



антистресс

главный вопрос

Андрей НЕКРАСОВ nekrasov@np-inform.ru Халмурат КАСИМОВ hal@np-inform.ru
Юлия МИХЕЕВА miheeva@np-inform.ru Анна НЕЖИНСКАЯ aneg@inbox.ru

«МЕТРОСТРОЙ» И СМОЛЬНЫЙ
ТО ССОРЯТСЯ, ТО МИРЯТСЯ.
СТОРОНЫ ОБМЕНЯЛИСЬ
ИСКАМИ НА МНОГОМИЛЛИ-
ОННЫЕ СУММЫ; ЧИНОВНИ-
КИ В ЗАЯВЛЕНИЯХ ПРО-
ТИВОРЕЧАТ ДРУГ ДРУГУ.

Владимир БЫКОВ,
директор Ассоциации СРО
«Балтийский строительный
комплекс»:

“ На мой взгляд, долж-
но быть несколько
генеральных подря-
дчиков на строительстве ме-
трополитена, чтобы была
здоровая конкуренция. И
необязательно, чтобы они
были полностью подкон-
трольны городу. Город мо-
жет выступать одним из ак-
ционеров, чтобы влиять на
реализацию стратегических
проектов, но не более того.
Все должны работать в рав-
ных условиях.

Метро нужно везде, осо-
бенно в новых спальных
районах: Шушарах, Кудро-
во, за Кушелевкой. Я очень
люблю метро, тем более
что на четвёртом курсе про-
ходил практику на строитель-
стве станции «Приморская»
и получил там очень интерес-
ный опыт.

Сергей ТЕРЕНТЬЕВ,
директор департамента
недвижимости Группы ЦДС:

“ Мы как застройщи-
ки заинтересованы
в максимально бы-
стром и всеобъемлющем
развитии метро в Петербу-
рге. Определять места, где
требуются новые станции,
не совсем наша задача, для
нас в принципе важно по-
ступательное развитие го-
родской сети подземного
транспорта. Потребность в
этом особенно остро ощу-
щается на контрасте с Мо-
сковой, где каждый год вво-
дят десяток станций, а у нас
речь идёт об одной-двух, да
и то не ежегодно. Конечно,
открытие подземки тут же
повышает интерес к недви-
жимости в близлежащем
окружении, что даёт воз-
можность и нам реализовы-
вать проекты на этой терри-
тории. Кроме того, появле-
ние метро влечёт за собой
развитие всей остальной
инфраструктуры района.

Яков ВОЛКОВ,
генеральный директор группы
компаний Active:

“ Осенью прошло-
го года официально
были обнародованы
сроки возведения 20 стан-
ций. Надеюсь, в связи с по-
следними событиями эти
планы скорректируют не-
критично. Если же говорить
о приоритетах, напомним,
что изначально к 2020 году
центр Петербурга хотели
связать с несколькими при-
легающими к мегаполису
городами. Но пока Лено-
бласти. И после добрав-
ся на приграничные тер-
ритории можно исключи-
тельно по автодорогам, что
делать всё сложнее. На
границе в северной части
города есть только одна
совершенно перегружен-
ная станция – «Девяти-
кино». В планах были «Кудро-
во» и «Янино». За пять лет
в этих районах из-за актив-
ного строительства населе-
ние выросло в разы. Будет
ли там хоть когда-нибудь
метро? Сдвинуты сейчас
сроки и по продолжению

Охтинско-Адмиралтейской
линии. Ещё раньше речь
шла о возведении станции
«Бугры», которая в том чис-
ле помогла бы немного раз-
грузить Мурино-Девяткино,
но, судя по всему, её из пла-
нов вычеркнули оконча-
тельно.

Евгений БОГДАНОВ,
основатель проектного бюро
Rumpr:

“ Кого бы из пред-
принимателей вы ни
спросили, каждый
ответит, что лучше свобод-
ного рынка и конкуренции
ничего нет. Ситуация, ко-
гда мы имеем одного под-
рядчика, не приводит ни к
чему хорошему, потому что
рано или поздно он начнёт
пользоваться своими пра-
вами монополиста. Я не
могу комментировать спор
«Метростроя» и Смольно-
го, так как у нас недоста-
точно информации, чтобы
судить о правых и виноват-
ых, но конкуренция в об-
ласти строительства метро
пойдёт на пользу всем. Без-
условно, государство долж-
но регулировать этот ры-
нок и контролировать под-
рядчиков, но создавать для
строительства метро госу-
дарственную компанию то-
чно не нужно. Во всём мире
подземку прокладывают
частные фирмы и успешно с
этим справляются.

Если говорить о новых
станциях, то особенно остро
в них нуждаются спаль-
ные районы. Там проживает
огромное количество людей,
а инфраструктуры не хватает.
На окраинах нужно строить
не по одной станции, а сразу
несколько, потому что рассто-
яния там огромные. Конечно,
лично для меня было бы удоб-
нее, если б станции появились
в центре города, рядом с на-
шим офисом, но сейчас городу
объективно не до этого. Есть
проблемы поважнее.

Яна БУЛМИСТРЕ,
руководитель отдела
маркетинга строительно-
инвестиционного холдинга
«Аквилон Инвест» в Санкт-
Петербурге:

“ Открытие станций
метро действитель-
но замедлилось, тог-
да как жильё строят вы-
сокими темпами. Особен-
но важно повысить транс-
портную доступность но-
вых кварталов в районе Ку-
дрово, Шуваловского про-
спекта, Бугров и в Юго-
Западном направлении. Ко-
нечные станции метро уже
не справляются с большим
потоком новых жителей:
в часы пик приходится про-
пускать не один перепол-
ненный вагон, да и маги-
страли, ведущие к метро,
перегружены. Ощущается
острая нехватка машино-
мест на перехватывающих
парковках вблизи окраин-
ных станций. Горожане вы-
нуждены ездить в центр
города на машинах, уси-
ливая нагрузку на ключе-
вые транспортные артерии.
Давно, кстати, ждут метро и
в центре города – станцию
«Театральная».

А как вы считаете, надо ли менять генподрядчика на таком
стратегически важном объекте? Должен ли главный стро-
итель подземки быть полностью подконтролен городу?
И должен ли он быть единственным или на этом рынке
вполне допустима и даже желательна конкуренция? Какие новые станции,
на ваш взгляд, нужнее других в Петербурге? В каких локациях нехватка метро
ощущается особенно остро? Может, рядом с вашим домом его тоже никак
не могут построить? И часто ли вы пользуетесь подземкой?

Наличие нескольких под-
рядчиков на строительстве ме-
трополитена, конечно, может
ускорить транспортное разви-
тие города, однако нужно по-
нимать, что многие компании
способны реализовать слож-
ный проект подземных транс-
портных сооружений на высо-
ком уровне. Вместе с тем от-
каз от основного генподрядчи-
ка, пока не будет выбран хотя
бы один другой, делает срок
ввода станций метро ещё бо-
лее неопределённым.

Красимир ВРАНКИ,
руководитель движения
«Красивый Петербург»:

“ Смена строителей
метро в год выборов
невозможна, ведь
тогда работы встанут и воз-
можны крупные конфликты
между сотрудниками «Ме-
тростроя» и городом.
Правда, по поводу ком-
пании «Метрострой» уже
давно возникали вопро-
сы: строят они долго, доро-
го, некачественно. Проблема
есть, но нельзя сразу – раз,
и убрать подрядчика.

На смену строителям, ко-
торыми недовольны и власти,
и горожане, должны прийт-
ти новые. Желательно хотя
бы два-три. Такая здоровая
конкуренция.

Я пользуюсь метро пять
дней в неделю. Его очень
не хватает в Красносель-
ском районе. Люди наде-
ются, что станции появятся
и на Ленинском, и на Брест-
ском, и на Героев, и в Горело-
во. Но было бы разумнее свя-
зать дальние кварталы выде-
ленными линиями трамваев.
Они едут по прямой, пробки
им не грозят.

Метро сейчас сильно
перегружено. Например,
станция «Проспект Ветера-
нов» – одна из самых за-
груженных в Европе, еже-
дневно ею пользуются око-
ло 200 000 человек.

Ольга КОПЕЙКИНА,
директор по продажам
и маркетингу ГК
«Ленстройтрест»:

“ Жители Кудрово,
Янино, Бугров, Ка-
менки и Красносель-
ского района остро нуж-
даются в метро. Наземная
транспортная инфраструк-
тура там развивается с учё-
том планов строительства
подземки, поэтому не мо-
жет перекрыть растущие
потребности населения.

Андрей КОШКИН,
председатель совета
директоров группы «Ярд»:

“ Строительство метро-
политена и так тех-
нологически слож-
ная задача, а в условиях пе-
тербургских грунтов требует
особых навыков и опыта. Од-
нако когда-то у нас не строи-
ли здания выше 12 этажей, а
сейчас полно 25-этажных до-
мов. Когда-то говорили, что в
Петербурге невозможно воз-
вести небоскрёб – теперь на
севере города возвышается
«Лакта-центр».

Я уверен, что даже
на рынке стратегически
важных объектов можно
найти компании, ресурсы

и опыт которых смогут соста-
вить конкуренцию «Метро-
строю». Другой вопрос, на-
сколько власти готовы пойти
на открытый конкурс. Чёткие
и неизменные правила игры
должны исходить в первую
очередь от города как заказ-
чика строительства.

Петербург – город фе-
дерального значения, такой
же, как и Москва. При этом
мы колоссально отстаём
от столицы в скорости разви-
тия метрополитена. Большая
часть Красногвардейского
района до сих пор не име-
ет станций метро в пешей
доступности, а в централь-
ной части города за послед-
ние несколько лет появилась
только одна – «Адмирал-
тейская». Когда введут «Те-
атральную», до сих пор не-
понятно. И раз уж Петербург
который год подряд зна-
чится самым привлекатель-
ным для туристов городом,
то стоит его делать не толь-
ко красивым, но и удобным.
Не только для туристов,
но и для жителей.

Альберт ХАРЧЕНКО,
генеральный директор East
Real:

“ Менять необходи-
мо не подрядчика,
а систему взаимоот-
ношений с ним. У Смольно-
го, как у любого заказчика,
есть все инструменты для
влияния, кроме того, он яв-
ляется акционером под-
рядчика. Конкуренция, без-
условно, нужна. Она всег-
да предоставляет заказ-
чику возможность выбора,
а подрядчика вынужда-
ет работать лучше. Новые
станции метро нужны по
всем направлениям. Конеч-
но же, все ждут подземку
в Шушарах. К счастью,
живя и работая в центре,
я в меньшей степени при-
вязан к метро. Однако если
опаздываю на встречу и по-
нимаю, что машина не помо-
жет мне добраться быстрее,
я спускаюсь в метро, по-
скольку ценю своё время,
время партнёров и клиентов.

Елизавета КОНВЕЙ,
директор департамента жилой
недвижимости Colliers Interna-
tional:

“ Локомотивом в раз-
витии города должны
выступать городские
власти, а инвесторы – толь-
ко следовать за городом, его
инициативами и стратегией.
Сначала должна развиваться
инфраструктурная сеть,
а затем уже на неё нанизы-
ваться девелоперские про-
екты. Сегодня же происхо-
дит наоборот: компании бе-
гут впереди паровоза, осва-
ивая огромные площади,
а впоследствии оказываются
не в силах обеспечить но-
восёлам соответствующую
транспортную доступность.
Очевидно, что нынешний
подрядчик не справляется
со сроками. Нет прозрачной
схемы, что напрямую влия-
ет на развитие рынка деве-
лопмента, жилищного рын-
ка. Необходимы устойчи-
вые, чёткие механизмы раз-
вития транспортной сетки
города. Тогда совершенно

по-другому развивался бы
и рынок жилья. И всё «за-
КАДье» заиграло бы новы-
ми красками.

Светлана ДЕНИСОВА,
начальник отдела продаж ЗАО
«БФА-Девелопмент»:

“ Наше метро – пред-
мет гордости Пете-
рбурга, мы настоя-
щие рекордсмены в мире по
средней глубине залегания
его линий, по длине эска-
латоров, по числу глубоких
станций. Но у нас есть це-
льные густонаселённые райо-
ны, например Красносель-
ский, где нет ни одной стан-
ции метро.

Метрополитен нужно
строить в интересах всех го-
рожан, которые платят мест-
ные налоги и вправе рассчи-
тывать на то, что город бу-
дет относиться с одинако-
вым вниманием к проблемам
не только футбольных бо-
лельщиков.

Полагать, что техноло-
гия проходки подземных тон-
нелей доступна любой стро-
ительной компании, было
бы наивно. Поэтому выбор
подрядчиков, обладающих
такой компетенцией, совсем
невелик. В процессе урегули-
рования этого кризиса, воз-
можно, городу придётся раз-
делить огромные контракты
на узкоспециальные, которые
по плечу лишь метростроите-
лям, и остальные – те, что мо-
жет исполнить практически
любой подрядчик. И впредь
затрачивать на эту сферу го-
раздо больше управленче-
ских усилий.

Елена БОДРОВА,
исполнительный директор
Российской гильдии
управляющих и девелоперов:

“ У нас крайне несо-
вершенное законо-
дательство в сфе-
ре государственного за-
каза. Даже на более про-
стых объектах, например
строительстве детского
сада, контракты срывают
в массовом порядке. Про-
цедуры финансирования,
авансирования при закуп-
ке, условно, канцелярских
скрепок и строительстве
сложных объектов одина-
ковые. Акционирование не
поможет – надо менять си-
стему, подход к закупкам
в строительной сфере, по-
скольку здесь очень мно-
го разных технологических
процессов. Любые бюджет-
ные стройки порождают
тысячи нерадивых подря-
дчиков по всей стране. Всё
из-за того, что чиновники
следуют формальной бук-
ве закона, а стройка всегда
выходит за согласованный
трафарет.

Конкуренция на этом рын-
ке вполне возможна, но это
узкий рынок, и здесь нужны
именно профессионалы.

Подземкой пользуюсь ча-
сто, поскольку у офиса, на-
пример, очень сложно при-
парковаться. А насчёт при-
оритетов – нонсенс, но в горо-
де есть целые районы без ме-
тро. Причём это давно сло-
жившиеся «спальные» терри-
тории. И ситуация всё усугу-
бляется.