности нашего «Метростроя» могли бы обойтись и без конкурсов. И в принципе, по моему, нынешнее законодательство дает такие возможности. Во всяком случае, надо искать такие возможности, если их предоставляет законодательство. Метро – такой эксклюзив, которым у нас всегда занималась одна компания. К сожалению, на рынке метростроения нет нужного количества конкурентов. В наш город можно привлекать только метростроителей, обладающих определенными навыками. Ведь у нас специфические условия: метро глубокого залегания, кембрийские глины. Повторяю: должен быть определенный опыт строительства в схожих условиях. Категорически нельзя приглашать неопытных метростроителей. Одно дело пробить тоннель в горе. И другое – в кембрийских глинах. Если уж проводить конкурсы, то только среди компаний, имеющих опыт работы в аналогичных условиях.

**ГИП ОАО НИИПИ «Ленметрогипротранс» Владимир Марков:** Это дань моде, дань законам, которые не предвидят последствий. Да, красивый закон. Да, рыночные отношения. Да, побеждает тот, кто дешевле построит, но это же не значит, что он построит хорошо. Ведь на конкурс может прийти любой, кто где-то когда-то что-то строил, но он не строил здесь. А это важно. В Петербурге больше 50 лет строительство метро занимается монополист «Метрострой». В свое время он наделал ошибок, проанализировал их и

сейчас – это ас, в стране таких больше нет. Зачем нам, имея лучшее, выбирать из худшего? Нам нужна дешевая работа или качественно построенный объект?

Система выбора подрядчика сегодня такова, что квалификация определяется не умением, а количеством объемов освоенных денег. Во всяком случае, так было в нашем конкурсе, который мы проиграли московскому «Метрогипротрансу». То же самое может быть и здесь. Придет «Бамтоннельстрой», который миллиарды освоил в Сочи, а наш «Метрострой» ему проиграет, потому что в последние годы в строительстве метро в Петербурге наблюдалась застой. Могут быть и другие параметры, по которым «Метрострой» уступит сторонним организациям. Но у него есть главное – опыт строительства в наших очень непростых условиях. Говорят, что он дорого строит. Но ведь не он устанавливает цену. Ее рассчитывает проектировщик и утверждает государственная экспертиза. Так вот эту утвержденную цену еще пытаются в ходе конкурса снизить, а потом удивляются, почему так некачественно строят.

**Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров:** На мой взгляд, существовавший в советское время триумвират, состоящий из «Метрополитена», «Ленметрогипротранса» и «Метростроя», был наиболее оптимальной формой структуры, выполняющей задачи по развитию метрополитена в нашем городе. Действия всех трех организаций централизованно управлялись городом, работа велась слаженно, и что очень важно для этой отрасли – систематично. Задел, который был осуществлен в 1980-е годы, мы использовали до начала 2000-х годов. Это говорит о том, что система работала, и работала эффективно. Главным образом это происходило за счет нерадивения тех, кто ставит задачи, и тех, кто их исполняет. Все работало одной командой. Сегодня, когда функции заказчика, проектировщика и строительной организации разделены, более того, разделение присутствует еще и в каждом из этих трех направлений, наблюдается дестабилизация отрасли. Каждый ставит перед собой свои цели и это негативно сказывается на общем результате.

Компания, ведущая строительство метро в том или ином городе, должна иметь соответствующие технические и производственные мощности. Тем более, если речь идет о строительстве метрополитена. Это очень непростая задача. Строительство метро – это очень сложный процесс, имеющий свою уникальную специфику. Например, проходка стволов, наклонных ходов, перегонных тоннелей, станций – возможна только с применением специализированного оборудования. Если у компании его нет, она, конечно, может его купить или арендовать. Но и то, и другое означает дополнительные затраты. Для строительства тоннелей необходимо производство ж/б блоков обделки. Наладка такого производства также требует временных и финансовых затрат. Мы недавно модернизировали свое производство, установив самую современную линию по изготовлению высокоточной обделки. Это заняло у нас два года.

Но есть еще нечто более важное, чем техника и оборудование. Это люди, специалисты, чьи руками строится метро. В этой сфере недопустимо использование некавалифицированного труда. Слишком большой риск. То есть компании придется либо формировать новый коллектив специалистов, либо перебазировать свой коллектив, что также потребует дополнительных вложений.

Именно специфика условий строительства метрополитена диктует требования к подрядчику. «Метрострой» на протяжении более 70 лет создавал свою базу, отработывал, обновлял, совершенствовал свои возможности в соответствии с задачами, которые ставил город. Благодаря многолетнему труду большого количества петербургских специалистов структура «Метростроя» работает и приносит реальные результаты. Она должна продолжать существовать и работать, иначе развитие метростроения в нашем городе отстанет еще не на один десяток лет.