Информационно-публицистическая газета

ПЕРСОНА

Моя личная цель – сделать город, в который мне посчастливилось приехать и в котором я сейчас работаю, действительно лучшим мегаполисом мира.

Марат Хуснуллин,
заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства

Октябрь 2012

с шеф-редактором газеты «Персона» Т. Кривцовой

ПЕРСОНАльное интервью

СЛОВО РЕДАКТОРА

Любезные наши читатели!

Хотя не в правилах нашего издания давать журналистские комментарии, позволю себе рассказать о том, как я познакомилась с Персоной номера заместителем мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Маратом Хуснуллиным.

2006 год. Празднование Дня строителя в Москве, в Манеже. Среди почетных гостей Марат Хуснуллин, тогда министр строительства Республики Татарстан. На его радушное: «Приезжайте к нам в Казань!» – я ответила с великомосковским снобизмом: «Уж лучше Вы к нам!» Получается – как в воду глядела.

Талина Кривцова

БИОГРАФИЯ

Хуснуллин Марат Шакирзянович родился **9 августа 1966 года** в городе Казани.

Образование:

Окончил Казанский финансово-экономический институт (1990 год) по специальности экономист.

Прошел переподготовку в Открытом университете в Великобритании (2000 год) по специальности профессиональный менеджмент. Кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

с 1983 по 1984 год – лаборант обслуживания опытных установок Казанского финансово-экономического института;

с 1984 по 1986 год – служба в Советской Армии;

с 1986 по 1987 год – лаборант ТСО Казанского финансово-экономического института;

с 1987 по 1995 год – главный бухгалтер, председатель строительного кооператива «Темп» города Казани;

с 1995 по 1997 год – генеральный директор ООО «Интерпластсервис»;

с 1997 по 2000 год – генеральный директор ООО «Строительная торгово-промышленная фирма «Ак Барс» города Казани;

с 2000 по 2001 год – заместитель генерального директора – директор по материально-техническим ресурсам, инвестициям и строительству ГУП ПЭО «Татэнерго»;

с 11 мая 2001 года – министр строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Татарстан;

с 18 ноября 2010 года постановлением правительства Москвы № 1023-ПП назначен руководителем Департамента городского строительства города Москвы;

с 2 декабря 2010 года назначен заместителем мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства.

Награды и поощрения:

Медаль «За заслуги в проведении Всероссийской переписи населения» (2002 год);

Почетная грамота Государственного комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу (2003 год);

Почетное звание «Почетный строитель России» (2004 год);

Почетное звание «Заслуженный строитель Республики Татарстан» (2005 год);

Медаль «В память 1000-летия Казани» (2005 год);

Медаль «100 лет профсоюзам России» (2005 год);

Благодарственное письмо Кабинета Министров Республики Татарстан (2007 год);

Благодарственное письмо Президента Республики Татарстан (2008 год);

Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени (2008 год);

Орден «За заслуги перед Республикой Татарстан» (2010 год).

Семейное положение:

Женат, трое детей: сын и две дочери.

Хобби – волейбол.

– Марат Шакирзянович, Вы сделали головокружительную карьеру, завидную для многих молодых и энергичных людей. И это не просто высокий пост, а масштабная созидательная деятельность. В чем секрет Вашего успеха? Чем Вы себя мотивируете?

– Вы знаете, я родился в год лошади, наверное, поэтому я и работаю, как лошадь. Бывает время, когда устаю, но ничего, это нормально.

– Ваши жизненные принципы?

– Человек должен быть порядочным, честным и профессионалом своего дела.

– Вы по этому принципу формируете свою команду?

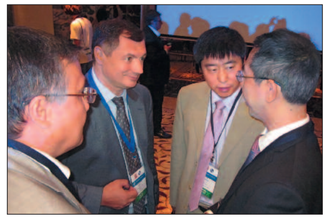
– Да.

– Абсолютное доверие или «доверяй, но проверяй»?

– Абсолютного доверия нет. Москва – большой город, где много соблазнов. Стоимость принимаемых решений очень высока, поэтому доверять, к сожалению, всем нельзя. Я всегда надеюсь на лучшее, верю, что можно доверять, но не всегда это удается.

– Как бы Вы одной фразой охарактеризовали деятельность строительного комплекса Москвы в последние 10 лет?

– Масштабно. Москва при всех своих плюсах и минусах – это громадный мегаполис с очень большим объемом строительства. В процессе развития были какие-то ошибки и, возможно, что-то не совсем качественно и в нормальные сроки было построено. Но это жизнь. К этому надо относиться философски. Надо учитывать все ошибки и делать лучше.



– Казань была признана одним из самых комфортных городом для проживания. Чтобы Вы хотели перенести из своего опыта работы там в Москву и что уже переносите?

– Могу сказать, что я научился строить строго по соотношению цена–качество. Объекты, которые я строил на своей прежней работе по этому соотношению, имеют очень высокий показатель. Второе – сроки. Считаю, что российские технологии и сроки строительства совершенно недопустимы. Мы должны работать значительно быстрее. Для Москвы это особенно важно, потому что любая стройка приносит дискомфорт жителям соседних домов.

Фото РИА

Минтимер Шаймиев, Владимир Путин и Марат Хуснуллин во время осмотра экспозиции республиканских проектов в рамках программы «Доступное и комфортное жилье – гражданам России». 2007 год.

– В Казани совсем не бываете?

– Бываю, но очень редко. Поэтому фактически забываю тот этап жизни. Он уже уходит в прошлое.

– И город тоже?

– Нет. Как можно забыть город, в котором ты вырос, работал, сделал столько... Конечно, никогда не забуду. Просто, честно говоря, скучать и думать времени нет.

– Если не секрет, расскажите, пожалуйста, о своей семье. Считаете ли Вы себя успешным в личной жизни?

– У меня трое детей, жена, я очень успешен в личной жизни.

– Как Вам удается все успевать – быть успешным и на работе, и в личной жизни?

– Наверное, все-таки воспитание. Детьми занимается жена. Но вот мой сын с шести лет, когда у меня есть возможность, всегда со мной, и на работе и в субботу, и воскресенье.

– А сколько детям лет?

– Дочери 21 год. Она оканчивает университет в Англии. Хорошо учится, отличница. Сыну 17 лет. А вот он учиться не любит. Хорошо, что готов работать. Очень настроен на работу. Младшей дочери 4 года. Она без всякой тени сомнения переехала со мной в Москву. Трехлетней переехала. Остальные члены семьи сомневались и не хотели, а вот младшая сразу согласилась, даже не сомневаясь.

– А сын бывает с Вами на субботних объездах?

– Да, я вожу сына с собой.

– Вы хотите, чтобы он тоже стал строителем?

– Хотелось бы, но нынешним детям тяжело что-то навязывать. Хотят жить по-своему. Работа строителя тяжелая. Ее надо любить, чтобы ею заниматься. Не убежден, что современная молодежь стремится на стройку. Есть, конечно, такие, которые любят и хотят строить, заниматься новыми технологиями. Но таких людей не так много.

– Что Вам больше нравится цель или процесс ее достижения? Для Вас важно, каким образом она достигается?

– А у меня на самом деле много целей. Есть цели, которые я ставлю перед собой каждый день. Есть, которые ставлю себе на неделю, на месяц, на год, на полгода, на пять лет вперед. Я вообще живу и работаю по программно-целевому методу. У меня есть четкая программа, что я в жизни хочу достигнуть и за какие сроки. И достигаю. До сих пор все цели, которые я себе в жизни ставил, я достигнул.

– В обозначенные сроки?

– Сроки, бывает, что плывут, бывает не стопроцентное выполнение цели, но в конце концов все поставленное перед собой все равно обязательно достигну.

– Какая у Вас сейчас Ваша личная цель?

– Я реально хочу сделать город, в который мне посчастливилось приехать и в котором я сейчас работаю, действительно лучшим мегаполисом мира. Над этим и работаю.

– Будем надеяться, что и эта грандиозная цель будет достигнута. А что конкретно для этого предпринимаете? Кстати, помог Вам в этом конкурс на лучший проект развития московской агломерации?

– Все команды, участвовавшие в конкурсе, дали рекомендации, что надо думать не только о глобальном развитии города, но и о деталях, создающих комфорт: о том, где люди будут гулять, отдыхать, какая будет инфраструктура. И я тоже так считаю. Участники конкурса показали развитие Москвы через взгляд горожанина. И мне это очень понравилось. Мы будем эти предложения прорабатывать.

Все команды обратили свое внимание на территории, прилегающие к Москве-реке. Это очень полезные разработки. У нас колоссальный потенциал развития береговых территорий. Практически все участники указали и на большой потенциал развития промышленных зон. Любую работу посмотрите.

– При подведении итогов конкурса учитывались ли параметры, связанные с экологией? Город растет, значит об экологии надо думать все больше и больше.

– Когда мы оценивали подготовку материалов, то смотрели по четырем основных направлениям: «Экология», «Транспорт», «Социально-экономическое развитие» и «Влияние в целом на развитие всей агломерации».

Что касается экологии, то у нас было обязательное требование: при подготовке проектов не уменьшать процент зеленых насаждений на новых территориях. Раздел экологии есть в каждом проекте.

– Но пока главная столичная головная боль – это пробки. Расскажите подробнее о развитии общественного транспорта и уличных дорожных сетей.

– Да, транспорт, это основная проблема Москвы. Именно поэтому на конкурсе победил проект французской компании «Grumbah-Wilmotte». Реализация этого проекта стоит немалых денег. Но именно он дал полное представление о том, как должна развиваться транспортная сеть на этой территории.

Серьезно продумываем возможность строительства линий скоростных трамваев, так как это значительно дешевле и во многих случаях выгоднее, чем метро...

– Конкурсанты будут участвовать в практической реализации своих проектов?

–Мы очень хотим привлечь к дальнейшей работе все команды. Потому что тот опыт, который они уже накопили, конечно, хотелось бы использовать. К тому же мы планируем организовывать различные городские конкурсы проектов по локальному развитию этих территорий. И очень надеюсь, что все, кто принимал участие в нынешнем мероприятии, будут сотрудничать с нами и дальше.

Марат Хуснуллин:

«Живу и работаю по программно-целевому методу».

– Вы были председателем жюри международного конкурса на создание концепции развития московской агломерации «Большая Москва». Признайтесь, именно Ваше мнение было определяющим при выборе финалиста конкурса?

– Положив руку на сердце скажу, никакого влияния на членов жюри, никаких попыток изменить их мнение, что-то подтасовать, слава Богу, не было. Все арбитры, и российские, и иностранцы – профессионалы. У нас была задача собрать для оценки концепций независимых людей. И мы с ней справились. Список членов жюри был утвержден за несколько дней до окончания конкурса.

Я проголосовал за двух из трех финалистов. И мне лестно, что мое мнение совпало с мнением таких уважаемых во всем мире людей.

– Когда будет определен объем необходимых инвестиций в развитие Москвы в новых границах? И сможет ли столица ограничиться собственным бюджетом или придется обращаться за федеральной помощью?

– Определение объема инвестиций – очень серьезная работа, и на окончательный расчет потребуется время. Пока же девять команд сформулировали свои предложения и представили нам шесть возможных стратегических путей развития Москвы. Проанализировав все эти предложения, мы до конца года составим техническое задание на подготовку мастер-плана. Это не аналог генерального плана, а скорее, план, связанный с экономикой развития новых территорий с учетом всей московской агломерации. И только тогда у нас будет основа для точного расчета затрат на реализацию проекта, который должен быть самоокупаемым. Задача максимум – обойтись без бюджетных денег и при этом улучшить существующую ситуацию в Москве.

– Москва взаимодействует с областными властями?

– Наши коллеги из Подмосковья принимали участие в подготовке технического задания на разработку конкурса по развитию московской агломерации. На всех семинарах присутствовал главный архитектор московской области. Более того мы договорились с новым областным руководством о том, что продолжим практику проведения регулярных совещаний по градостроительному развитию двух регионов.

– Как Вы оцениваете идею создания скоростного коридора? Возможно, что он дойдет до аэропорта?

– Это необходимость. И мы уже сейчас при планировании территорий закладываем красные линии такой дороги. Но кроме того, не зависимо от будущих скоростных трасс проведем реконструкцию железнодорожных путей, чтобы уже сегодня была возможность поездом из одного аэропорта попадать в другой. И такие проекты уже разрабатываются.

– Планируется ли возведение каких-то других сооружений вокруг такого скоростного коридора?

– Безусловно, инфраструктуру будем развивать везде. Наша задача не просто построить железную или автомобильную дорогу. Важно, чтобы деньги, вложенные в инфраструктуру, окупились привлечением дополнительного капитала, чтобы вокруг дорог появились рабочие места, объекты недвижимости, которые дадут дополнительные налоговые поступления в бюджет города.

– Если строительство федерального центра отложится, как изменится интенсивность развития новых территорий с точки зрения объемов вложений, масштабов и сроков?

– Тогда этот процесс будет более длительным. Но переезд федеральных чиновников на новую территорию – это только часть концепции развития территории. Важная, но часть. При этом независимо от того, какие будут приняты решения, нам все равно нужно формировать полицентричное развитие Москвы, создавать новые центры развития. Вот Сколково же развивается полным ходом, что четко ложится в нашу концепцию, так как это будет серьезный центр развития и притяжения.

Планируем и в Коммунарке построить дорожно-транспортную сеть и инженерную инфраструктуру для создания там административно-делового кластера, чтобы перевести туда часть рабочих мест из центра столицы.

Мы уже ведем переговоры практически со всеми крупными застройщиками, землевладельцами и инвесторами на присоединенной территории. Договариваемся, чтобы на своих участках они проектировали и рабочие места, и жилье.

– Марат Шакирзянович, как Вы решаете вопрос с кадрами для строительства транспортной инфраструктуры? Хватает ли строителей? Какова их квалификация?

– Правительством Москвы созданы все условия для развития серьезного транспортного строительства. Деньги на эту программу выделены, проекты есть, но самое узкое место – кадры. Транспортников, которые умеют строить метро, дороги, нам не хватает. Мы знаем эту проблему и решим ее.

– В Москве, особенно на новых территориях города, остро стоит проблема самостроя. Как будут вестись работы по выявлению незаконных построек и какова их судьба?

– Есть генеральный план, который является законом. Именно этот документ отвечает за сохранение и эксплуатацию общественного пространства. Если на территории города кто-то незаконно что-то строит – он крадет это пространство у населения. И к нему надо применять соответствующие меры. Но объективности ради надо признать, что есть достаточно много случаев, когда строителям-инвесторам административно не дают соблюсти все условия закона. Поэтому мы такие случаи разбираем на специальной комиссии по самострою. Но если инвестор начал строить, не соблюдая закон, или объект уже построен с нарушениями, мы его будем сносить.

Сегодня в прежних границах города на учете находится порядка 529 капитальных объекта общей площадью 300 тысяч квадратных метров, которые обладают признаками самовольного строительства. Из них, я думаю, по половине будут приняты решения комиссией, а дальше – обращение в суд. Он и поставит точку. Если суд признает, что требования комиссии законны, то тогда это здание подлежит сносу.

Что касается новых территорий, то должен отметить, что мы регулярно выезжаем на место и ведем осмотр строительных площадок. Отдельное подразделение Стройнад-зора инспектирует территории методом сплошной проверки. Снимают с помощью беспилотного самолета всю территорию и смотрят, где по факту идет строительство, дальше по реестру выданных разрешений проверяют законность этого строительства. На сегодняшний день они уже выявили более сотни объектов, которые обладают признаками самовольного строительства. Если комиссия примет решение, что оно незаконно, тут тоже придется обращаться в суд.

– И снесете в том числе и жилые дома?

– Есть и жилые, и нежилые. Бывает и так, что собственник участка в 10 соток строит жилой дом до полутора тысяч квадратных метров на 10–12 квартир. Вроде, поскольку земля под этим домом его собственность, он имеет на это право. С юридической точки зрения, вроде, все законно. Но в градостроительном плане такого дома нет. На территории поселка, где нет никакой инфраструктуры – нет школ, дорог, инженерии, строить такие дома нельзя. Да и если случится пожар, могут погибнуть люди, так как подъезда нет, воды тоже...

Поэтому думаем, как эту юридическую коллизию разрешать.

– Может, не сносить, а узаконить и помочь?

– Комиссия всесторонне разбирается в каждом конкретном случае. Если есть возможность признать такое строительство законным, мы стараемся этот дом оставить. Сносим по решению суда, только если это грубое нарушение.

– Каковы перспективы строительства Кожуховской линии метро?

– Что касается Кожуховской ветки, то по ней мы действительно несколько продлили срок принятия решения. Потому что поставили себе задачу не строить метро глубокого заложения. Станция глубокого заложения стоит в среднем на 2 миллиарда дороже, чем мелкого, и срок ее строительства на два года дольше. По первоначальному варианту вся Кожуховская ветка должна была проходить глубоко под землей. Мы детально проанализировали проект и приняли решение, что из 9 строящихся станций 7 будут мелкого заложения, а две – оставим глубокого. Кожуховская ветка метро будет построена к шестнадцатому году. Это точно.

– Вы обещали, что с незавершенкой в Кожухове будете бороться решительно. Что-то с тех пор изменилось?

– Я неоднократно собирал тамошних инвесторов, которые должны были построить эти объекты. Там были вопросы, связанные с частичным оформлением инвестконтрактов. Сейчас мы, наконец, эту юридическую работу провели и сняли все вопросы связанные с нашей экономической политикой, теперь они должны достроить все свои объекты.

– Марат Шакирзянович, власти Москвы утвердили проект реконструкции участка дороги от МКАД до Шереметьево. Что предполагает эта реконструкция?

– Те, кто ездит по Ленинградскому шоссе, знают, насколько там плотная застройка, особенно в Химках. Поэтому планировать какую-то генеральную реконструкцию этого шоссе не

stroi.mos.ru

приходится. Максимум, что сможем сделать, так это добавить дополнительные полосы для автобусов и маршруток. То есть существующую дорогу мы расширим на количество полос для общественного транспорта. Плюс кое-где расширим дороги, но это уже после Химок. Проект сейчас находится на экспертизе. До конца года она будет закончена. Думаю, что в следующем году проведем конкурсы и приступим к реализации этого проекта.

– А когда будут завершены работы на Шоссе Энтузиастов? Там давно тяжелая транспортная ситуация...

– На шоссе Энтузиастов закончим все работы в начале следующего года.

– Как московский стойкомплекс взаимодействует с областными строителями. Какие-то совместные решения принимаются? Например, по Ярославскому шоссе, где реконструкция идет полным ходом.

– По трассам, которые связаны с федеральными службами – Минтрансом и Росавтодором, мы все графики строительной реконструкции наших магистралей и федеральных трасс согласовали. По двум–трем графики совмещены пока не полностью, но в основном они тоже совпадают.

А что касается работы с нашими коллегами из Московской области, то там уже полностью новая команда. И ей нужно время на осмысление всех градостроительных проектов. Если нам понадобилось полтора года на осмысление и пересмотр градостроительной политики, то и им тоже нужно время. А отношения у нас хорошие, добрые, человеческие и деловые. Мы регулярно встречаемся, обсуждаем рабочие вопросы, и уже есть ряд совместно решенных проектов.

– Ко Дню города, наверное, сдали какие–нибудь объекты?

– Конечно. Целый ряд объектов, в том числе и социально значимые: детские садики, школы, долгожданный кадетский корпус. В Новокосине открылась новая станция метро.

– Ваши ближайшие планы на сегодня...

– Сегодня обязательно буду играть в волейбол. Форма у меня с собой. Завтра у нас объезд по новым территориям и штаб по строительной политике, а также на всех объектах будут проходить выездные рабочие штабы. И завтра, и в воскресенье мы тоже работаем.

(Продолжение на стр 4, 6, 9, 10)

Транспортное строительство – новый курс

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ *(продолжение)*

– Марат Шакирзянович, как стройкомплексу удается контролировать качество такого масштабного строительства, которое сейчас ведется в городе?

– Обеспечение высокого качества строительства – одна из главных задач, которые сегодня стоят перед нашим стройкомплексом. Сейчас выделяем Мосгосстройнадзору дополнительные средства, чтобы полностью обеспечить эту организацию всем, что нужно для контроля за качеством объектов. Это измерительные приборы и другая техника, в первую очередь для строительства метро и дорог. Именно для надзора за строительством метрополитена мы создали специальное подразделение и специальную лабораторию.

Кроме того, мы в контрактах заложили, не побоюсь этого слова, «драконовские» штрафные санкции за нарушения качества строительства, измеряемые десятками миллионов рублей. Если объект возводится с нарушением технологии или без соблюдения техники безопасности, мы имеем полное право наказывать строителей на деньги.

Андрей СУТЯГИН
Генеральный директор ОАО «Гордорстрой»

– Андрей Юрьевич, Гордорстрой – одна из старейших дорожных организаций Москвы со своими традициями и отлаженным производством. Как Вы восприняли те новшества, которые были введены командой Хуснуллина: ужесточение требований к безопасности труда и к экипировке?

– На стройке это, как «Отче наш». Спецодежда фирменная, мы в нее одеваем людей уже в течение двадцати лет. Она у нас и зимняя, и летняя обязательно с нашими логотипами. Летом перешли на новую, облегченную, из хлопчатобумажного материала. Чтобы строителям не так жарко было.

Каску с фиксатором, чтобы с головы не сваливалась, я на себе проверял. Не падает. Сейчас на стройке у всех рабочих специальные солнцезащитные пылезащитные очки, пристегнутые к каскам.

Питьевая минеральная вода на наших стройплощадках уже лет 20. У нас работает 650 человек, и мы их всем обеспечиваем, чтобы люди чувствовали себя комфортно. А то когда в грязи, бедные и несчастные, что с них спросишь!?

– И гастарбайтеров обеспечиваете?

– У нас только москвичи да пара бригад из ближних областей России вахтами работает. Хотя многим строителям старой закалки уже под шестьдесят. Молодежь не очень-то идет на стройку. Где все ПТУ?

Нет учебных заведений, которые выпускали бы квалифицированных рабочих. Приходится учить с нуля. Есть опасность, что лет через 5–10 строительные организации будут самоликвидироваться из-за того, что просто некому будет работать.

Наша компания за качество отвечает именно потому, что работают профессионалы.

– А какими объектами сегодня можете похвастаться?

– На Люберецких полях создаем всю инфраструктуру для четырех микрорайонов. Это и вода, и тепло, и водостоки, и канализация, и уличное освещение, и дороги.

Участвуем в реконструкции Профсоюзной улицы, где строим дублеры, готовим площадку для большой эстакады.

Заканчиваем строить три проезда в Южном Бутове для 1-го, 2-го, 3-го и 4-го микрорайонов.

– Что думаете о новом руководстве комплекса?

– Марат Хуснуллин производит впечатление человека, обладающего харизмой и способного принимать самые острые решения.

Хотелось бы, чтобы он обратил внимание на наш Гордорстрой: у нас есть, чем поделиться – и опыт, и мастерство, и кадры. Ждем его у нас на объектах.

Андрей БОЧКАРЕВ
Руководитель Департамента строительства города Москвы

Родился в 1972 году в городе Тюмени. Окончил Тюменский инженерно-строительный институт по специальности промышленное и гражданское строительство и аспирантуру, к.эн. Работал в Тюмени, Москве, затем в компании «Bechtel» в Великобритании, в США и других странах.

Увлекается активными видами спорта, включая элементы экстремального, любит путешествовать, предпочитает активный отдых: горный велосипед, гидроцикл, мотоцикл, охота, в меньшей степени рыбалка.

– Как же Вы со своей европейской ментальностью относитесь к особенности российских строителей все доделывать в последнюю ночь перед сдачей объекта?

– Ну, естественно, плохо отношусь. Но если человек вообще ничего не делает, то ему и последней ночи не хватит. Долгая раскачка, такое неустойчивое исполнение работы в процессе строительства и накат, раскрутка в самом конце просто героические усилия – это то, от чего мы пытаемся уйти, так как нам не нужен аврал в конце, нам нужна нормальная, постоянно напряженная ежедневная работа. Это – залог успеха!

– Андрей Юрьевич, Вы работали в западных фирмах. А как попасть в такую компанию?

– Очень просто. Отправляете свое резюме руководству. Вас вызывают на собеседование, и вы четыре часа разговариваете со специалистами «Bechtel» на английском языке. Я сказал им, что мне все равно, на каком объекте и в какой стране работать, лишь бы в крупной компании. И в итоге в 1998 году оказался в Лондоне.

– И что Вы там строили?

– Новую высокоскоростную железную дорогу от Ла-Манша до центра Лондона.

– Надо же, я ездила по этой дороге.

– Ну и как она? Понравилась?

– Ну да, как и все дороги Франции и Великобритании. А как Вам удалось в свои 40 лет и в Англии, и в США поработать, и в России что-то построить?

– А еще в Швеции, Африке и Юго-Восточной Азии, где все это время занимался реализацией крупных инженерно-строительных проектов. Работал в нефтехимической, металлургической и оборонной отраслях.

– Но самые сложные участки, конечно, были в России?

– Везде своя специфика и свои сложности. В одном месте проще работать с людьми и с технологиями, в другом сложнее – с природой.

Строительная площадка ИФСК «АРКС»

– В Швеции климатические условия близки к нашим, шведы тоже часто асфальт перекладывают?

– Так часто, как у нас, не перекладывают.

– Наверное, у них строительные материалы лучше, если дорожное покрытие не разрушается?

– Дорожное покрытие не разрушается, потому что они лучше работают на всех этапах. Это и производство строительных материалов, подготовка строительной площадки, а главное – у них четко соблюдается технологическая дисциплина. Общая культура производства гораздо выше.

По экспертным оценкам, технологическое отставание России от США лет на 30–50. Но и у Китая 20 лет назад оно было на 60–70 лет, а сейчас это практически вторая экономика в мире. И нам надо серьезно заниматься повышением уровня культуры производства на строительных площадках, техники безопасности и в корне менять свое отношение к технологиям, и в частности в строительстве.

– Предпочитаете иметь дело с предприятиями высокой культуры производства?

– Стараемся всем нашим подрядным организациям привить высокую культуру производства. Оговариваем свои требования к качеству и определенным стандартам работы, которые превышают наши российские стандарты и соответствуют более высокому технологическому развитию.

– У Хуснуллина те же требования?

– Абсолютно те же. Но мы пришли к пониманию этого немного разными путями. Марат Шакирзянович, курируя от правительства Республики Татарстан строительство крупного нефтехимического завода в Нефтекамске, наблюдал, как один из подрядчиков – крупная американская компания Fluor – начинала все свои совещания с обсуждения вопросов культуры производства и техники безопасности.

– И теперь начинает с этого каждое штабное совещание строителей в Москве… Уже можно приехать на объект и порадоваться культуре производства?

– Скажем так, больших достижений пока нет, но положительные сдвиги есть.

– Приведите пример компаний, которые ответственно относятся к этому вопросу.

– «АРКС», «Космос»… Вы можете сами съездить на строительную площадку Балтийского тоннеля на Ленинградском шоссе или на Каширское шоссе и посмотреть.

Руководители строительных организаций, правда, не всех, уже понимают, что безопасность и культура производства на стройке это главное. У рабочих должны быть и защитные очки, каска, и обувь с защищенными подошвой и носком…

Мы еще год назад объявили о том, что будем требовать именно такой экипировки всех рабочих на стройках, чтобы компании сумели закупить эти атрибуты техники безопасности.

Дмитрий СИМАРЕВ
Президент группы компаний «АРКС»

– Дмитрий Валерьевич, ИФСК «АРКС» ведет реконструкцию южной вылетной магистрали столицы – Каширского шоссе. По контракту срок сдачи в эксплуатацию – 2-й квартал 2013 года. Но заместитель мэра Марат Хуснуллин просит Вас запустить движение уже в текущем году. Это возможно?

– Да, мы постараемся запустить движение уже в декабре, чтобы эффект от нашей работы москвичи смогли почувствовать как можно скорее. Для увеличения пропускной способности Каширского шоссе проектом реконструкции предусмотрено производство работ на 9,5 км магистрали с перекладкой инженерных коммуникаций и частичным расширением проезжей части за счет центральных и боковых газонов, устройством заездных карманов и строительством дублеров на участках. Кроме того, надо уменьшить количество светофоров и изменить цикл работы трех светофоров в сторону увеличения фазы для пропуска транспортного потока по прямому ходу Каширского шоссе.

– «АРКС» уже не в первый раз демонстрирует не только готовность, но и способность строить быстро. Как Вам это удается?

– Просто нужно уходить с работы в час ночи и вставать в 6 утра *(смеется)*. Ну а если серьезно, то мой ответ – коллектив. Люди, которые понимают значимость таких понятий, как «репутация» и «держать слово». В компании работают настоящие профессионалы. Они умеют вкладываться, а мы поощряем их стремление работать лучше, быстрее и совершенствовать производственный процесс. И это не только премиальная система, но и солидный социальный пакет для работников, включающий добровольное медицинское страхование.

Эстакада, соединяющая проспект Защитников Отечества в Некрасовке с Комсомольским проспектом в Люберцах

Своим сотрудникам и их детям мы предоставляем льготные путевки в санатории, дома отдыха, в оздоровительные лагеря. У нас существует профсоюзная организация, причем не формальная, а реально работающая. Когда у людей возникает какая-либо жизненная проблема, они не бегут к генеральному директору, а идут за помощью к своему профсоюзному лидеру Владимиру Валентиновичу Зернову. Он выходит с предложением к руководству, и если мы находим, что проблема есть, то помогаем ее решить системно, уже на другом уровне.

Особой популярностью среди наших работников пользуются спортивные соревнования по футболу, легкой атлетике, лыжам, боулингу, бильярду, дартсу и другим видам. Большинству людей нравится подобное отношение руководства к людям, это позволяет им чувствовать себя неотъемлемой частью организации, в которой они работают.

– Как работается с командой Хуснуллина?

– Что касается управления московским строительством, то системных проблем достаточно много, но их решение не зависит от руководства стройкомплекса. У меня как у руководителя строительной компании очень много претензий к 94-му федеральному закону, главная цель которого – добиться понижения цен при проведении госзакупок. И это главный критерий при определении исполнителя государственного заказа. В результате в конкурсе участвуют безответственные люди, которые дают снижение цены до 35 процентов, потом выходят на площадку, поковыряются, посетуют, что им не дают работать, и уйдут. И сами объект не сделали, и другим не дали. Такие люди разрушают бизнес, а законодательство против них бессильно.

Марат Хуснуллин:

«Бюджет транспортного строительства Москвы на этот год составляет 7 миллиардов долларов, и в ближайшие девять лет мы эту цифру снижать не будем. Мэр Москвы Сергей Собянин поставил задачу сократить расходы и найти деньги внутри бюджета на решение транспортных проблем.
Для нас транспорт – задача номер один!»

С. Собянин, А. Черняков, М. Хуснуллин А. Бочкарев

Андрей ЧЕРНЯКОВ
Президент ООО «НПО «Космос»

Доктор технических наук. Является автором 29 запатентованных изобретений и более 40 научных трудов.

Лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники.

– Андрей Валерьевич, НПО «Космос» является генеральным подрядчиком на одном из наиболее социально востребованных и значимых объектов транспортного строительства в Москве – реконструкции «Большой Ленинградки», в том числе строительство уникальных автодорожных тоннелей – Ленинградского, Волоколамского, Балтийского. Расскажите об этом.

– Правительство Москвы из года в год наращивает темпы и объемы дорожного строительства для решения проблем транспортной доступности, повышения пропускной способности основных магистралей. Радиально-кольцевая схема организации городского движения, доставшаяся Москве от генеральных планов прошлого, с годами оказалась далекой от идеала и не приспособленной к современным условиям. Решением транспортных проблем становится совершенствование схемы организации транспортных потоков, строительство новых дорог и модернизация существующих с предпочтением развязок тоннельного типа, позволяющих сохранить историческую застройку Москвы; убрать автотранспортные потоки в тоннели, обеспечив более комфортную жизнь горожанам на улицах города.

Все силы нашей компании, весь научный, творческий и профессиональный потенциал направлен на решение поставленных правительством города задач в самые сжатые сроки.

Концерн выполняет заказы правительства Москвы, реализуя современные высокотехнологичные проекты реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Возводимые НПО «Космос» автодорожные тоннели придают новое качество городской инфраструктуре. Появляются не просто дороги под землей, а высокотехнологичные тоннели нового поколения с совершенными системами безопасности и управления движением.

– Вы упомянули сжатые сроки. Действительно, сегодня для транспортного строительства Москвы характерно существенное ускорение его темпов. Да и правительство и москвичи именно этого требуют от строителей. Какие новые технологии позволяют вам добиться такого ускорения?

– При реконструкции Ленинградского проспекта специалистами НПО «Космос» применяются такие передовые наукоемкие технологи, как горизонтальное инъектирование в слабонесущих неустойчивых грунтах и горизонтальное шнековое бурение. Разработанные НПО «Космос» запатентованные технологии укрепления грунтов позволяют регулировать процессы твердения грунтоцементных свай. Применяются различные способы организации строительно-монтажных работ без перерыва движения автотранспорта.

В результате объединения данных технологий и привнесения собственных запатентованных разработок инженерами НПО «Космос» создан уникальный метод высокоинтенсивного строительства конструкций тоннельного типа, позволяющий создавать сложнейшие инженерные объекты в условиях мегаполиса в кратчайшие сроки. Так, например, применение НПО «Космос» собственных запатентованных технологий и уникальных материалов позволило построить и ввести в эксплуатацию сложнейший автодорожный Ходынский тоннель не за 36 месяцев, как предусмотрено проектом, а за десять.

Инженерам НПО «Космос» удалось поднять конструкции Ходынского тоннеля над подземными реками, выполнить методом инъектирования (по Jet-технологии) специальное плато, ставшее опорой для свай, которые в отличие от первоначального проекта устраивались не сплошной стеной, а с определенным шагом. Это обеспечило беспрепятственное течение подземных вод и предотвратило возможное разрушение подземных коммуникаций и фундаментов близстоящих зданий.

– А что можете рассказать об увиденном нами уникальном Центре управления проходкой (ЦУП).

– Впервые в российской практике горнопроходческих, подземных работ НПО «Космос» создало возможность прогнозировать все воздействия от производимых работ на подземную среду и подземные сооружения до начало и непосредственно в процессе строительства.

При осуществлении проходки в ЦУП на экраны мониторов в режиме реального времени поступает информация об изменении состояния грунтов при проходческих работах. Данные о разрежении грунта или его избыточном давлении фиксируются тысячами специальных датчиков. Все решения по характеру проходческих работ принимаются на основе точных расчетов с применением методов числового моделирования.

– Ну а какой участок на Ленинградке самый сложный? Какие трудности были при строительстве?

– В составе реконструкции Ленинградского проспекта одним из самых значимых объектов транспортного строительства в Москве является многоуровневая транспортная развязка в районе станции метро «Сокол». Ее уникальность состоит, в том числе, и в одновременном возведении конструкций Ленинградского, Волоколамского и Балтийского автодорожных тоннелей.

Возведение Балтийского тоннеля – это единственное на сегодняшний день строительство автодорожного тоннеля под действующим метрополитеном, по уникальности и сложности не имеющее аналогов в мире.

С самого начала пришлось решать вопросы устойчивости грунтов при строительстве основных конструкций тоннелей, сохранности близлежащих зданий и подземных сооружений, переустройства сотен километров подземных инженерных сетей, подземных рек и так далее.

Поставленные задачи нами решаются с помощью единения усилий специалистов НПО «Космос», обладающих уникальным опытом подземного строительства в мегаполисе, талантливых проектировщиков, ученых и служб заказчика.

Работы ведутся в соответствии с долгосрочными градостроительными планами, учитывающими прогнозы развития данной городской территории, в строгом соответствии с директивными сроками правительства Москвы. При этом автомобильное движение на важнейшей городской магистрали в период строительства ни на минуту не прекращалось. Такая задача изначально была принципиальной позицией нашего объединения, и она выполнена.

– Какие задачи дорожного движения решит новый Балтийский тоннель?

– Транспортный поток по Балтийскому тоннелю приходит на улицу Большая Академическая. До сих пор улица Балтийская была тупиковой, ограничивалась Московской железной дорогой. Сегодня, когда под путями проложен Балтийский автодорожный тоннель, возникнет связка Ленинградского проспекта с Большой Академической улицей и Дмитровским шоссе с одной стороны Ленинградки, а с другой стороны появится выход с Ленинградского проспекта к Рублевскому и Можайскому шоссе через Звенигородский проспект. В итоге получится северо-западная хорда, которая свяжет районы четырех административных округов столицы – Западного, Северо-Западного, Северного и Северо-Восточного.

Работы, выполняемые НПО «Космос» по реконструкции улицы Большая Академическая и последующее открытие движения, это создание второго участка северо-западной хорды, что является подтверждением неукоснительного исполнения планов правительства Москвы по решению транспортных проблем города.

Кроме того, открытие движения по Балтийскому тоннелю позволит перенаправить до 1500 единиц транспорта в час с Ленинградского шоссе в сторону улицы Космонавта Волкова, что равносильно увеличению пропускной способности Ленинградского шоссе на 25 процентов, а также повлияет на снижение загруженности Кутузовского проспекта, Третьего транспортного кольца и западного участка МКАД.

Сегодня необходимо опережать стремительные темпы развития Москвы, создавать и реализовывать проекты, основанные на научных достижениях, позволяющие в сжатые сроки возводить сложнейшие объекты транспортной инфраструктуры.

Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ *(продолжение)*

– Марат Шакирзянович, как изменится политика строительного комплекса в связи с необходимостью обустройства новых территорий Москвы?

– Необходимо создавать рабочие места, построить современную социальную, инженерную и транспортную инфраструктуру. Сейчас там катастрофически не хватает садиков, школ, дорог, инженерных коммуникаций. Зато жилье строится полным ходом. Уже запланировано строительство пятидесяти миллионов квадратных метров жилья. Я выезжал на эти объекты. Грустная картина…

Допустить градостроительное развитие Москвы в новых границах с теми же ошибками, которые на сегодняшний день уже существуют, мы не можем. Поэтому планы по новой территории будем пересматривать. И обязательно создадим там площади для административно-делового центра.

– Одна из идей расширения Москвы была в том, чтобы переселить чиновников из центра столицы и таким образом разгрузить там движение. Рассматривается такой вариант, что власти передумают переезжать и строить федеральный центр не придется?

– У нас не было цели выселять чиновников за пределы Москвы. Но практически все участники конкурса подтвердили, что для Москвы необходимо полицентрическое развитие. Нужно создать новые центры притяжения вокруг Москвы. Один из вариантов быстрого создания мощного центра притяжения – это, конечно, федеральный центр. Принять решение о переезде достаточно сложно. И вопрос действительно спорный.

Есть поручение президента конкретно отработать эти механизмы и все посчитать. Эта работа активно ведется рабочей группой на уровне правительства. Если даже не будет решения о всеобщем переезде или оно будет частичным, то в любом случае необходимо создавать новые центры притяжения.

Если туда переедет Правительство РФ – этот процесс пойдет быстрее. Но мы в любом случае должны будем создавать там условия для бизнеса, чтобы компании на нормальных условиях получили землю для создания рабочих мест. К нам уже поступили десятки обращений от крупных инвесторов, которые хотят на новой территории построить свои офисы, если мы гарантируем, что там будет хорошая транспортная инфраструктура. Поэтому мы уже приступили к проектированию реконструкции Калужского шоссе. Оно будет десятиполосным с удобными развязками. Дополнительно свяжем его с Киевским шоссе. Непосредственно к работам приступим уже в следующем году.

Ленинский проспект у нас будет безсветофорный, и жители смогут от центра Москвы по Киевскому шоссе, а затем по Калужскому за 25 минут добираться до новой московской территории. Поставлены в планы реконструкции и Киевская, и Смоленская ветки железной дороги. Электрички будут ходить с частотой 5–7 минут. И у бизнеса будет выбор, где ему удобнее работать, где размещаться.

Сергей ЛЕВКИН
Руководитель Департамента градостроительной политики города Москвы

Родился 14 сентября 1961 года в городе Петропавловске Камчатской области. Окончил Ленинградское высшее военно-инженерное строительное Краснознаменное училище им. А.А. Комаровского по специальности строительство зданий и сооружений и в 2005 году Американский университет (заочно), получил степень доктора менеджмента (финансы). Женат, имеет дочь. Хобби – спорт и литература.

– Сергей Иванович, расскажите о направлении в стройкомплексе Москвы, за которое Вы отвечаете.

– Наш департамент сформирован полтора года назад. Он является разработчиком и ответственным исполнителем двух программ: «Градостроительная политика» и «Жилище», реализацией которых занимаемся с 2012 года.

Первое направление – взаимосвязанное развитие Москвы и области. Второе направление – координация мероприятий, направленных на регенерацию исторического центра. Мы курируем восстановление и реконструкцию исторических объектов. В настоящее время уже введены в строй «Музей сословий России» галереи Ильи Глазунова. Также полным ходом идет реконструкция консерватории имени П.И. Чайковского.

Важным направлением нашей работы является обеспечение реализации мероприятий по сокращению согласований, сроков, а также количества документов, необходимых при осуществлении градостроительной деятельности.

– Как теперь будут продавать свои земельные участки «новые москвичи»? Ведь в старой Москве земли в частной собственности практически нет, только в аренде.

– До 1 января 2025 года установлен особый порядок продажи земельных участков, которые до изменения границ города Москвы относились к землям сельскохозяйственного назначения. Это касается как физических, так и юридических лиц. Преимущественное право покупки таких земель у Москвы. И любой желающий продать свой участок должен прежде всего уведомить соответствующий уполномоченный муниципальный орган и назвать цену земли.

В случае, если Москва откажется от покупки, либо не ответит на предложение, собственник имеет право предложить участок для продажи другому покупателю, но только по цене не ниже, чем изначально было заявлено городу.

– А если владелец участка, расположенного на присоединенной к Москве территории, решит построить дом, какие нужны разрешения, согласования?

– Эта процедура урегулирована федеральным законодательством. Для возведения объектов индивидуального жилищного строительства не требуется проектная документация, достаточно иметь в наличии свидетельство на земельный участок, градплан участка и схему его планировочной организации. Обратиться за разрешением на строительство можно в уполномоченные на это органы.

– Под новые трассы и инженерные коммуникации опять будут лес рубить, как в Химках? Может, лучше не экономить на коллекторах и тоннелях?

– Сомневаюсь, что после такого общественного противостояния это возможно. Сейчас, уже на стадии проработки проекта, ищут коридоры в рамках существующих местных дорог либо ЛЭП-коридоры, а не планируют новые просеки в теле существующего лесопарка. Это легкие населенных пунктов, и их трогать ни в коем случае нельзя.

– На новых территориях много высоковольтных линий электропередачи. Планируете убирать их под землю?

– Да их и в прежних границах Москвы немало – около 1100 километров, а санитарно-защитные зоны и зоны технического обслуживания этих ЛЭП занимают территорию более 1700 га. Это наш градостроительный потенциал, так же как и промзоны.

– Помимо перекладки ЛЭП под землю, город рассматривает еще какие-либо варианты подземного градостроительного развития?

– Идея развиваться вниз есть, но пока только в центре города, где сосредоточены главные исторические и культурные ценности. Мы строим метро, подземные гаражи и технические помещения под офисными центрами и жилыми, гостиничными и правительственными зданиями, общественные подземные паркинги. Есть логика и в том, чтобы максимально убрать под землю и пешеходные потоки.

– Вы разработали градостроительные регламенты для 128 кварталов, расположенных внутри Бульварного кольца. Зачем город взял на себя ту работу, которую раньше выполнял сам инвестор под конкретную стройку?

– Поскольку он сам тратит деньги на составление градостроительного плана земельного участка (ГПЗУ), то учитывает в первую очередь свою выгоду, а не изменение облика столицы и нагрузку на соседние кварталы… Сегодня главная задача города – сохранить историческое наследие. Также важно, сохранив внешний облик, обновить и реконструировать те здания, которые уже не подлежат капитальному ремонту.

Игорь СОЛОННИКОВ
Председатель Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов

Родился 11 декабря 1976 года в Ленинграде. В 1999 году окончил Санкт-Петербургский Государственный архитектурно-строительный университет по специальности инженер-строитель в области промышленного и гражданского строительства. Женат. Хобби – футбол.

– Игорь Михайлович, вы проверяете проекты, чтобы не было превышения стоимости объекта?

– В том числе проверяем и их стоимость. Но основная задача – контролировать, чтобы не нарушались технические регламенты по безопасности зданий и сооружений. Деньги, безусловно, важны, но главное – жизнь и безопасность людей. Проектировщик после прохождения государственной экспертизы передает проект государственному заказчику, который формирует лотовую документацию и выставляет на торги.

– И за счет чего возможна экономия?

– Марат Шакирзянович не раз говорил, что снижения нужно добиваться за счет улучшения проектных и градостроительных решений. Например, оптимизации длины перегонов между станциями метро при таком варианте их размещения, чтобы не сносить дом или не переносить большое количество коммуникаций, а использовать площадку с меньшими строительными обременениями.

– Инфляция влияет на стоимость проектов?

– Безусловно. Давайте я вам объясню, как формируется цена. В городе действует сметно-нормативная база, а это около 60 тысяч расценок. Она рассчитана в базовых ценах 2000 года. Каждый год инфляция и другие факторы (рост заработной платы, удорожание материалов и т.п.) цены поднимают. И мы, соответственно, применяем к этим расценкам 2000 года корректирующий коэффициент. В 2001 году был один индекс, в 2002 году другой, а в 2012, соответственно, свой коэффициент. Поэтому смета на объект составляется в двух уровнях базовых цен: 2000 года и в том году, в каком мы реализуем проект. Бывает так, что смету составили в 2012 году, а потом строить решили в 2013 году. За год цены изменились, но за счет того, что у нас уже есть смета в базовом уровне цен 2000 года, то она элементарно умножается на коэффициент того года, в каком строится объект.

– Вы занимаетесь только городскими заказами? Считаете и проверяете то, что строит город?

– Проверяем деньги прежде всего по городским объектам. А то, что строят инвесторы, в обязательном порядке проверяем исключительно на безопасность. Чужие деньги нам незачем считать. Да и инвесторам это вряд ли понравится.

– Много проектов отсеиваете?

– Еще ни один не прошел экспертизу без замечаний.

– То есть замечания бывают всегда?

– И в значительном количестве.

– А Хуснуллин дает такие указания, как рассмотреть возможность уменьшения стоимости проекта?

– Конечно. Такие указания постоянно звучат от него по объектам метрополитена и дорожно-транспортной инфраструктуры – самым финансово затратным. Вот официальные данные за первое полугодие 2012 года, когда нами было выдано 544 заключения, из которых 150 – городской заказ. И по итогам рассмотрения, проверки этого заказа общая сумма была снижена на 16 процентов. Это значит, что для города мы сэкономили 17 миллиардов рублей именно за счет экспертизы сметной документации. В среднем с каждого объекта срезаем по 15–20 процентов от первоначальной стоимости.

– Типовые проекты вы также тщательно проверяете?

– Если проект типовой, то он уже ранее прошел экспертизу и утвержден, и в этом случае мы не смотрим конструкцию основной коробки. Нас интересует привязка на местности, присоединение к инженерным сетям и устойчивость.

Андрей БОЧКАРЕВ
Руководитель Департамента строительства города Москвы

– Чем конкретно занимается ваш департамент?

– Департамент строительства выполняет функцию государственного заказчика. Мы размещаем заказы на объекты капитального строительства, следим за их выполнением, отвечаем за ввод в эксплуатацию. То есть фактически наш департамент – это такое большое производственное подразделение правительства Москвы в части капитального строительства.

Государством заказчику дано право самому составлять протокол начальной цены и вводить определенные коэффициенты с применением тех или иных методик. Сама же методика расчета стоимости строительства – это такой достаточно сложный процесс. Потому что сегодня цемент стоит 5 тысяч рублей за тонну, а через месяц он значительно дороже. Вот и вводятся определенные коэффициенты, установленные законодательством.

Кстати, департамент строительства вообще не является единоличным органом, который принимает решения о выборе подрядчика. Мы только готовим необходимый пакет документов и отправляем его в тендерный комитет. По итогам торгов определяется подрядная организация, с которой мы непосредственно и работаем. При этом не принимаем решения, кто будет строить, а получаем их от своих коллег. Но именно мы отвечаем за конечный результат всего капитального строительства в городе.

– С появлением саморегулируемых организаций (СРО) контроль и ГОСТы не нужны?

– Так контроль никто не отменял. Одним из структурных подразделений нашего комплекса является Мосгосстройнадзор – инспекция, которая следит за всеми стандартами, сертификатами, аттестацией операторов кранов и состоянием техники. Если есть нарушения, применяются штрафные санкции. Но наша задача не просто наказать, а и поднять интеллектуальный технологический уровень строительства. Одними наказаниями ничего не сделать. Надо менять сознание людей.

– То есть СРО не создают Вам головной боли?

– Создание профессиональных организаций, которые отвечают за качество строительства и квалификацию специалистов, идея правильная. Такое авторитетное, общественное объединение, которое действительно следит за состоянием техники, за квалификацией и подготовкой строителей, может быть достаточно эффективным инструментом повышения культуры производства и безопасности труда. И хорошо, если именно член такой организации выиграет конкурс, тендер или аукцион. Свидетельство СРО – условие необходимое, но еще не достаточное для того, чтобы компания победила на тендере и получила контракт.

– Чем отличается конкурс от аукциона?

– Аукцион – это когда мы объявляем начальную цену, а подрядчики начинают играть на понижение, представляя свои предложения в электронном виде. При этом основные требования для участника – членство в СРО и какой-то опыт в строительстве. Заключать контракты по таким показателям от нас требует Федеральная антимонопольная служба. Но потом нередко подрядчики начинают понимать, что выполнить свои обязательства по контракту они не в состоянии. К сожалению, это слабая сторона федерального закона № 94 о государственных закупках и наша основная головная боль. Мы нашли методы решения этих проблем. Московским правительством было принято решение часть объектов социальной сферы, таких как детские сады и жилые дома, строить через казенное предприятие, которое выбирает подрядную организацию на основании уже другого закона, позволяющего оценивать предприятия и по другим критериям: финансовое состояние, наличие техники, квалифицированных кадров, репутация на рынке… Введение высоких профессиональных стандартов для участников городского заказа дало результаты. По итогам торгов заключены контракты с организациями, имеющими безупречную репутацию и мощный производственный потенциал.

К сожалению, неэффективное законодательство в части государственных закупок очень ограничивает Москву, да и всю страну, в своевременном решении поставленных задач.

Константин ТИМОФЕЕВ
Председатель Комитета города Москвы по обеспечению реализации инвестиционных проектов в строительстве и контролю в области долевого строительства

Родился 27 августа 1973 года в Казани. Окончил Казанский финансово-экономический институт имени В.В. Куйбышева по специальности экономика и социология труда. Женат, имеет дочь. Хобби – спорт.

– Чем занимается ваш комитет?

– В рамках наших полномочий мы проводим регулярные встречи с инвесторами, объясняем сложившуюся в городе ситуацию в сфере градостроительства. Как правило, находим взаимопонимание. Далее вопросы выносятся на рассмотрение Градостроительно-земельной комиссии Москвы (ГЗК), председатель которой мэр Москвы Сергей Собянин. ГЗК – это коллегиальный орган, решения принимаются по итогам обсуждения, когда озвучены все «за» и «против».

Мы организовали семинары для системных инвесторов. На них разъясняем административные процедуры по сокращению барьеров в строительстве и принятые правительством принципиальные градостроительные схемы.

– На конференции Ассоциации инвесторов чувствовалось не слишком дружелюбное отношение к новой команде стройкомплекса. Инвесторам не нравится, что многие контракты отменили или пересмотрели. Сетуют, что важные для них вопросы часто рассматриваются без их участия.

– Когда мы с ними встречаемся, они демонстрируют позитивный настрой. Но, возможно, что-то определенному кругу и не нравится. Однако всем не угодишь и все не разрешишь. Разумный проект, нужный городу, мы принимаем с большим удовольствием. И если раньше инвестиционные вопросы рассматривались от трех месяцев до года, то сейчас стараемся сделать это в течение месяца.

– Давно знакомы с Хуснуллиным, Вы, наверное, в Казани с ним пересекались?

– У нас были деловые отношения. Марат Шакирзянович занимал тогда должность министра, а я был председателем банка. У предприятий строительной отрасли были совместные с нами проекты.

– С чего начинается ваша работа с инвесторами?

– Инвестор пишет обращение, в котором четко указывает, что хочет построить, какой земельный участок ему нужен. На основании этого обращения и ведется работа. На днях мы провели около семи совещаний непосредственно с каждым инвестором. Причем, всем им разъяснили, по какому пути их проект будет реализован. Документы тех, кто соглашается, достаточно быстро оказываются принятыми. Если не согласны, то могут обратиться в суд. У нас для этого есть штат квалифицированных юристов. Самых лучших в городе.

– С учетом перспектив судебных баталий с лучшими юристами как охотно московские предприниматели вступают в государственно-частные партнерства (ГЧП)?

– Несколько концессий уже планируется по медицинским объектам. Наша задача – подготавливать земельные участки для аукционов и продавать их. Для повышения инвестиционной привлекательности объекта мы добавляем в проект дополнительную площадь для коммерческих целей. Например, под гаражи увеличиваем ее на 20–30 процентов. Это могут быть и магазины шаговой доступности, и автосервисы, и другие востребованные сервисные службы.

Такие же партнерства планируется создавать для строительства платных автомобильных дорог.

Уже реализуются подобные проекты при реконструкции больниц. Ими занимается заммэра по вопросам социального развития Леонид Печатников. Частный инвестор будет реконструировать больницу, для чего город сдаст ее ему в аренду на условиях ГЧП. В обновленном здании в течение определенного времени инвестор будет оказывать гражданам платные медицинские услуги.

– И со временем бесплатная медицина совсем исчезнет.

– Нет, просто один корпус реконструированной больницы будет работать на платной основе. *(Подробности на стр. 10)*

– На новой столичной территории кое-где продолжается строительство, которое начиналось еще до расширения московских границ.

– Те инвестиционные контракты, которые были заключены еще с руководством области, мы анализируем. С точки зрения градостроительства этим занимается именно наш комплекс.

– Как сейчас работается с Маратом Шакирзяновичем.

– Он внимательный руководитель и достаточно чуткий человек. Но требует от всех своевременного и качественного выполнения поручений мэра и его замов. И для этого создана вполне комфортная структура – Комплекс градостроительной политики и строительства, где каждый департамент самостоятельный. И Сергей Семенович неоднократно отмечал, что строительный комплекс Москвы работает успешно, хотя и напряженно.

Анатолий ЗАЙКО
Председатель Комитета государственного строительного надзора города Москвы

Родился в Московской области 30 апреля 1955 года. Окончил Московский инженерно-строительный институт им. В.В. Куйбышева по специальности промышленное и гражданское строительство. Женат, имеет двоих детей и внука. Увлекается спортом. «Стараюсь вести активный образ жизни».

– Анатолий Николаевич, в чьем ведении ваша служба? К федеральному агентству отношение имеете или только к Москве?

– Мы региональная служба, работаем по федеральному законодательству в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, где все полномочия четко определены и разделены. Мосгосстройнадзор, которым я руковожу, входит в состав Комплекса градостроительной политики и строительства Москвы, и все капитальное строительство в городе находится под надзором нашего комитета.

– Каким же образом инспектор, приехавший на стройку, может не пропустить нарушения? С помощью новых технологий или по-прежнему «пощупать глазами»?

– Мы «щупаем» и руками, и техникой. Иначе могут случиться очень серьезные последствия, которые приведут и к аварийной ситуации, и к снижению эксплуатационных качеств, и надежности. Опытный инспектор знает, на что прежде всего обратить внимание, грамотно ли сделано армирование конструкций, как устроена опалубка, соблюдаются ли правила бетонирования несущих конструкций. Учитывается многое, от чего зависит конечный результат.

У нас современное оборудование, которое мы используем для контроля серьезных, ответственных работ. Например, при сварке, бетонировании, кирпичной кладке. Безусловно, не упускаем из вида и объекты дорожно-мостового строительства и инженерной инфраструктуры. Наша лаборатория почти каждый день выезжает на строящиеся магистрали. Измеряются неровности и уклоны, отбираются пробы слоев дорожного покрытия на предмет, отвечают ли они проекту и современным требованиям.

– Много нарушений?

– В этом году комитетом уже выдано 14342 предписания. Наложено штрафов на сумму более 207 миллионов рублей, что почти в три раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Кроме того, на злостных нарушителей направляем материалы в саморегулируемые организации, которые имеют право принимать меры дисциплинарного взыскания вплоть до исключения их из своего состава и лишения допуска на проведение строительных работ. Считаю, что СРО должны активно заниматься и проблемой качества.

– Как Вы познакомились с Маратом Хуснуллиным?

– Мы познакомились, когда он был назначен на нынешнюю должность. Достойный управленец. Не щадя себя и не жалея времени отдается работе, в которую очень быстро включился и успешно решает сложнейшие вопросы, хотя Москва очень непростой город в плане строительства. Он надежный человек. Я бы пошел с ним в разведку.

М. Хуснуллин, А. Бочкарев

Марат Хуснуллин:

«Правительством Москвы созданы все условия для развития серьезного транспортного строительства. У нас есть все для этой программы: деньги, проекты, но самое узкое место – кадры. Транспортников, которые умеют строить метро, дороги, нам не хватает. Мы знаем эту проблему и решим ее».

Михаил ГОЛОТА
Генеральный директор ООО «Спецстрой-Инженеринг»

Родился 21 января 1964 г. Окончил Московский Ордена Трудового Красного Знамени институт управления им. Серго Орджоникидзе, к.э.н. Женат, пятеро детей.

– Михаил Борисович, у Вашей фирмы такой широкий профиль деятельности и такие разнообразные возможности, что, как говорится, любая стройка по плечу.

– Действительно, основными направлениями нашей деятельности на сегодняшний день являются и освоение подземных пространств, и микротоннелирование, обустройство коллекторов, и метростроение, и тоннелестроение. Кроме этого, участвуем в подрядах на строительство транспортных тоннелей, автомобильных дорог, мостов, эстакад, выполняем строительство и реконструкцию газопроводов и нефтепроводов, строительство и ремонт жилых и промышленных зданий всех уровней сложности, занимаемся проектированием и реставрационными работами.

Наша компания плодотворно сотрудничает, как с государственными, так и со многими коммерческими структурами не только в России, но и за рубежом.

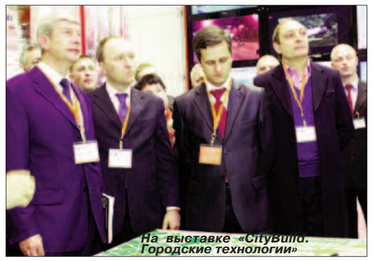
Особое внимание уделяем инфраструктурным проектам, всегда применяем инновационные методы и передовые технологии.

– А по какому принципу формируете команду?

– Развитие компании немыслимо без профессионального роста и повышения корпоративного духа ее сотрудников, и мы прилагаем все усилия, чтобы этот уровень постоянно повышался и каждый член команды чувствовал свою ответственность за достижение конечного результата.

Мы привлекаем к работе в компании только квалифицированные кадры, способные на неординарные решения. И у каждого нашего сотрудника, а не только у инженеров, есть возможность обеспечить себе ежемесячную прибавку к зарплате. Любое рацпредложение вознаграждается. В нашей команде работают яркие и талантливые личности, а Спецстрой-Инженеринг дает им возможность для самореализации.

Специалисты нашей компании – инженеры, механики, операторы – прошли специализированное обучение, имеют соответствующие сертификаты и опыт работы на тоннелепроходческом оборудовании различных производителей и диаметров щитов.


На выставке «СитуБилд. Городские технологии»

– А какое тоннелепроходческое оборудование Вы используете?

– Щиты AVN диаметром от 1200 до 2500 мм, EPB – 3200 и 3600 мм. Наличие разноплановых комплексов для прокладки тоннелей в песчаных, глинистых грунтах и в скальных породах, а также высокий уровень подготовки специалистов-строителей и отлаженная работа всего коллектива, позволяют решать такие грандиозные задачи, как строительство подземных паркингов и расширение сетей метрополитена в условиях плотной городской застройки. Мощности компании позволяют ежегодно строить не менее 10 километров тоннелей метро.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБУСТРОЙСТВО КОЛЛЕКТОРОВ

– Михаил Борисович, расскажите, какие проекты были реализованы Вашей компанией? Может быть, что-то Вам особенно запомнилось?

– Основная специализация нашей компании – подземное строительство. Мы строим кабельные и канализационные коллекторы по всей Москве и Московской области: «Очаково», «Сити-2», «Сколково», «Внуково-2»... И если поначалу проходка между газопроводами и уже существующими коллекторами в сложнейших гидротехнических условиях казалась нам самым особым достижением, то сегодня такая работа для наших строителей стала нормой. Как и отклонение в плане и профиле не более чем на 10 мм. Конечно, приятно, когда на международных семинарах и выставках специалисты по бестраншейным технологиям просят поделиться опытом, но не стоит слишком долго почивать на лаврах. А для меня каждый объект – запоминающийся. Независимо от диаметра проходки, а мы строим тоннели диаметром от одного до четырех и более метров, каждая стройка таит сюрпризы и неожиданности. Но наш профессиональный коллектив готов к решению любых задач и проблем в недрах столицы, даже без выхода на поверхность.

Вот при строительстве коллектора от подстанции «Первомайская» один из участков в 1300 м был построен единым интервалом, без промежуточных шахт, то есть вместо четырех разрытий мы произвели всего одно. Проходка коллектора осуществлялась по кривой с применением поворотов и по вертикали, и по горизонтали.

МЕТРОСТРОЕНИЕ

Наши сотрудники участвовали в строительстве ряда перегонных тоннелей. Мы строили вентиляционные камеры на Сокольнической, Серпуховско-Тимирязевской, Люблинской и Арбатско-Покровской линиях московского метро.

Кроме этого, реализуем следующие работы: разработка вертикальных и наклонных шахтных стволов; закрепление сложных и водонасыщенных грунтов специальными методами (химзакрепление, jet и так далее); вынос коммуникаций, попадающих в зону строительства; монтаж трансформаторных подстанций, кабельных линий, осветительной арматуры, технологических конструкций и так далее.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ПЕРЕКЛАДКА ЛЭП

– Сергей Иванович Левкин рассказал, что в настоящее время его департамент разрабатывает комплекс мер по рациональному использованию промышленных зон. Что здесь Ваша фирма может предложить городу?

– Очень много площадей можно высвободить, перенеся под землю инженерные и транспортные коммуникации, особенно линии электропередачи. Один из способов осуществления таких грандиозных проектов — микротоннелирование. При возникновении необходимости прокладки новых транспортных путей через лесопарковые зоны можно существующие ЛЭП прятать под землю, а по освободившейся территории прокладывать дорогу. Наша компания могла бы осуществлять такие работы в комплексе, от перекладки ЛЭП до строительства дорожного полотна.

И ВЗРОСЛЫМ, И ДЕТЯМ

– К тому же у Вас богатый опыт работы на особо охраняемых территориях...

– Да, по городской программе развития парков и зон отдыха мы построили несколько спортивно-оздоровительных комплексов с игровыми полями, теннисными кортами, детскими площадками и всей необходимой инфраструктурой – от раздевалок и пунктов проката спортивного инвентаря до медпункта.

Кроме этого, наше архитектурное бюро разработало концепцию особо востребованных сегодня мобильных пляжей.

– Эта тема сейчас очень актуальна, ожидается даже принятие специального постановления правительства Москвы, чтобы легализовать их размещение на особо охраняемых природных территориях.

– Наш опыт позволит провести строительные работы с наименьшим ущербом для природы. Есть уже и готовые проекты. Так как участки под мобильные пляжи могут использоваться самые разнообразные, мы предложили несколько вариантов проектов, от заглубленного в землю каркасного бассейна до искусственного плавательного водоема или даже плавающих бассейнов, полузатопленных в воде на понтонах. Все проекты включают и пляжную зону.

– У Вас пятеро детей. Не поэтому ли Спецстрой-Инженеринг уделяет так много внимания строительству детских объектов?

– Дети – это наше все! *(Смеется.)* Но эти комплексы не только для детей, они и для взрослых. А вот в ближайшее время запустим и чисто детский развлекательный проект-парк «Сказочный лес», спроектированный творческой мастерской Спецстрой-Инженеринга по мотивам любимых детских сказок. Он строится силами компании в Западном округе Москвы рядом с гребным каналом и Живописным мостом. В парке для детей будет создана не только уникальная территория для игр и развлечений, но и аниматоры будут знакомить детей с древнерусскими легендами и историей наших сказок. Вы, например, знаете, откуда в сказки пришли баба Яга и Кощей Бессмертный, откуда взялась скатерть-самобранка? Более того, на поляне богатырей детишки смогут побороться на игрушечных дубинках, в замке Кощея пройти испытания на ловкость и смелость, а у Соловья-Разбойника – осмотреть округу через подзорную трубу. И во всех замках, домиках и пещерах мы поставим играющих на пианино и танцующих анимационных кукол-роботов.

– С нетерпением ждем открытия.

– Нужно вкладываться в подрастающее поколение. Вот в коллективе Спецстрой-Инженеринга работают профессионалы, но уже сегодня мы думаем о том, кто придет им на смену, поддерживаем талантливых студентов Горного университета, которые проходят у нас практику.

Впрочем, воспитание детей начинается еще раньше, в школе, в детском саду. Поэтому мы сейчас готовим новый проект «Интеллектуальный парк». В нем будет город мастеров, где в домиках ремесленников дети смогут обучаться различным профессиям: гончарному искусству, кузнечному делу, шоколадному мастерству, кожевенному и ткацкому ремеслу, а также освоить современные профессии, такие как строитель, банкир, пожарный, режиссер. Построим лабиринт истории Москвы, где посетители попадут на туристические тропы по старинной и современной Москве, смогут увидеть историю и архитектурные шедевры нашей столицы в миниатюрах. Представляете, сколько детишек после такой прогулки захочет стать строителями и архитекторами.

– Ну а как работается под руководством Марата Хуснуллина?

– Очень здорово, что Марат Шакирзянович уделяет столько внимания культуре производства. Мы с ним единомышленники. Я иногда сам в шахту спускаюсь, чтобы проверить что и как, потому что без хорошей оснастки и оборудования не выведешь тоннель в шахту с точностью до сантиметра. А именно такую задачу мы ставим перед нашими инженерами.

Упростился документооборот. Считаю, что это заслуга новой команды. И главное – наш город ширится, развивается транспортная инфраструктура, а значит, жизнь москвичей станет более комфортной. А мы вместе с городскими властями все для этого сделаем!

Марат Хуснуллин:

«Один из резервов экономии – изменение проектных решений. Мы пересмотрели огромное количество проектов как социальных, так и транспортных и определили, за счет чего можно найти оптимальное решение».

Г. Рязанцев, М. Хуснуллин

Геннадий РЯЗАНЦЕВ
Генеральный директор ОАО Институт по изысканиям и проектированию инженерных сооружений и коммуникаций «Мосинжпроект»

Родился 31 июля 1952 года в Москве. Окончил Московский горный институт по специальности горный инженер-строитель. Действительный член Академии горных наук. Женат, имеет сына. Хобби – работа, которая «съедает все время». Знак отличия – «За безупречную службу городу Москве».

– Геннадий Иванович, ваш институт занимается проектированием инженерных сооружений и коммуникаций. Сейчас стало больше проектов по транспортному строительству?

– Да, но в конце 2010 года заместитель мэра Марат Хуснуллин предложил нам освоить дополнительные направления – проектирование линий метро и транспортно-пересадочных узлов. И мы по этим направлениям стали, практически, генеральным проектировщиком, а по строительству метро и генеральным заказчиком. Пытаемся поднять метро из глубины на высокие отметки, строить открытым способом, чтобы новые линии обошлись дешевле. Город взял на себя обязательство построить метро дешевле на 20 процентов, чем было запланировано раньше. С учетом этой задачи мы и проектируем.

– Что представляет из себя современный транспортно-пересадочный узел?

– Это станция, объединяющая городскую магистраль, станцию метро, и на многих узлах будут еще и железнодорожные станции.

– То есть как в Париже, заходишь в метро, делаешь пересадку и неожиданно оказываешься в электричке...

– Да, ведь пассажиру по большому счету все равно, на чем он доберется из пункта А в пункт Б. Главное, чтобы с комфортом. Через 2–3 года Московская кольцевая железная дорога после реконструкции путей тоже войдет в общую систему городского транспорта. А первый пересадочный узел появится, думаю, уже в следующем году. Скорее всего, на станции Новокосино.

– До какой стадии вы сопровождаете проекты?

– Мы постоянно ведем надзор, а когда выступаем заказчиком стройки, то осуществляем полное сопровождение.

– Что для Марата Шакирзяновича особенно важно в ваших проектах?

– Чтобы проект был выгодным, чтобы больше и качественнее построить. Он любит говорить: «Я еще сам посчитаю». Оно и правильно – городской бюджет все-таки не резиновый, не тянется.

– И что сидит с калькулятором и считает?

– Считает. Однажды, когда утверждали проект реконструкции Щелковского шоссе, он мне говорит: «Тут что-то многовато, что-то тут не так. Посмотри, переделай и снизь мне процентов на 20 все...»

– Такая экономическая «хуснуллинская» экспертиза.

– Да. Похлеще госэкспертизы будет, которая, казалось бы, уже все, что только можно, поснимала. Он же экономист, был министром строительства Татарстана и в любом проекте сможет разобраться до последнего гвоздика.

– Наверное, именно поэтому для строительства метро он выбрал вашу организацию?

– Наша организация всегда была стабильной. В этом году ей исполняется 54 года. И все время работаем в Москве. Фактически все транспортные сооружения, дороги, подземные коммуникации построены по нашим проектам. Кроме того у нас очень хороший баланс. То есть мы всегда были в прибыли, даже в кризис. У нас все стабильно. Возможно, Марат Шакирзянович, посмотрев наши экономические показатели, решил, что на нас можно положиться.

– Похоже, Вам Ваша работа очень нравится?

– И работа, и вся жизнь мне нравится. Я всегда это говорил и теперь с удовольствием повторяю. Ни разу не пожалел о том, что стал проектировщиком.

Сергей РАДОВСКИЙ
Директор ООО «АВТОДОРЦЕНТР»

– Сергей Ефимович, расскажите о деятельности Автодорцентра? Что нового? Что инновационного?

– Если на начальном этапе развития мы разрабатывали только локальные проекты организации дорожного движения, то теперь перешли уже к комплексному проектированию мероприятий в сфере безопасности и организации дорожного движения, стали разрабатывать автоматизированные системы управления дорожным движением (АСУДД), которые включают в себя светофорные объекты, системы мониторинга транспортных потоков, видеонаблюдения и телекоммуникации.

На сегодняшний день коллектив Автодорцентра насчитывает более 150 человек. Наша компания кроме разработки проектно-сметной документации выполняет и промышленные работы по изготовлению дорожных знаков, информационных щитов и опор для информационных щитов и динамических информационных табло (ДИТ). А так же при реконструкции магистралей и транспортных развязок непосредственно осуществляем работы по строительству светофорных объектов, нанесению разметки и установке дорожных знаков, а также информационных щитов, детекторов транспортных потоков, камер видеонаблюдения и прокладке линий связи.

Для выполнения комплекса работ закуплено современное оборудование, есть свой парк строительной техники. Имеются налаженные контакты с различными производителями, в том числе и с иностранными.

– Какие задачи стоят сегодня перед вами?

– Одним из важнейших заказчиков Автодорцентра является Мосинжпроект. Так, в прошлом году на субподряде у этого института силами нашего коллектива была разработана проектно-сметная документация для обеспечения безопасности и организации дорожного движения при реконструкции вылетных магистралей Москвы, таких как: Ленинградское, Варшавское и Каширское шоссе, Рязанский и Волгоградский проспекты, шоссе Энтузиастов, Ярославское, Щелковское шоссе, участок улично-дорожной сети от Рублевского до Варшавского шоссе. По ряду выполненных проектных работ на сегодняшний день мы осуществили и осуществляем строительные работы.

Информационное табло на Ленинградском шоссе

В настоящее время мы поставляем дорожное оборудование и выполняем строительно-монтажные работы по установке динамических информационных табло, светофоров, информационных щитов, дорожных знаков, прокладываем кабельные линии для связи и энергообеспечения установленного оборудования и целый ряд прочих строительно-монтажных и проектных работ в тесном и продуктивном сотрудничестве с такими авторитетными организациями, как:

ООО «ИФСК «АРКС» – при реконструкции Каширского шоссе;

НПО «Космос» – при строительстве Алабяно-Балтийского тоннеля, реконструкции Большой Академической улицы, площади Тверской заставы, строительстве транспортной развязки на пересечении Дмитровского шоссе и 3-го Нижнелихоборского проезда;

ЗАО «Объединение Ингеоком» – при реконструкции Ярославского и Варшавского шоссе;

ООО «Термо-сервис» – при реконструкции шоссе Энтузиастов.

На многих объектах, в том числе и уже перечисленных, мы сами разрабатывали проектно-сметную документацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. А это дислокация дорожных знаков, оборудование перекрестков и пешеходных переходов светофорными объектами, информационные указатели, комплексные системы АСУДД для своевременного информирования водителей о дорожно-транспортной ситуации и направлениях движения.

И все озвученное ранее – далеко не весь список работ, выполненных силами коллектива нашей организации.

– Какие планы на будущее?

– В сотрудничестве с ОАО «МИСК» по разработанному нами проекту будем строить комплексную систему АСУДД на улице Подольских курсантов, участвовать в реконструкции Дмитровского шоссе на подряде у ООО «ИФСК «АРКС» в части строительства системы АСУДД и других средств организации дорожного движения.

И, конечно же, в наших самых первоочередных планах – разработка проектно-сметной документации для реализации адресно-инвестиционной программы на 2013 год.

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ *(продолжение)*

– Марат Шакирзянович, Вы говорили, что стройкомплексу удается экономить бюджетные средства, и за счет этого строить больше объектов. Как достигается такая экономия?

– Экономия получается из нескольких блоков. Первый и, наверное, основной – это с помощью оптимизации градостроительных решений. Например, если при строительстве метрополитена, как я уже говорил, уменьшить глубину заложения станции – это уже другая площадка, другие градостроительные решения и другие деньги. К тому же, от размещения зависит то, как и какие будут подтягиваться туда инженерные сети.

Другой резерв – изменение проектных решений. Мы пересмотрели огромное количество проектов как социальных, так и транспортных. Определили, за счет чего можно найти оптимальное решение. Так, только на дополнительной развязке Ленинградского шоссе с МКАД мы сэкономили полмиллиарда рублей. И знаете за счет чего? За счет нового проектного решения. Сделали надежнее основной переход развязки, что позволило нам уменьшить количество опор, на которых она находится, и сократить перекладку инженерных сетей. И таким образом мы не только сэкономили 500 миллионов, но и ускорили на три месяца само строительство.

Еще один вариант экономии – конкурентная борьба на аукционах. Уже на стадии госэкспертизы у нас в среднем идет снижение на 20 процентов. А во время торгов происходит снижение еще в среднем на 9 процентов.

Подрядчики понимают, что есть перспективная работа на многие годы вперед, а для строителей очень важна планомерная загрузка. Если ты год работаешь, а потом у тебя два года работы нет, значит, никакой прибыли не будет. Поэтому на долгосрочных контактах строители готовы серьезно снизить стоимость, чтобы иметь гарантированный заказ на годы вперед.

Кроме этого, проанализировав все 3000 объектов, которые у нас были в инвестиционной программе, мы от некоторых из них отказались. За счет этого у нас появились дополнительные средства. Все это позволило нам значительно сэкономить колоссальные деньги, измеряемые десятками миллиардов. Так за прошлый год у нас экономия была 70 миллиардов рублей.

– В этом году московские строители сдадут около двух миллионов квадратных метров жилья. И сколько же из них будет социального?

– Жилья построим более двух миллионов квадратных метров. Это совершенно точно. Социального жилья сдадим 529 тысяч, как это предусмотрено по плану.

– Еще жива идея построить метро до Зеленограда?

– Вы имеете в виду легкое метро в Зеленоград? В том виде, как это планировалось раньше, метро там строиться не будет. Но у нас есть план, который уже реализуется совместно с железнодорожниками, построить дополнительные пассажирские пути от станции Крюково до Москвы. Поэтому мы надеемся, что через два года жители Зеленограда получат возможность ездить на электричках, которые в часы «пик» будут ходить с частотой порядка 5–7 минут. Работа над этим проектом идет полным ходом.

Коллеги о Персоне

Марат Хуснуллин:

«В следующем году планируем затраты на новую территорию на уровне 5-10 процентов от адресно-инвестиционной программы. В основном на проектирование и начало строительства. Причем эти средства мы сэкономим на торгах. Поэтому все, что запланировано, будет выполнено».

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ *(продолжение)*

– Марат Шакирзянович, строительство метро не может не затронуть зеленые насаждения. Чем и как будете компенсировать вырубку деревьев?

– Строительства метро предусматривает серьезные компенсационные мероприятия. На эти цели выделяются значительные средства. За каждое срубленное дерево всегда стараемся посадить больше. Кроме того, мы приняли решение осенью этого года провести субботник метростроителей, на котором планируем посадить несколько тысяч деревьев. Посадим в Москве целый лес.

– На новой территории в 148 тысяч гектаров живут люди, привыкшие к лесу и чистому воздуху. Сколько реально земли может освоить там Москва, не влезая в зеленые массивы?

– Подмосковным лесам ничто не угрожает. Практически все наши консультанты и участники конкурсов на лучший проект рисуют первую зону урбанизации до Троицка. После него – зона с щадящей застройкой, где разместятся учреждения образования, науки, здравоохранения, а уже за ЦКАД – центральная кольцевая автодорога, которая соединит районы Московской области и перераспределит поток транзитного транспорта в обход МКАД. Это исключительно зона рекреации. И мы все с этим абсолютно согласны. Хорошо, что без предварительной договоренности пришли к единому мнению.

На новых территориях все леса будут охраняться и восстанавливаться, там будут обустраиваться парки европейского уровня.

– Какая доля средств адресно-инвестиционной программы следующего года предназначена для новой Москвы?

– Мы для себя планируем затраты на новую территорию на уровне 5–10 процентов, в основном на проектирование и начало строительства. Причем эти средства мы сэкономим на торгах. Поэтому все, что запланировано, выполним.

Леонид ПЕЧАТНИКОВ
Заместитель мэра Москвы по вопросам социального развития

– Леонид Михайлович, как рассказал глава Москоминвеста Тимофеев, – Вы нашли способ применения государственно-частного партнерства?

– Да, в рамках этой программы мы уже разрабатываем проект реконструкции 63-й городской клинической больницы.

В полном соответствии со 115-м федеральным законом мы не только в здравоохранении, но и в социальной сфере привлекаем частный капитал на условиях концессии. Это управление и владение имуществом, которое находится в собственности города. Концессионер не может продать или заложить его. Зато имеет право реконструировать эти здания и предоставлять в них платные медицинские услуги... Хотя с введением страховой медицины теперь все услуги платные. Фонд обязательного медицинского страхования оплачивает за граждан эти услуги. Но одновременно концессионеры смогут создавать какие-то эксклюзивные условия для людей, которые готовы платить за дополнительный комфорт.

– И что там будет эксклюзивного?

– Заявлен просто великолепный медицинский центр. Декларируемые инвестиции – порядка 140–150 миллионов евро, которые частный инвестор готов вложить в эту, скажем прямо, полуразрушенную больницу.

А во времена кризиса привлекательность инвестиционной реконструкции социальных объектов растет. Это же вечный бизнес, который не зависит даже от стоимости нефти. Поэтому именно социальные объекты становятся привлекательными для бизнеса. После кризиса инвесторы побегут в так называемый реальный сектор зарабатывать быстрые деньги. А сейчас их привлекает социальный сектор, не такой быстрый по возврату денег, но зато стабильный и вечный.

Антон КУЛЬБАЧЕВСКИЙ
Руководитель Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы

Родился 3 декабря 1967 года в Москве. В 1989 году с отличием окончил Высшее военно-морское училище имени М.В. Фрунзе. Государственный советник Российской Федерации 3-го класса, действительный государственный советник города Москвы 2-го класса.

– Вас строители не очень-то жалуют?

– Скажем так, опасаются, считают наш департамент определенным тормозом в строительных процессах.

– Ну да, нужно пару деревьев срубить, а тут вы...

– Сейчас, и многие это уже оценили, наша работа стала более прозрачной, стало меньше бюрократии и вопросы решаются по-другому. Благодаря новому подходу и креативному мышлению мы смогли за полтора года сломать стереотипы, которые ранее существовали в отношении нашего департамента. Придя сюда и оценив ситуацию, понял, что нельзя доводить до абсурда требования природоохранного законодательства. Город должен развиваться. Да и нельзя сказать, что строители спят и видят, как бы побольше деревьев вырубить.

– Но в случае чего Вы же можете выступить и сказать, что здесь целесообразно лес сохранить?

– У нас с Маратом Шакиряновичем изначально с первого дня совместной работы есть договоренность, и мы всегда друг друга слышим. Строительство любого объекта надо рассматривать с точки зрения возможности перенести его, так как природа у нас всегда в прерогативе. И мы это делаем даже в таких ситуациях, когда все уже предусмотрели, и это приведет к удорожанию проекта. Впрочем, все московские строители обязательно компенсируют те зеленые насаждения, которые пришлось вырубить или которые погибли по их вине, причем в тройном размере. Поэтому у меня нет никаких опасений за судьбу лесов и парков. И с каждым годом их становится все больше. А то, что при этом градостроительная политика реализуется, на мой взгляд, тоже большой плюс.

– Все леса сохраните на новых территориях?

– Леса останутся, конечно. Но только в разных законодательных актах они по-разному называются.

– Ну да, они все сейчас переведены из лесных в земли населенных пунктов. А как таковые леса останутся?

– Они останутся лесами в любом случае.

– И станут особо охраняемыми зелеными территориями?

– Всех хочу успокоить, что естественно те ограничения, которые лесной кодекс накладывает на эту землю, останутся, и ничего особенного мы там не собираемся делать, тем более передавать эти земли чистникам. Вся земля перешла в ведение правительства Москвы, которое будет ее содержать, охранять, лечить, соблюдать на ней порядок и все режимы. Но я думаю, что новые территории не идеальны с точки зрения зараженности вредителями зеленых насаждений, вывоза мусора и самозахвата земли. Нормальная для России ситуация. Придется лечить лес, проводить восстановительные и санитарные работы.

– И свалок там очень много.

– Помойки все надо вывозить! Здесь работы выше крыши. Поэтому те зеленые насаждения, которые вошли в состав Москвы, от присоединения только выиграют. По крайней мере, я на это надеюсь. И строители со мной согласны.

– А мусопереработки хватит?

– Там мусора накапливается примерно двести пятьдесят тысяч тонн в год. Это не такое большое количество мусора по сравнению с Москвой – процента два, наверное. И перерабатывающие его мощности сильно наращивать нет смысла.

У меня дача около Внуково. Там никогда не был налажен вывоз мусора. Я его в Москву в пакетах вывожу, а некоторые вываливают в овраги. Так что там надо местных глав многому учить, в том числе московским нормативам ЖКХ. Пока же Москва и область совершенно разные и несопоставимые в этом плане.

– Были с Хуснуллиным острые моменты?

– Больная тема для москвичей – превышение уровня шума во время строительных работ. А мы как раз и контролируем этот вопрос. А Марат Шакирзянович, если видит, что конфликт назревает, то никогда не будет его усугублять. На мой взгляд, он человек, обладающий уникальной способностью – у него просто дар убеждения. Может поменять тон, взять паузу, привести неординарный аргумент или применить ход, который собеседника, спорщика или оппонента просто обезоружит на 5–10 минут. В конечном итоге мы нашли компромиссное решение.

– И все же строители взамен вырубленных должны сами сажать деревья или только выплачивать компенсации?

– Мы договорились, что на бюджетных объектах о вырубленных зеленых насаждениях нам сообщают, а мы ведем учет. Потом из бюджета следующего года получаем компенсационные деньги и создаем на эти средства новые объекты озеленения. Сколько они вырубили, столько мы и высадим, а иногда и больше.

– Есть карта, на которой указано, где, что можно трогать, где нельзя?

– Все зеленые насаждения учтены в генплане. У нас есть обычные озелененные территории, есть природные комплексы и есть особо охраняемые природные территории.

Кроме того, наш департамент дает свои рекомендации по всем вопросам строительства. Я являюсь членом Градостроительной земельной комиссии (ГЗК). Мы участвуем во всех строительных штабах по всем темам: социальные объекты, метро и храмы, а также в комиссиях по приемке объектов благоустройства. Проверяем, чтобы в соответствии с проектом деревья высадили, цветники и клумбы разбили. То есть без нас ни одна стройка не начинается и не заканчивается...

Сергей БАЙДАКОВ
Префект Центрального административного округа Москвы

Родился 11 февраля 1965 года в городе Балашиха Московской области. Окончил Московский энергетический институт (МЭИ). Женат, имеет сына и дочь.

– Сергей Львович, кто решает, где и что строить в центре? Могут ли жители повлиять на этот процесс?

– Мы провели публичные слушания по тридцати адресам строительства гаражей. По двадцати двум адресам в ходе этих слушаний получили отрицательные, даже резко отрицательные отзывы жителей. В таких случаях мы отказываемся от строительства, потому что должны считаться с мнением населения. Негативное отношение к новостройкам связано с плотностью застройки и с использованием уже сложившейся территории.

Мосархитектура пытается найти адреса, по которым можно строить гаражи в центре. Это большая проблема, но и возводить их за счет других территорий, например рекреационных зон, детских площадок, дворовых территорий, тем самым ущемляя интересы жителей, конечно же, нельзя. Бывает и так, что люди просто опасаются за состояние своих домов, учитывая, что многие из них имеют деревянные перекрытия. И таких более двух с половиной тысяч. Любые подвижки грунта при проведении серьезных работ, а сейчас каждое строительство затрагивает и подземное пространство, могут иметь негативные последствия для их домов.

– Префектура контролирует сроки строительства?

– Нет, я смотрю только те объекты, которые являются наиболее значимыми для округа. Физически я не смогу регулярно объезжать и контролировать все стройки в округе. Только наиболее значимые, например детские сады, школы... Эти объекты очень важны для Центрального округа, и поэтому должны быть сданы в эксплуатацию в намеченный срок. И при этом не напортачить с качеством, потому что это детский сад и туда придут дети. Поэтому этот объект такой напряженный, я бы сказал, горячий в строительном плане.

Сегодня был в Центе детского творчества в Миусах. Там решали вопрос о капитальном ремонте бассейна, который уже четыре года закрыт из-за плохого состояния. Это тоже суперважный объект, так как бассейнов в нашем округе не хватает.

– Кто контроллирует качество строительства в ЦАО?

– Есть технический заказчик. И если он не справляется с подрядчиком – есть Госстройнадзор, который примет меры по соблюдению выполнения работ в строгом соответствии с проектом. А сдавать объект будут госкомиссии.

– Зачем же тогда префект ездит на стройки?

– Так мы за всем должны следить на нашей территории, поскольку отвечаем за ее развитие, которое складывается не только из городского заказа. Достаточно серьезный вклад, финансовые средства вносит и частный бизнес, и федеральный бюджет, поскольку это Центральный округ. И именно поэтому префект не может этим не заниматься.

– Возникают вопросы, которые решаете вместе с Хуснуллиным?

– Мы с ним работаем в постоянном контакте. Каждую неделю заммэра проводит регламентные совещания по всем градостроительным программам развития центральной части города. По пятницам в 8 утра проходят обсуждения всего, что связано с этими программами. А это и социальная сфера, и жилье, и объекты культуры, здравоохранения, школы, и средства на их строительство, включая и бюджетные, и на реализацию инвестиционных контрактов, что тоже для нас важно.

Андрей ШАРОНОВ
Заместитель мэра Москвы по вопросам экономической политики

– Андрей Владимирович, согласно проекту бюджета на 2012–2013 годы общий объем инвестиций в экономику столицы составит около 1 триллиона рублей. Какая часть будет направлена на развитие новых территорий?

– Мы действительно ожидаем инвестиции в размере 980 миллиардов рублей. Примерно одна треть – это бюджетные средства и две третьи – это частные вложения. На новые территории пойдет относительно небольшая часть этих расходов, а основные будут освоены на старой территории. Но вот транспортное строительство, а также создание инженерной и коммунальной инфраструктуры будет все больше и больше затрагивать новые территории.

– Хуснуллин в последнее время особенно активно требует от строителей снижения стоимости строительства. Город ему что-то недодает?

– Мэр своим постановлением ввел такую систему: ко всем ценам, которые рассчитываются по методикам, применять коэффициент 0,9 и только после этого выставлять объект на аукцион. Такая экономия является дополнительным резервом для новых объектов и существует во всех департаментах. Но если у остальных эти сэкономленные средства возвращаются в общий бюджет, то в строительном комплексе они сразу направляются на новые стройки.

Юрий ШЕЛЯПИН
Президент холдинга «Эко-тепло»

Родился 9 февраля 1936 года. Окончил Московский инженерно-строительный институт им. В.В. Куйбышева. Мастер спорта по академической гребле и конькам. В системе московского строительства работает ровно 50 лет. Член Ассоциации инвесторов Москвы.

– Юрий Ефимович, недавно прошла ежегодная конференция Ассоциации инвесторов Москвы. Какие новости?

– Сегодня инвестиционно-строительные компании уходят из Москвы в другие регионы. Потому что они свои старые проекты закончили, а новых нет. Власть ничего не предпринимает.

Из-за отсутствия нормального взаимодействия с инвесторами в последние три года страдает дело. Вот у меня сейчас три контракта, на которые я потратил от трех до пяти миллионов долларов, начал строительство, а его заморозили. Говорят – нецелесообразно. Причем решение было принято за закрытыми дверями, наши аргументы и предложения даже не выслушали. Что же удивляться, что происходит тотальное сокращение рабочих мест в самых солидных компаниях. Все потому, что, по сути, сегодня в городе нет рынка инвестиционных предложений.

– А с приходом новой команды ничто не поменялось?

– Дело в том, что свита осталась почти вся старая, и она правит бал. И хотя по Хуснуллину видно, что человек он решительный и умный, но многие его решения так и не реализуются – вмешиваются заинтересованные лица. А на обсуждение вопросов по инвестиционным контрактам сторону нас не приглашают. Эта антиконституционная привычка осталась от старой команды, что приводит к одностороннему подходу и субъективной оценке.

Конечно, есть и положительные изменения. Работа по реализации инвестиционных проектов и контролю в области долевого строительства стала более прозрачной. Теперь все сделки отображаются на сайте, а раньше инвестконтракты раздавали из-под полы, что приводило к коррупции. Надо, чтобы этих контрактов было больше. А то в этом году разыграли всего 20 площадок, хотя обещали 150.

В начале года у нас родилась идея создать на базе ассоциации клуб для ведения переговоров с городскими властями. Правительство Москвы нас поддержало. Решили сформировать представительское инвестиционное сообщество для совместной работы с комплексом градостроительной политики по решению существующих задач. Все это указывает на понимание властями необходимости отходить от командно-диспетчерской системы, обсуждать проблемы, а не диктовать бизнесу, что ему делать.

– Условия для переговоров есть, что дальше?

– На конференции я предложил чиновникам ввести новую официальную взаимовыгодную схему сотрудничества. Сегодня город забирает у нас от 30 до 50 процентов построенных нами и на наши деньги площадей в зависимости от района застройки. И в каждом инвестиционном контракте есть обязательство о перечислении в бюджет доли за использование инфраструктуры, подключение электроэнергии. Суммы доходят до 6 миллионов долларов.

Я предложил брать с инвесторов еще по 5 процентов от стоимости контракта и совершенно официально распределять эти дополнительные суммы между чиновниками, но при условии, что решать, сколько и кому, будут сами инвесторы. А платить мы будем только тем, кто нам реально помогает в реализации наших контрактов, а не мешает.

Эта моя инициатива многих напугала, говорят: «Кто это разрешит госслужащим брать деньги?» Хотя в Грузии, Белоруссии и некоторых западных странах официально легализовали плату за услуги. Недавно узнал, что Минтруда представил проект программы реформы оплаты труда бюджетников, основанной на внедрении «эффективного контракта», в котором министерство делает упор на внедрение механизма стимулирования чиновников к повышению качества оказания услуг. Что мешает официально увеличивать зарплаты и бюджетникам строительной отрасли, если они будут работать эффективнее, оказывая платные услуги?

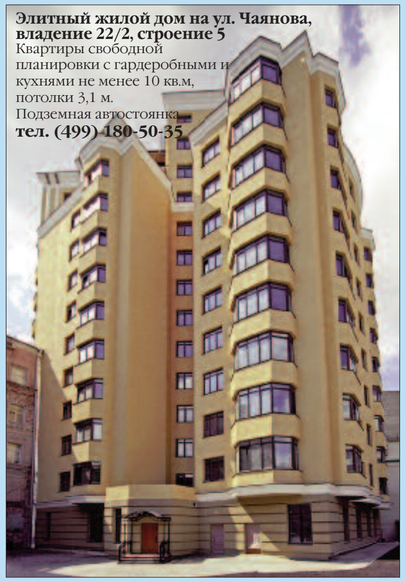
Подробнее о прогрессивных идеях Юрия Шелятина читайте в следующем выпуске.

РЕКЛАМА

Холдинг «ЭКО-ТЕПЛО»:

- высокое качество строительства
- передовые строительные материалы и технологии
- культура производства
- профессиональные кадры
- квалифицированное инженерное обслуживание
- выгодные кредиты при приобретении объектов недвижимости
- эффективные механизмы управления недвижимостью
- конструктивный подход к любому вопросу
- и как постоянный результат – ваш европейский комфорт проживания в центре Москвы или в элитных коттеджах за городом

Элитный жилой дом на ул. Чаянова, владение 22/2, строение 5
Квартиры свободной планировки с гардеробными и кухнями не менее 10 кв.м, потолки 3,1 м.
Подземная автостоянка
тел. (499) 180-50-35



Александр ИШИН
Президент НП «Столичное строительное объединение» СРО Вице-президент, руководитель Комитета по профессиональному образованию Национального объединения строителей («НОСТРОЙ»)

Родился 18 августа 1959 года. Окончил Московский инженерно-строительный институт им. В.В. Куйбышева по специальности инженер-строитель, в 2009 году — Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности государственное и муниципальное управление, д.э.н.

– Александр Васильевич, какими результатами могут гордиться члены вашей саморегулируемой организации?

– В нашем «Столичном строительном объединении» состоят такие крупные предприятия, как «АРКС», «Космос», ГПР-1, Мосинжстрой, Мосстрой-17, МИСК. Всего около 500 компаний. Зачастую именно партнеры нашего объединения осуществляют планы московского правительства по реконструкции вылетных магистралей, дорожных развязок, увеличению количества социально важных объектов. Ими уже проделана важная и нужная работа.

Осуществить громадные объемы строительства без слаженной работы руководства, да и всей команды строительного комплекса, нереально. И надо признать, что нам удалось отточить взаимодействие с городскими властями до идеального. Наши строительные компании чутко реагируют на новые инициативы мэрии, оперативно откликаются на конкурсы и аукционы, а объединение строителей дает необходимую научную и общественную поддержку по сложным направлениям.

Например, российские строители долгое время работали по СНиПам, созданным еще в 90-е. Но отрасль стремительно развивается, появляются новые материалы и технологии. Многие формулировки просто устарели за 20 лет. Поэтому НОСТРОЙ вместе с Минрегионом осовременили СНиПы обязательного применения. При этом НОСТРОЙ направил почти 50 процентов своего бюджета на разработку СНиПов.

– А подготовка кадров?

– Нам пришлось создавать систему повышения квалификации буквально с нуля. И сейчас эта работа начала приносить плоды.

Создана единая система аттестации. В комитете по профессиональному образованию разработано почти 15 тысяч вопросов по всем разделам. Это и подземное строительство, и транспортное, и инженерные сети. По всей стране открыто около 200 центров по тестированию, благодаря чему аттестацию теперь можно пройти в любом регионе. Налаживается и система удаленного online-тестирования.

Работаем и над тем, чтобы освоение новаций в управленческих, экономических и технологических отраслях строительного производства становилось максимально доступным. А это значит, что мы сможем дать столице больше новых высококвалифицированных кадров, а московские компании – гарантировать безопасность строительства и качество выполнения работ.

– Что ждете от руководства строительного комплекса?

– Безответственные строительные компании – основная головная боль и для правительства Москвы, и для саморегулируемых организаций. Это и не сданные объекты, и недобросовестная конкуренция. Сегодня прежде всего необходимы законодательные механизмы, ограничивающие фирмам-однодневкам доступ к торгам.

Нужно предусмотреть и ответственность за нарушение законодательства саморегулируемыми организациями. Увы, не все СРО добропорядочны, порой не проверяют ни аттестацию строителей, ни техоснащение. А ответственности никакой. Такое положение вещей дезавуирует всю систему саморегулирования, которая в целом сложилась и успешно функционирует.

Вот такой он, Хуснуллин

Игорь СОЛОННИКОВ
Председатель Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов

– Как Вы познакомились с Хуснуллиным?

– Работая в Госстрое России, я ездил в служебные командировки в составе различных госкомиссий. Одна из таких комиссий проверяла строительство метрополитена в Казани, другая – подготовку к празднованию тысячелетия этого города. Госстрой контролировал ход работы и соблюдение сроков. Первый визит проверяющих был в Министерство строительства, архитектуры и ЖКХ Татарстана. Встретил нас Марат Шакирзянович Хуснуллин, тогда только что назначенный министром. Вот там с ним и познакомились.

– Вы и в другие города тоже ездили с инспекциями?

– Да, конечно. Например, проверял ход работ по восстановлению инфраструктуры Южного федерального округа от стихийного бедствия в 2001 году, также определял ущерб в Моздоке и Грозном после террористических актов в 2003–2004 годах, оценивал аварийность жилых домов Томска, Волгодонска и других.

– Значит, есть с чем сравнивать. Говорят, что в Татарстане какой-то особенный порядок был. Может, там строители и меньше воровали, чем в других регионах России?

– Наша комиссия никаких нарушений не обнаружила. Там действительно был порядок. Ветхого жилого фонда на тот период уже практически не было. Спортивные сооружения были одни из лучших в России. И вообще, Казань мне очень понравилась, потому что она мне мой родной Санкт-Петербург чем-то напоминает. Древний город с красивым историческим центром, к которому жители очень бережно относятся.

– Первое впечатление от знакомства с Маратом Шакирзяновичем помните?

– Невероятная энергетика и уверенность в себе.

– Тогда Вы в составе комиссии проверяли его, а теперь у него в подчинении?

– Выходит, что так.

Валерий ЛАПТЕВ
Председатель профсоюза строителей Москвы

– Валерий Лаврентьевич, откройте секрет, почему строители отмечают свой профессиональный праздник в День физкультурника?

– Это давняя традиция. Вот уже двадцать лет я провожу спортивные соревнования строителей в этот день.

А объединить соревнования с празднованием Дня строителя и провести оба мероприятия на одной площадке в «Лужниках» – это уже новая традиция. Марат Шакирзянович обратился ко мне: «Что у нас для занятий спортом есть?» А я в ответ: «У нас есть центр физкультуры и спорта, и мы можем многое организовать!» Он говорит: «Попробуйте!» И мы в прошлом году организовали соревнования, пригласили сотрудников департамента строительства и других структур нашего комплекса… Всем понравилось отмечать наш профессиональный праздник на свежем воздухе, в том числе и спортивными соревнованиями.

Да и молодые люди, глядя на Хуснуллина на волейбольной площадке, какой он стройный, красивый, тоже подтянутся и поймут, чтобы управлять, надо быть физически здоровым. Все строители: рабочие, мастера-прорабы, инженеры, чтобы успешно созидать, должны быть еще и здоровыми. Как там в песне поется: «А иначе вам удачи не видать». Если хочешь стать руководителем, то твоим кредо должен стать здоровый образ жизни. Ведь «в здоровом теле здоровый дух». И пример тому наш руководитель. Мы его поддерживали и будем поддерживать в его начинаниях.

Андрей БОЧКАРЕВ
Руководитель Департамента строительства города Москвы

– Где впервые встретились с Хуснуллиным и как Вам работается под его руководством?

– Познакомились мы с ним в кабинете Сергея Семеновича Собянина. За время совместной работы я увидел, насколько Марат Шакирзянович выдающаяся и очень сильная личность. И не только как руководитель, но и как человек, как индивидуум. У него мощная энергетика, он обладает неординарными психологическими и физическими данными.

Хорошо чувствует людей, ситуацию и принимает зачастую нестандартные, но всегда эффективные решения. При этом он очень жесткий руководитель, всегда нацеленный на результат. Не дает поблажек никому, ни знакомым, ни друзьями. Даже более требователен к тем, кого хорошо знает. Обладает способностью мыслить масштабно, по-государственному. По-настоящему переживает за город, за людей, которые в нем живут.

– А как Вы почувствовали его сильную энергетику?

– По реакции окружающих. Его энергетический посыл может быть отправлен очень тихим и спокойным голосом, и зачастую это действует на подчиненных гораздо более глубоко и очень доходчиво. И оказывает гораздо более сильное влияние, чем грубый окрик.

– Подчиненные и подрядчики его побаиваются?

– Я бы сказал, скорее, уважают как человека, как руководителя, как представителя органа власти, как личность. Когда ждут начальника, от которого зависит решение, готовятся к его приезду, стараются немножко подтянуться. Но знаю точно, что показухи Марат Шакирзянович не любит. И всех нас настраивает, чтобы специально к его приезду, скажем, площадку не мыли и не подметали.

Сергей ЛЕВКИН
Руководитель Департамента градостроительной политики города Москвы

– Вы давно знакомы с Хуснуллиным?

– В 2006 году меня пригласили в Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами на должность начальника управления по организации и развитию инфраструктуры. Я работал в Москве, но, курируя деятельность особых экономических зон, объездил всю Россию, часто был в Татарстане, где на территории Елабужского района республики была создана ОЭЗ «Алабуга». Министром строительства этой республики тогда был Марат Шакирзянович Хуснуллин. В рамках этого абсолютно нового проекта мы с ним довольно плотно общались. А когда его пригласили на работу в Москву, он, в свою очередь, пригласил меня в свою команду.

– Ваше впечатление от рабочих контактов с Маратом Шакирзяновичем?

– Он очень ответственный, безгранично преданный работе человек. Для него не существует невыполнимых задач и незавершенных проектов. Я помню, как он руководил строительством нефтеперерабатывающего завода в Нижнекамске. В то время эта стройка по объемам инвестиций, масштабам и срокам реализации была самой значимой в стране, и я видел, как проявлялись все его таланты.

– Когда он подыскивает себе заместителей и сотрудников, на что обращает внимание? Или, приняв на работу, просто контролирует весь процесс от начала до конца?

– Он доверяет своей команде, и это налагает на нас особую ответственность. И подвести его уже нельзя. Да и основные качества, по которым он подбирает людей, это профессионализм, порядочность и ответственность.

– К нему можно обратиться, если что-то не получается, или приходится все решать самому?

– Он абсолютно открыт для общения. Если есть проблема, то всегда можно попросить у него помощи или совета.

Антон КУЛЬБАЧЕВСКИЙ
Руководитель Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы

– Давно Марата Шакирзяновича знаете?

– Мы с ним познакомились, когда почти одновременно пришли работать в команду мэра. А до этого только слышали друг о друге.

– И какое впечатление он на Вас произвел?

– Марат Шакирзянович привез из Сингапура, где был в командировке, очень понравившуюся ему фразу «Надо начинать с себя, если ты хочешь что-то поменять в окружающем мире», которая оказалась близка и моему мировоззрению. В себе он тоже очень многое готов менять и меняет. Наверное, это помогло ему оказаться на том уровне, которого он достиг. Впрочем, служба в Москве для любого чиновника – это еще и колоссальный опыт. Те, кто работает в федеральных структурах, решают серьезные задачи, но зачастую, я знаю это по собственному опыту, не видят обычных земных проблем. А когда ходишь по земле, занимаешься региональной работой, целиком окунаешься в проблемы мегаполиса, это очень полезно для формирования любого управленческого мировоззрения.

Вот и Марат Шакирзянович каждый день повышает свой профессионализм, это видно даже не вооруженным глазом. И мы растем вместе с ним. Хотя спорим часто, и в основном по изменениям в законодательстве. У нас разные точки зрения по поводу строительных отходов и по согласованию нашим департаментом разрешений на ночную стройку…

Учимся у него оптимизму, который у Хуснуллина неиссякаем, и искрометное, оригинальное чувство юмора. Хотелось бы, чтобы он чаще улыбался, шутил, а то он часто такой серьезный. А улыбка у него очень красивая, обаятельная.

Константин ТИМОФЕЕВ
Председатель Москоминвеста

– Чем можно улучшить настроение Марату Шакирзяновичу?

– Четким выполнением своих обязанностей.

– И на день рождения Вы приходите к нему с отчетом?

– Для нашего руководителя лучший подарок – выполнение плана и своевременная сдача объектов. Я пришел и сказал: «Мы за год сделали столько-то…».

– Можете поделиться секретом Вашего личного успеха?

– Мои личные и наши главные успехи еще впереди.

Геннадий РЯЗАНЦЕВ
Генеральный директор ОАО «Институт по изысканиям и проектированию инженерных сооружений и коммуникаций «Мосинжпроект»

– Припомните случай на стройплощадке, который характеризовал бы Хуснуллина как человека и руководителя.

– Случаев не припоминаю, что как раз и характеризует Марата Шакирзяновича как руководителя с самой лучшей стороны. Он прекрасно знает наши объекты и помнит, где, что в Москве строится. Ориентируется так, словно он тут всю жизнь прожил. Быстро вжился в столицу и знает ее уже досконально, не хуже москвичей…

– Вы в сроки всегда укладываетесь?

– Может, и не всегда. Иногда заданий бывает много. Самое интересное, что он помнит все поручения, которые давал.

– Как он ведет совещания?

– Обыкновенный стиль ведения. Все четко, конкретно.

– А что ожидает тех, кто нарушает сроки?

– Упреки выслушивать за то, что ты срываешь срок, мало кому понравится. Никого за это еще не уволили, криков тоже не было. Но разговор такой, что сразу понимаешь, что делать дальше. Ведь задача была четко поставлена, а сроки хоть и очень короткие, но почти всегда реальные.

– Получается, что у него не забалуешь. Все держит на контроле.

– Да, на постоянном контроле. С ним интересно общаться, особенно на субботних объездах. В общем, честно скажу, с ним прекрасно работать. Всегда уважительно ко всем относится. А еще мне очень нравится, что он помнит всех, с кем работает, по имени и отчеству.

Иллюстрированная информационно-публицистическая газета «ПЕРСОНА»
Зарегистрирована в Комитете по печати РФ
Регистрационный № 015890 от 24 марта 1997 г.
Издатель ЗАО «Фирма «ИНФОРМБЮРО»

Учредители: Е. Исакова, Т. Кривцова
Главный редактор Елена Исакова
Адрес редакции: 123308, Москва, ул. Куусинена д.6, к.3
тел. 8(499)943-87-10, E-mail: 4persona@mail.ru
адрес в Интернет: персона.рф

Номер подписан в печать 28 сентября 2012 г.
Октябрь 2012 (46) Мнение редакции не всегда совпадает с мнением «Персон»
Перепечатка материалов только с письменного согласия редакции. Цена договорная. Тираж до 50000 экз.

■ - на правах рекламы.

Товарный знак **«Персона»**®. Св-во о регистрации № 188659 от 18.05.2000. Все права защищены.

03
9 772074 098122