

Свидетели эпохи: 2007 год

Дарья Литвинова / Городское Правительство принимает Закон «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах», регулирующий отношения власти и бизнеса в реализации крупнейших инвестиционных проектов. Этот документ впервые в России законодательно закрепил понятие ГЧП. И сразу был назван «заметным нормотворческим прорывом» и «хорошим знаком для бизнеса». 

Петербургский закон о ГЧП был принят без поправок сразу во втором и третьем чтениях и, что особенно примечательно, – в день повторного избрания губернатором Валентины Матвиенко.

Документ был действительно революционным. Действующим на тот момент федеральным законодательством создание таких организационно-правовых форм, как ГЧП, было не предусмотрено. Федеральный закон о ГЧП в России обсуждается еще с середины 2000-х годов, но первая его редакция была подготовлена только к июню 2012 года, а сам Закон был принят только в 2015-м. Федеральный закон «О концессионных соглашениях», принятый в 2005-м, был не достаточно для того, чтобы реализовать необходимые городу проекты, которые государству в одиночку не потянут.

Деньги инвесторов – в инфраструктуру

Петербургский закон о ГЧП специально создавался под такие проекты, как строительство Орловского тоннеля, Западного скоростного диаметра (ЗСД), следующей очереди очистных сооружений и скоростных диаметров, веток теплоцентралей и метрополитена, ряда мостов через Неву, нового пассажирского терминала аэропорта «Пулково» и др. Закон, в частности, разрешал инвестору получать готовый объект в собственность на срок действия соглашения о ГЧП и брать под него банковский кредит; снимал с инвестора риски по эксплуатации и обязывал город обеспечивать «минимальный доход деятельности партнера по эксплуатации объекта соглашения»; оговаривал получение инвестором бюджетной компенсации на случай принятия нормативно-правового акта, ухудшающего положение инвестора.

В 2007 году в активную фазу входит проект строительства Орловского тоннеля. Этот масштабный проект предполагал проведение двух тоннелей под Невой, Свердловской и Смольной набережными. Основная его цель – обеспечение круглогодичной транспортной связи двух берегов Невы, разгрузка транспортных потоков в городе. Строительство планировалось завершить в 2010 году. Забегая вперед, скажем, что в 2008-2009 годах работа над проектом Орловского тоннеля была заморожена «из-за мирового финансового кризиса». Сроки концессионного конкурса были официально перенесены на 2010 год. Однако в марте 2010-го без всякого конкурса Правительство города подписало соглашение с консорциумом «Невская концессионная компания». В 2011 году Правительство Петербурга под руководством Георгия Полтавченко отложило, а впоследствии отменило строительство Орловского тоннеля, расторгнув контракт с концессионером. Георгий Полтавченко назвал реализацию проекта «экономически неэффективной и нецелесообразной». Стоит отметить, что пункт закона о ГЧП, предусматривающий бюджетную компенсацию, очень пригодился инвестору – впоследствии он действительно потребовал от города возмещения затрат.

В это же время начинается проектирование другого крупного инфраструктурного проекта – Надземного экспресса. Он должен был решить транспортные про-



блемы южной части города, соединив между собой Красносельский, Кировский, Московский, Фрунзенский и Невский районы. Трасса Надземного экспресса, по замыслу проектировщиков, должна была стать дублером метрополитена. Изначально заявлялось, что Надземный экспресс будет сдан в эксплуатацию в 2008 году, но потом сроки стали постоянно сдвигаться, пока проект окончательно не приостановили «из-за мирового финансового кризиса». В 2014 году власти города вновь заговорили о прокладке линий легкорельсового трамвая на Юго-Запад и в пригороды Петербурга, однако все они пока не двинулись дальше разработки и актуализации проектной документации.

Еще один ГЧП-проект – реконструкция аэропорта «Пулково». В 2007 году Транспортный совет при Правительстве Петербурга утвердил план развития аэропорта. Для претворения этого плана в жизнь был проведен международный конкурс на разработку архитектурной концепции централизованного пассажирского терминала, победителем которого была признана компания Grimshaw Architects. Конкурс

ный форум PROEstate, который впервые состоялся в Петербурге в 2007 году. Его организаторами выступили Правительство Петербурга и Гильдия управляющих и девелоперов (ГУД). Несмотря на то, что форум проходил впервые, в нем приняли участие немало экспонентов и бизнесменов – более 1500 из 15 стран мира. Валентина Матвиенко, присутствовавшая на открытии PROEstate, выразила уверенность, что со временем форум встанет в один ряд с Каннским МИРМ. Однако в 2013-м году, после шести лет работы в Петербурге, PROEstate будет перенесен в Москву. Организаторы форума объясняют это решение снижением девелоперской активности в Петербурге, нехваткой новых проектов и недостаточным вниманием к мероприятию со стороны региональных властей.

Скандалы и расследования

В 2007 году завершилась трехлетняя эпопея с проектом Второй сцены Мариинского театра, в варианте всемирно известного архитектора Доминика Перро. ФГУ

Пункт закона о ГЧП, предусматривающий бюджетную компенсацию, очень пригодился инвестору – впоследствии он действительно потребовал от города возмещения затрат

по отбору участников проекта ГЧП на реконструкцию аэропорта был запущен в 2008 году. В июне 2009 года консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы», в состав которого входят VTB Bank Europe, управляющая аэропортом Франкфурта компания Fraport и греческая Copelouzos Group, стал победителем открытого конкурса. Тогда же было подписано ГЧП-соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково», до 2039 года. Здание централизованного пассажирского терминала было построено в 2013 году.

Инвестиционный урожай, который собирал Петербург в эти годы, требовал площадки для демонстрации достижений и новых проектов. Такой площадкой стал Международный инвестицион-

«Северо-Западная дирекция по строительству, реконструкции и реставрации» рассталась с архитектурным бюро г-на Перро. Дорабатывать проект отныне будут российские проектировщики. Комментируя данное решение, глава Роскультуры Михаил Швыдкой сказал, что, поскольку Вторая сцена Мариинского театра должна быть построена в 2009 году и на строительство остается всего 35 месяцев, то заказчик вынужден был «перевести дело в юридическую плоскость и действовать достаточно жестко». «Доминик Перро для нас сейчас не выдающийся архитектор, а сторона договора, не выполнившая свои обязательства. Он силен в создании архитектурных идей, но не смог разработать рабочую документацию, необходимую для начала строительства», – сказал Михаил Швыдкой.

Комитет по строительству Петербурга и надзорные службы проводят общегородскую проверку строительных площадок. Причиной внеплановых проверок строящихся объектов стали аварии с участием строительных механизмов, произошедшие в Петербурге, – падение крана на жилой дом на Камышовой улице и буровой установки на бассейн вблизи площади Александра Невского, причем последняя умудрилась упасть на бассейн дважды (повторное падение произошло спустя четыре дня после первого). Подписано трехстороннее соглашение между городскими управлениями механизации, Комитетом по строительству и МТУ Ростехнадзора по СЗФО о приостановке работы при обнаружении нарушений безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов и механизмов.

Генплан Петербурга, принятый в 2005 году, активно дорабатывался в 2006-2007 годах. Параллельно с поправками к Генплану, КГА разрабатывал один из главных строительных документов – Правила землепользования и застройки. Проект ПЗЗ представили на Градсовете в июле 2007 года. Затем начались общественные обсуждения. Процесс проходил бурно. Активно обсуждался вопрос высотного регламента. Много вопросов вызывали так называемые «локальные доминанты» – высотные здания, возвышающиеся над основной застройкой. Эксперты считали, что они испортят исторические виды Петербурга. Самые горячие споры возникали по поводу высотности здания Биржи на Васильевском острове, квартала «Измайловская перспектива», ЖК «Империал» на Московском проспекте, газпромовского небоскреба «Охта-Центр» и ряда других проектов. Закон о ПЗЗ был утвержден городским ЗакС в феврале 2009 года. Депутаты решили понизить 78 запланированных к строительству локальных доминант – только тех, которые подверглись наиболее серьезной критике. Однако без оговорок и исключений ПЗЗ просуществовал недолго. В июне 2009 года было принято Постановление «О порядке взаимодействия исполнительных органов власти при предоставлении разрешения на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства, реконструкции объектов капитального строительства». В нем был прописан порядок согласований проектов, высотность которых не соответствует ПЗЗ.

Ленобласть выходит на рынок

Застройщики всерьез заинтересовались прилегающими к Петербургу территориями Ленобласти. В 2007 году губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков официально дал добро на начало строительства нового города в Кудрово. План застройки на площади почти 500 га утвержден Правительством области. Губернатор пообещал, что строительство будет идти под жестким контролем. Роль стратегического инвестора досталась компании «СВП-Инвест» Сергея Петрова. Практически весь земельный участок, на котором предполагается вести строительство, в собственности этой компании. Перед «СВП-Инвест» стоит задача по формированию пуль застройщиков, которые реализуют в Кудрово свои проекты.

Кстати

В 2007 году – к своему первому юбилею – «Строительный Еженедельник» зарекомендовал себя на строительном рынке как профессиональный организатор конференций и круглых столов. В этом году газета открыла собственный «Информационный центр СТРОЙ-ПРЕСС», который быстро стал популярной деловой площадкой для руководителей ведущих строительных компаний, чиновников и организаторов event-мероприятий.