

Информационно-публицистическая газета

ПЕРСОНА



stroi.mos.ru



«Даже один успешно реализованный мегапроект кардинально меняет город к лучшему – делает его более удобным и приятным для жизни. Но самое главное – мегапроекты дают мощный толчок к развитию всей экономики, к повышению инвестиционной привлекательности мегаполиса».

Марат Хуснуллин,
Заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства



ПЕРСОНАЛЬНОЕ интервью

Поздравляем с Днем строителя! Новых побед, свершений, творческих успехов и реализации планов всем москвичам на благо!

Как он дышит, так и ~~пишет~~ строит! Вот уже несколько лет стройкомплекс столицы возлагает строитель, который даже родиться умудрился в день, когда в Москве отмечают День строителя.

«Как он так подгадал?» – улыбаются московские застройщики. И как он, залюбовавшись видами Москва-Сити, выбрал столицу в качестве своего нового места работы? Как у него получилось, что и этот город выбрал его? Как удается ему достигать поставленных целей? Этот удивительный человек – Марат Хуснуллин, который в этом году отмечает свой 50-летний юбилей. Редакция газеты «Персона» присоединяется к поздравлениям москвичей.

ХУСНУЛЛИН МАРАТ ШАКИРЗЯНОВИЧ Заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства

Родился 9 августа 1966 года в Казани. Окончил в 1990 году Казанский финансово-экономический институт по специальности «экономика». Прошел подготовку в Открытом университете в Великобритании по специальности «профессиональный менеджмент». К. э. н. Женат, трое детей: сын и две дочери. Хобби – волейбол.

– Марат Шакирзянович, у Вас есть любимая книга? Успеваете читать?



– Искусство управления миром. Опыт тысячелетий китайских мудрецов. Читайте-читают.
– Любимое место в Москве?
– Мне очень нравится Москворецкая набережная и вид на город, который отсюда открывается. Вообще очень люблю набережные Москвы-реки. С удовольствием там гуляю, когда получается.
– Кафе, рестораны?

– Не жожу.
– Театры?
– Мне очень нравится Геликон-опера.
– Потому что Вы принимали участие в ее реконструкции?
– Потому что она мне как родная. Ну и Большой, конечно, нравится. Сейчас еще будет очень хороший театр Табакова.
– А если бы Ваш друг переехал в Москву, Вы бы где ему посоветовали поселиться?

– Селиться нужно ближе к работе, чтобы можно было пешком ходить. А с учетом того, что в Москве все места хорошие, пусть где работает, там и живет.
– Ваш приход на должность руководителя стройкомплекса сопровождался отменой и приостановкой многих инвестконтрактов, что не могло не вызвать раздражения на рынке. Как Вы считаете, сейчас Вам удалось наладить рабочие контакты с инвесторами? Или они просто ушли в другие города?
– Существовавшие по состоянию на 2010 год инвестконтракты на строительство в ЦАО объектов общей площадью 23 млн кв. м мы расторгли, так как городу они были просто не нужны. В переулочном центре Москвы реализация данных проектов еще больше усугубила бы и без того сложнейшую на тот момент градостроительную и транспортную ситуацию. К тому же они вызвали многочисленные протесты жителей, а часть проектов предполагала снос исторических и культурных памятников.

В итоге мы сохранили около 200 исторических зданий, представляющих для столицы особую ценность, отменив принятые до 2010 года решения об их сносе. Еще спасли более 70 зданий, которые включили в Реестр объектов культурного наследия. Конечно, было непросто, ведь у инвесторов на руках имелась вся разрешительная документация. Мы встречались с каждым из них и обсуждали пути выхода из этой ситуации. Некоторым инвесторам выплатили компенсацию, другим предложили для реализации проекты в срединной и периферийной частях города, в том числе в Новой Москве.

Мы вообще пересмотрели все существовавшие на тот момент инвестпроекты, предполагавшие те или иные строительные работы, с точки зрения таких принципов, как минимизация строительства в центре города, сохранение исторического наследия, уменьшение нагрузки на транспортную и социальную инфраструктуру. Существенно сократили выдачу новых разрешений на строительство в ЦАО – по сравнению с 2010 годом более чем вдвое.
Теперь разрешения предусматривают в основном renovation существующих объектов с небольшим увеличением высотности. Некоторые инвесторы как раз и принялись за такие проекты.

Более того, поскольку мы взяли курс на полицентричность и сбалансированное развитие районов, то максимально перешли от точечной застройки к комплексному освоению территорий, и нам удалось привлечь инвесторов к строительству объектов социальной инфраструктуры. Большинство девелоперов пошли навстречу городу и потребностям москвичей. Теперь ни один жилой комплекс не строится без соответствующих социальных объектов – садиков, школ, поликлиник. Их возведение сразу прописывается в разрешительной документации.

Особенно много социалки инвесторы строят в Новой Москве – основной, наряду с промзонами, территории разви-

тия мегаполиса. Это требование возводить и социальную инфраструктуру тоже родилось не на пустом месте. Когда областные застройщики оказались в черте Москвы, прописка на их объектах стала стечной, и цены на жилье выросли. Вот мы и попросили их вложить часть маржи в социалку, так как в сельской местности нормативы по обеспечению соцобъектами были ниже, чем в Москве, поэтому катастрофически не хватало школ и детсадов. Сейчас они строятся во многих районах опережающими темпами. Микрорайоны еще только возводятся, а образовательные учреждения уже готовы.

Благодаря такому подходу, диалогу с инвестором Москве первой в России уже в 2014 году удалось ликвидировать очередь в детские сады для детей от 3 до 7 лет. При этом треть всех этих объектов была построена за счет инвесторов. И с каждым годом число таких соцобъектов растет. Если в 2011 году за счет внебюджетных средств было построено и введено только 5 детских садиков и ни одной школы, то уже в 2015-м – 12 детсадов и 4 школы. Всего же за последние 5 лет из 238 новых зданий детских образовательных учреждений частными инвесторами построен 51 объект и местами в них обеспечено свыше 13 тыс. детей. Так что мы можем сказать огромное спасибо застройщикам за то, что они нормально восприняли такой подход и строят то, что нужно москвичам.

Как видите, с большинством инвесторов нам удалось наладить конструктивный диалог, никуда они из города не ушли и даже сейчас, в условиях непростой экономической ситуации в стране, продолжают работать на московском рынке. Они прекрасно понимают, что за любым спадом всегда следует подъем, потерять привлекательный стечной рынок просто, а это тот участок работ, который выполняет город, полностью готова. Осталось завершить только возведение некоторых ТПУ.

Строительные работы развернуты сейчас на 30 транспортно-пересадочных узлах, большинство из которых уже полностью готово. Завершена электрификация, включая строительство двух и реконструкцию трех тяговых подстанций.
В настоящий момент происходит технологическая обкатка поездов и инфраструктуры. Они проходят приемку. По «кольцу» уже с начала июля курсируют 14 поездов «Ласточка», после запуска МЦК их станет намного больше.

При обкатке отработывается технология 12-минутного интервала на полном круге малого кольца, проверяется работа контактной сети, рельсы, служба включения светофоров, исследуется безопасность движения. На самих станциях устанавливаются турникеты, рабочие доделывают платформы и переходы, развешивают таблички с навигацией. Все работы ведется строго по графику.

– В старой черте Москвы основные точки развития – промзональные зоны. Как идет процесс их реновации?
– Промзона ЗИЛ, территория бывшего завода-автомобилостроителя, развивается у нас активнее всех. Это крупнейший проект реновации промзон не только в Москве, но и в России, и в Европе, фактически сопоставимый со строительством нового небольшого города. Всего там будет построено 4,5 млн кв. м недвижимости, население составит порядка 70 тыс. человек, будет создано 55 тыс. новых рабочих мест. В прошлом году введен «ВТБ-Ледовый дворец», где недавно завершился чемпионат мира по хоккею, рядом в активной фазе строительство центра водных видов спорта. Здесь появится крупный спортивный кластер «Парк Легенд».

Особое внимание мы уделяем транспортной доступности. В прошлом году открыта станция метро «Технопарк», в этом откроется платформа МЦК, построенную новую эстакаду через железнодорожные пути. В результате повысится транспортная доступность и строящегося парка развлечений в Нагатинской пойме в этом же районе. Причем мы «увяжем» новые локальные дороги с уже существующей дорожной сетью. Всего здесь в течение ближайших 3 лет будет построено около 20 км новых дорог и 5 мостов.

ЗИЛ – тот мегапроект, на примере которого мы показываем, как собираемся вернуть городу 40 аналогичных депрессивных территорий.
– За шесть лет работы в столице Вы много всего построили. Помогает ли Вам казанский опыт?

– Мне за мою работу в Казани не стыдно. И те мероприятия, которые были там проведены – тысячелетие Казани, университета, – кардинально изменили город. Людям он нравится. Да и сам, когда приезжаю, хотя не так часто мне это удается, вижу, какие колоссальные изменения происходят даже за то время, когда я там не работаю. Если город динамично развивающийся и политика управления им настроена на дальнейшее развитие, заданные темпы не снижаются. Конечно, опыт, который я там накопил, здесь мне очень пригодился.

В столице же мы взяли настолько большие обороты, что Москва заняла второе место среди наиболее перспективных «новых» мегаполисов. Да и в рейтинге Всемирного банка сразу переместилась со 124-й позиции на 51-е место. Но все равно оно колоссальное. Поэтому в целом намеченные планы выполняются.

Сергей Собянин: «В последние годы строительная отрасль стала занимать на четверть большую долю в экономике города. Это говорит о том, что, несмотря на все текущие проблемы, строительство в Москве развивается достаточно активно, объем инвестиций за последние годы вырос практически в полтора раза».



– Марат Шакирзянович, в районе МЖД прорабатывается развитие 10 тыс. га. Какие конкретно из них получат развитие?

– Порядка 3–4 км вокруг МКЖД это и есть 10 тыс. га, из которых 3 тыс. – это чисто промышленные объемы, которые попадут в первую зону урбанизации. Московское центральное кольцо (МЦК), так оно правильно называется, будет запущено поэтапно и сразу начнет перевозить пассажиров. Одновременно проектируем и строим ТПУ, и большинство из них в этом году тоже сдадим. Затем займемся прилегающими территориями. До конца года мы благоустроим территорию вокруг «кольца», осуществим санитарную очистку, вывоз мусора, озеленение, строительство новых и ремонт существующих подъездных дорог, пешеходных дорожек, на некоторых участках будут установлены шумозащитные экраны.

Строя новые дороги, мы сразу проектируем развитие территорий вокруг них с учетом того, что там появятся большие объемы недвижимости. Таким образом, расположенные вдоль МЦК промзоны получат удобную транспортную доступность, а значит, станут еще более привлекательными для инвесторов в плане застройки.

– Как и когда заработает МЦК?

– Мэр поставил задачу запустить пассажирское движение по «кольцу» в сентябре этого года. Считаю, с этой задачей мы справимся. Уже сейчас железнодорожная инфраструктура, а это тот участок работ, который выполняет город, полностью готова. Осталось завершить только возведение некоторых ТПУ. Строительные работы развернуты сейчас на 30 транспортно-пересадочных узлах, большинство из которых уже полностью готово. Завершена электрификация, включая строительство двух и реконструкцию трех тяговых подстанций.

В настоящий момент происходит технологическая обкатка поездов и инфраструктуры. Они проходят приемку. По «кольцу» уже с начала июля курсируют 14 поездов «Ласточка», после запуска МЦК их станет намного больше.

При обкатке отработывается технология 12-минутного интервала на полном круге малого кольца, проверяется работа контактной сети, рельсы, служба включения светофоров, исследуется безопасность движения. На самих станциях устанавливаются турникеты, рабочие доделывают платформы и переходы, развешивают таблички с навигацией. Все работы ведется строго по графику.

– В старой черте Москвы основные точки развития – промзональные зоны. Как идет процесс их реновации?
– Промзона ЗИЛ, территория бывшего завода-автомобилостроителя, развивается у нас активнее всех. Это крупнейший проект реновации промзон не только в Москве, но и в России, и в Европе, фактически сопоставимый со строительством нового небольшого города. Всего там будет построено 4,5 млн кв. м недвижимости, население составит порядка 70 тыс. человек, будет создано 55 тыс. новых рабочих мест. В прошлом году введен «ВТБ-Ледовый дворец», где недавно завершился чемпионат мира по хоккею, рядом в активной фазе строительство центра водных видов спорта. Здесь появится крупный спортивный кластер «Парк Легенд».

Особое внимание мы уделяем транспортной доступности. В прошлом году открыта станция метро «Технопарк», в этом откроется платформа МЦК, построенную новую эстакаду через железнодорожные пути. В результате повысится транспортная доступность и строящегося парка развлечений в Нагатинской пойме в этом же районе. Причем мы «увяжем» новые локальные дороги с уже существующей дорожной сетью. Всего здесь в течение ближайших 3 лет будет построено около 20 км новых дорог и 5 мостов.

ЗИЛ – тот мегапроект, на примере которого мы показываем, как собираемся вернуть городу 40 аналогичных депрессивных территорий.
– За шесть лет работы в столице Вы много всего построили. Помогает ли Вам казанский опыт?

– Мне за мою работу в Казани не стыдно. И те мероприятия, которые были там проведены – тысячелетие Казани, университета, – кардинально изменили город. Людям он нравится. Да и сам, когда приезжаю, хотя не так часто мне это удается, вижу, какие колоссальные изменения происходят даже за то время, когда я там не работаю. Если город динамично развивающийся и политика управления им настроена на дальнейшее развитие, заданные темпы не снижаются. Конечно, опыт, который я там накопил, здесь мне очень пригодился.

В столице же мы взяли настолько большие обороты, что Москва заняла второе место среди наиболее перспективных «новых» мегаполисов. Да и в рейтинге Всемирного банка сразу переместилась со 124-й позиции на 51-е место. Но все равно оно колоссальное. Поэтому в целом намеченные планы выполняются.

– Что помогает двигаться к цели ускоренными темпами?

– Существенный вклад был внесен в основу строительной индустрии, а именно в совершенствование нормативно-правового, сметно-нормативного обеспечения градостроительной деятельности. Здесь, благодаря совместной работе с управлением мэра и лично с Анастасией Владимировной Раковой, нам удалось заметно снизить административные барьеры в нашей отрасли. В результате, по оценке Всемирного банка, в 2,5 раза сократилось количество процедур для строительства эталонного объекта и в 1,7 раза уменьшились сроки получения разрешения на строительство, более чем в два раза снизилась стоимость проведения этих процедур.

Стали доступны и электронные услуги. 12 госуслуг в отрасли полностью переведены в электронный вид.

Сегодня мы эту работу продолжаем. Думаю, те решения, которые мы приняли буквально за последнее время, а также новые нормативные документы Правительства Москвы позволят усилить наши позиции во всех мировых рейтингах.

– Как Вы относитесь к городским точечным конфликтам? В преддверии выборов активизировались инициативные группы в парке Дубки и в Теплом Стане. Будете поддерживать застройщиков, которым выдавали разрешительную документацию, или у Вас стратегия невмешательства?

– Вы сами ответили на мой вопрос. В преддверии выборов люди используют данную ситуацию для решения своих локальных вопросов. Для такого огромного мегаполиса при таких масштабных преобразованиях это неизбежно. Когда строится трасса, которая нужна миллиону москвичей, конечно, она может коснуться интересов жителей нескольких домов, и у них, наверное, ситуация ухудшится. Но это большой город, мы должны думать в первую очередь об основной массе горожан. А тех, кому не повезло, мы, если необходимо, будем переселять, дома ремонтировать, ставить в них шумозащитные окна.

Конечно, конфликты неизбежны, и наша задача – их разрешать, встречаться, искать компромиссы, и мы это делаем.

– О какой урбанизации в Новой Москве может идти речь, если там кое-где нет электричества и газа?

– Нам эта территория досталась именно в том состоянии, о котором Вы говорите, и там действительно есть такие дачные поселки. Будем развивать эти районы. Поэтому мы запланировали построить порядка 180 километров дорог и уже их строим. До конца года будет завершена реконструкция Калужского шоссе, фактически это строительство нового шоссе, которое будет центральной, гостевой улицей в Новой Москве.

Полностью разработан градостроительный план этой территории, прошли публичные слушания, и жители Новой Москвы в подавляющем большинстве его поддержали. Сейчас по этому плану проектируем строительство новых дорог, электрических сетей, новых микрорайонов.

Мэр Москвы изначально поставил задачу не превращать эти территории в отдельный спальный район, «отрезанный» от старой части города, а развивать Новую Москву комплексно, сбалансированно, органично интегрируя в общую ткань мегаполиса. На реализацию этого плана уйдет 20 лет. Новые территории столицы в два с лишним раза больше старых, которые застраивались почти 900 лет, а мы за два десятилетия планируем обустроить эти земли. Пока же есть дефицит территории новых территорий, есть префектуры. Если где-то нет света – дайте информацию, подключим.

– Ну а кризис сильно затронул отрасль?

– Сложившаяся экономическая ситуация оказывает влияние на все сферы, и строительство не исключение. Тем не менее кризиса в строительной отрасли Москвы на сегодняшний день не наблюдается. Город продолжает динамично развиваться, все проекты реализуются, инвесторы по-прежнему активны. По итогам прошлого года мы вышли на рекордные показатели по целому ряду направлений. Это произошло благодаря тому, что мэр Москвы 3 года назад утвердил отдельные программы по развитию жилищного строительства и принял стратегическое решение оставить трехлетнюю Адресную инвестиционную программу, а значит, мы получили возможность гарантированного бюджетного финансирования строительства важнейших объектов на годы вперед, обеспечили стабильной работой и зарплатой строителей и главное – притоком инвестиций в экономику города, так как, финансируя транспортное строительство, мы на бюджетные деньги подвозим инфраструктуру туда, куда потом приходят инвестиции.



ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ ВИЦЕ-МЭРА НА ПРЕЗИДУМЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

– Государственная программа «Градостроительная политика» позволила увязать территориальное планирование, обеспечить координацию строительства жилой и коммерческой недвижимости, социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры, объединить нормативно-правовое, научно-методическое и информационное обеспечение в единый комплекс.

За пять лет реализации этой программы были разработаны и запущены восемь основных направлений. Начали с подготовки основополагающих документов и решения градостроительного развития. Это генеральный план и правила землепользования и застройки.

Приоритеты были отданы комплексному развитию Троицкого и Новомосковского административных округов с сохранением культурно-исторического наследия и уникального природного ландшафта, организации новых рабочих мест, развитию всех видов социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры.

Еще одно направление – это формирование адресных перечней объектов капитального строительства с учетом необходимой инженерной и иной инфраструктуры.

За пять лет уже построено более 400 км дорог, возведено 118 объектов инфраструктуры: мостов, тоннелей и развязок. Появилось 140 новых пешеходных переходов.

В результате этого комплекса мер по строительству дорог и регулированию парковочного пространства Москва перестала быть лидером по пробкам.

Вместе с РЖД мы активно занимаемся развитием железных дорог и интеграцией их с метро и наземным транспортом. Запущена и огромная программа по реновации прилегающих территорий и промышленных зон.

В Москве за пять лет построено 380 социальных объектов, садов и школ. Как результат – очередь в детские сады полностью ликвидирована.

По программе жилищного строительства, в том числе и за счет внебюджетного финансирования, возведены социальные объекты с необходимой инженерной инфраструктурой. Введено более 15 млн кв. м жилья, из них 2,78 млн кв. м – за счет бюджета, благодаря чему нам удалось на 93 процента выполнить программу переселения из домов носимых серий и обеспечить благоустроенными квартирами тысячи очередников.

Всего в Москве за пять лет построен 41 млн кв. м недвижимости.

На присоединенных территориях уже сформировано 80 тыс. рабочих мест, и в течение этого года недвижимости будет построено еще на 25 тыс. рабочих мест. Построено 8 млн кв. м недвижимости, 5,8 млн кв. м жилья, 29 школ и детских садов, 10 объектов здравоохранения. Две станции метро пришли на новые территории – «Румянцево» и «Саларьево». Реконструированы три автодороги.

Один из выдающихся проектов – развитие территории, прилегающей к акватории Москвы-реки. Общая зона влияния – более 11 млн га, протяженность береговой полосы 201 км.

Грандиозный проект оптимизации транспортной инфраструктуры – это развитие и строительство пересадочных узлов.

В рамках подготовки к чемпионату мира будут построены и реконструированы стадионы «Лужники», «Арена», «Динамо», «ЦСКА» и 11 тренировочных полей.

В 2017 году будет запущена первая очередь ландшафтного парка мирового уровня «Зарядье» общей площадью более 130 тыс. кв. м и посещаемостью до 12 млн человек в год.

Началось активное развитие промышленных зон. Уже 60 процентов всей недвижимости, вводимой нами в столице, построено на территории промзон и в Новой Москве.





Марат ХУСНУЛЛИН

– **Марат Шакирзянович, какие московские строительные проекты способствуют процессу повышения роли городов в развитии общества, то есть урбанизации?**

– Сегодня мы реализуем целый ряд мега-проектов. Причем 70 процентов выделенных на них денег мы тратим на создание транспортной инфраструктуры, в первую очередь на метро.

Мэром поставлена задача в срок менее чем 10 лет увеличить московское метро на 50 процентов. Поэтому буквально начиная с этого года мы будем сдавать как минимум 10 станций и 20 км метро каждый год. Планируем построить третий пересадочный контур, который позволит людям не ехать в центр на кольцевую дорогу, а в срединной части города пересаживаться на другие линии.

Следующая серьезнейшая задача, которую мы реализуем совместно с нашими коллегами из «РЖД», – это Московское центральное кольцо и девять радиальных направлений, которые входят в город со всей страны, с основных направлений железных дорог. До конца года запустим 54 км этого наземного метро и 31 платформу. И практически на каждой из них будут транспортно-пересадочные узлы.

Всего будет 169 ТПУ, из которых на 137 уже подготовили всю градостроительную документацию. Начинаем выставлять их на конкурсы для инвесторов. И порядка 3 тыс. га земли вокруг них также будет вовлечено в хозяйственный оборот.

За последние 5 лет построили более 10 процентов всех дорог, более 20 процентов всех тоннелей, мостов и эстакад, существующих на данный момент в городе, что позволило на 16 процентов увеличить скорость передвижения по столице, хотя за последние 5 лет прибавился 1 млн автомобилей уже имеющих 4 млн.

Благодаря новым дорогам и транспортным развязкам стало возможным вовлечь в экономический оборот более 10 тыс. га земли депрессивных территорий промышленных зон. Теперь эти территории начнут вторую жизнь.

Занимаемся и развитием Москвы-реки. Этот проект имеет и транспортную составляющую. Но главное, что мы возвращаем реку горожанам. Пока же на половине территории набережных Москвы-реки доступа для жителей нет, а из 200 км береговой полосы благоустроено только порядка 70–80 км. Поэтому мы сейчас проектируем и строим дополнительно 60 км различных набережных.

Отдельные мегапроекты связаны с расположенными на берегах Москвы-реки знаковыми и красивыми «звездами». Это Большая Сити, продолжение сегодняшнего Сити, застройка Тушинского аэродрома, развитие Мневниковской поймы, строительство парка «Зарядье», реконструкция «Лужников», детский парк развлечений в Нагатинской пойме, развитие промзоны «ЗиЛ».

Только на южном участке этой зоны до 2025 года будет реализован крупнейший проект. Предстоит снести 820 тыс. кв. м существующей недвижимости, а возвести почти 1,6 млн кв. м новой. Район «Полуостров ЗиЛ» с комфортным жильем и инфраструктурой, местами досуга и развлечений, благоустроенными набережными, удобными транспортными артериями, новыми станциями метро и МЦК, зелеными зонами станет украшением города.

Благоустраивая Москву-реку, мы построим 24 моста: 12 автомобильных и 12 пешеходных и тем самым повысим связность районов столицы, что тоже даст колоссальный экономический эффект.

Мегапроект по подготовке к чемпионату мира по футболу. Его главный объект – «Лужники». Кроме Большой спортивной арены на их территории ведется строительство и других спортивных объектов. Это центры водного плавания, гимнастики, ледовый дворец.

Мегапроект «Новая Москва». В этой части города будет 1 млн рабочих мест и 1,5 млн человек будут там проживать. Это будет умный город, интегрированный со Старой Москвой в единую транспортную сеть.

Москва – быстрорастущий мегаполис технологий динамичного развития

Игорь ШУВАЛОВ

Первый заместитель Председателя Правительства РФ

– По поводу Москвы могу говорить сколько угодно, так как я люблю этот город, и то, что я вижу за последние годы, меня, конечно же, радует – отдаю должное команде Сергея Семеновича. Им нужно ошибки прошлого конвертировать в достоинства, и они это делают, мне кажется, очень успешно. То, что происходит на наших глазах, и то, что наше поколение это видит, – большое достижение.

Конечно, у Москвы есть финансовые ресурсы, но не каждый этими финансовыми ресурсами сможет распорядиться по уму. И развитие транспорта в Москве, и современное градостроительство, и социальная сфера, и новые корпуса образовательных учреждений, и сколько внимания уделяется учреждениям культуры, – это совсем другой город мирового уровня.

– **Опыт Москвы можно применить к другим городам и использовать его в целом для того, чтобы обустроить страну?**

– Конечно. Для этого нужно подобрать профессиональных людей. В маленьком поселении все зависит от них. Есть команда энтузиастов, способных творить, – будет все, даже если источники финансирования ограничены.

Аркадий ДВОРКОВИЧ

Заместитель Председателя Правительства РФ

– **Как в такой огромной стране, как Россия, совместить тему новых городов и эволюции существующих?**

– Для Москвы, конечно, это имеет крайне важное значение. С одной стороны, столица расширилась и имеет возможность построить новые городские пространства, которые в меньшей степени связаны обязательствами и бременем прошлого. А такие места, как Сколково и ряд других новых про-



Антон КУЛБАЧЕВСКИЙ
Руководитель Департамента природопользования и охраны окружающей среды Москвы

– **Как урбанизация влияет на экологическую обстановку в городе?**

– Наша столица – один из самых зеленых городов мира. Более 54 процентов территории Старой Москвы – зеленые насаждения. Город существует порядка девяти столетий, и исторически сложилось так, что деревья в нем распространены неравномерно. Слава богу, у нас есть особо охраняемые природные территории. Они – наше богатство, и это где-то 17 тыс. га, на которых действует очень жесткий статус охраны. А в последние пять лет мы еще и активно ищем и возрождаем в Старой Москве островки природы. Создаем парки там, где раньше были промзоны, заброшенные пустыри, завалы мусора, депрессивные территории.

– **Хуснуллин в этом деле Ваш союзник или оппонент?**

– Мы работаем в одной команде и решаем одну задачу – как сделать Москву более комфортной для жителей. Принятые решения по освоению промышленных зон уже повернули экологическую ситуацию на огромных столичных территориях в нужное русло. Вместо свалок будут современные кварталы и парки. Благодаря этой программе обустраивается и акватория Москвы-реки. А к набережным у Марата Шакирзяновича вообще трепетное отношение. И это не может не радовать меня как эколога. Так что над многими вопросами мы работаем сообща.

Сергей КУЗНЕЦОВ

Главный архитектор Москвы

– На съезде строителей в 1959 году Никита Сергеевич Хрущев высказался о вреде архитекторов, которые мешают обеспечивать трудящихся жильем. И эта тенденция, увы, продолжилась на долгие десятилетия. Свернуть с этого пути в одночасье, даже при большом желании, сложно. Устоявшаяся система всей своей сутью сопротивляется нововведениям. Мы это чувствуем при реализации наших самых знаковых проектов.

К сожалению, процедур, которые позволяют защитить авторские права архитектора, просто не существует. Но знаю того, что и власть, и общество меняются, очевидны. В Москве разительные перемены произошли с приходом команды Сергея Семеновича. Поставленные задачи максимально четко отрабатываются. Хотя часто это происходит в пожарном режиме, с учетом и с нарушением процедур. Если бы не поддержка руководства, не получилось бы вообще ничего.

У нас намного проще согласовать проект, чем, например, в Берлине, но стройка обгоняет проектирование на шаг, и, как в свое время сказал Владимир Исосифович Ресин, задача архитектора – успеть нарисовать то, что уже построили строители. К сожалению, в этой шутке есть большая доля горькой правды.

– **Что Вы считаете самой большой проблемой Москвы?**

– Ловушка, в которую попадают крупные города. Сначала осваивают большие территории и заселяют их людьми. А потом уже думают, что делать с квадратными километрами одинаковых домов, бесконечное повторение которых абсолютно стирает у людей понятие адреса, малой родины и уважения к тому месту, где они живут. И это советское наследие – уже не архитектурная, а социальная проблема. Учитывая, что так выглядят массовые застройки большинства московских округов, в которых проживает основная часть населения – более 90 процентов, их негативное воздействие на жителей – колоссальная проблема.



Мне в правительстве поручено заниматься моногородами, которые как раз и должны научиться применять опыт Москвы. Даже в поселении, где живет несколько десятков тысяч человек, этот опыт абсолютно применим.

Недавно на Госсовете говорили о благоустройстве как о новом факторе экономики. Новый современный благоустроенный город в состоянии дать возможность развиваться таким группам населения, которые, наряду с традиционной экономикой, будут приносить много инноваций.

Гуляя в выходные дни по Москве, я вижу, что улицы меняются, создаются прекрасные парки. Теперь ни в парке Горького, ни на ВДНХ, да нигде вы не увидите лежащих на лавочках пьяных, хотя вытрезвителей у нас давно уже нет. Люди занимаются спортом и прибегают к этому своих детей.

Москва добивается результатов не в конкурентной борьбе между российскими городами, а в глобальной конкурентной гонке. Это должно быть стимулом для тех, кто сейчас пока не демонстрирует успеха.

– это наше будущее. Да и Старая, традиционная Москва должна преобразовываться, и она это делает под руководством правительства столицы. Создается новый город с более комфортной средой обитания – город будущего, причем и внутри Москвы, а не только на недавно присоединенных территориях. Но пока мы живем в этой трансформации, то постоянно находимся на стройке. А значит, мы должны правильно понимать проблему, что волнует людей, правильно планировать изменения и реализовывать эти планы.

И это не только масштабные парки, но и скверики внутри кварталов, в пешей доступности, и любой житель микрорайона может погулять по хорошо озелененной территории, покормить белок и отдохнуть на удобных скамейках. На мой взгляд, у нас такие мини-парки хорошо получаются.

Москва – уникальный мегаполис мира. Представьте, отъехав на 8 км от Кремля, можно встретить лося, кабана, лису и зайца. А в московских дворах весной поют соловьи.

– **Хуснуллин в этом деле Ваш союзник или оппонент?**

– Мы работаем в одной команде и решаем одну задачу – как сделать Москву более комфортной для жителей. Принятые решения по освоению промышленных зон уже повернули экологическую ситуацию на огромных столичных территориях в нужное русло. Вместо свалок будут современные кварталы и парки. Благодаря этой программе обустраивается и акватория Москвы-реки. А к набережным у Марата Шакирзяновича вообще трепетное отношение. И это не может не радовать меня как эколога. Так что над многими вопросами мы работаем сообща.

– **Что же делать?**

– По инициативе мэра и при его поддержке мы изучаем опыт европейского домостроения и видим, что попадание в такую ловушку проходили многие города, но им удавалось вовремя из нее вынырнуть. Исходя из этого мы сразу приняли для себя принцип создания именно образа жизни и комфортного пространства, хотя дизайн зданий тоже очень важен. По этому принципу мы в сотрудничестве с десятью домостроительными комбинациями разработали абсолютно новые стандарты.

– **Каких основных требованиям они отвечают?**

– Прежде всего это планировочные требования, то есть формирование общественных и частных пространств через угловые секции, расстановку, разную высотность домов, а также через создание первых общественных этажей.

Первый этаж, его прозрачность, свободное попадание с улицы без пандусов и ступеней через прозрачные двери – важнейший элемент, который также стал частью стандарта. А еще – разнообразие фасадов, хорошее благоустройство. На первый взгляд никак не скажешь, что дом сделан по неким наборам типовых решений. Это те мелочи, которые позволяют проекту быть абсолютно оригинальным при соблюдении базовых принципов.

У нас в разработке уже находятся региональные нормативы для Москвы по стандартам планирования, причем не только для жилой застройки.

– **Какие следующие шаги Вы планируете?**

– Работаем над возможностью более гибкой планировки квартир и вариации фасадов – все-таки разнообразие является

одним из краеугольных камней. Например, при застройке территории ЗиЛа мы, исходя из новых принципов квартальной застройки и городских приоритетов, сначала разработали первые этажи, общественные пространства, набережную, так как уже понимали, что комфортный, приятный район инвестору будет интереснее, чем некая дурацкая абстракция.



М. Мень, И. Шувалов, М. Хуснуллин, С. Собянин

Михаил МЕНЬ
Министр строительства и ЖКХ РФ

– Одна из серьезных проблем, характерных для наших крупных городов, – это промышленные зоны, которые чаще всего требуют если не полного цикла их освоения, по сути, заново, то как минимум реновации. Принят Думой и уже утвержден Советом Федерации закон о комплексном развитии промышленных зон, проект которого разрабатывался нашим министерством. Он четко определяет, какая территория является промышленной зоной, условия, необходимые для решения ее комплексного развития, кто собственник как земли, так и недвижимости на такой территории. Это упростило решение имущественных споров и вовлечет в экономический оборот до 20–25 процентов территорий крупных городов.

Думой и уже утвержден Советом Федерации закон о комплексном развитии промышленных зон, проект которого разрабатывался нашим министерством. Он четко определяет, какая территория является промышленной зоной, условия, необходимые для решения ее комплексного развития, кто собственник как земли, так и недвижимости на такой территории. Это упростило решение имущественных споров и вовлечет в экономический оборот до 20–25 процентов территорий крупных городов.

Александр ИШНИН
Президент Ассоциации «СТОЛИЧНОЕ СТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ» СРО, член совета Национального объединения строителей (НОСТРОЙ)

– **Александр Васильевич, можно сказать, что после госсовета при Президенте РФ по развитию строительного комплекса в мае этого года в саморегулировании началась реформа. Как справляетесь?**

– По новому закону, а точнее, в соответствии с принятыми поправками в Градостроительный кодекс РФ о совершенствовании системы саморегулирования, наши организации должны перевести деньги в уполномоченные государством банки, которые обеспечат сохранность компенсационных фондов. И это большой плюс, так как строители будут застрахованы от потерь, которые происходили на протяжении последних нескольких лет в коммерческих банках.

– **В чем сложность реализации нового закона?**

– Новый закон повышает ответственность. Теперь строители будут более внимательно выбирать не только СРО, но и те компании, с которыми им придется работать, особенно это касается генподрядчиков. Ведь законом предусмотрена выплата до четверти компенсационного фонда за один случай неисполнения контракта. Соответственно, от того, с кем работаешь в одной СРО, будет зависеть твое благополучие.

Считаю, что те шесть лет, которые в России существовало саморегулирование, показали все большие места. И новый закон призван исправить недостатки системы.

ПЯТНИЦА – «КОРОТКИЙ» ДЕНЬ. ОТ МЕГАПРОЕКТА К МЕГАПРОЕКТУ

08:00 Совещание по развитию ЦАО.
09:00 Совещание по строительству метро.

11:10 Парк «Зарядье». Совместная инспекция с мэром. Здесь мэр дает указания добавить в филармонию артистические гримерные, доработать амфитеатр и фасадную часть здания. А главный архитектор по ходу решает рабочие вопросы.



С. Собянин: «Закончены монолитные работы по возведению здания филармонии, теперь предстоит следующая фаза строительства – засыпка грунтом».

По проекту все вновь построенные сооружения должны оказаться внутри холма. Для этого завезут 250 тыс. куб. м земли. Доставлять будут не только машинами, но и баржами ночью по Москве-реке.

С. Собянин: «К осени завод грунта будет завершен, и мы сможем приступить к посадке деревьев».

12:30 Совместный с мэром и вице-мэром А. Горбенко осмотр Большой спортивной арены в Лужниках.



Помимо этого для увеличения жилья необходимо активизировать в крупных городах использование федеральных земель под жилищное строительство. Уже готовятся предложения по вовлечению в оборот в ближайшие три года порядка 240 земельных участков общей площадью более 15 тыс. га с градостроительным потенциалом ориентировочно свыше 100 млн кв. м будущих застроек.

Начата реализация ряда пилотных проектов по арендному жилью в крупных городах. Такие проекты есть в Москве, Казани и Томске. Отталкиваясь от них, можно будет работать дальше. Также мы ведем деятельность по изучению и выработке градостроительной политики, которая основана на изучении международного опыта, в том числе и в части благоустройства территории, и развития так называемых зеленых городов. А Москва уже очень четко находит разумный компромисс между развитием города, строительством и учетом интересов граждан. Это очень важный фактор регионального управления в нашей отрасли.

НОСТРОЙ и президент этого объединения Андрей Юрьевич Молчанов прикладывают много сил для реализации нового закона, ведут активную работу по разъяснению его саморегулируемым организациям, помогают им сформировать новый пакет документов, для чего плотно взаимодействуют с Минстроем и Ростехнадзором.

Андрей Юрьевич сам строитель, поэтому хорошо понимает, что волнует строительных организации, и стоит на защите их интересов. Наша ассоциация в полной мере это ощущает, и мы благодарны и президенту, и аппарату за эффективную работу. С московским стройкомплексом мы всегда работали плотно. Они нас слышат, и мы стараемся оперативно реагировать на все их запросы. Но, конечно, не забываем и про нужды строителей, членов нашего объединения в первую очередь.

В Москве ведется огромный объем строительных работ. И на протяжении семи лет, что я возглавляю столичное строительное объединение, чаще слышу об исполнении контрактов в более короткие сроки, нежели о срывах. Особенно ситуация стабилизировалась в последние годы, с приходом Сергея Семеновича Собянина и Марата Шакирзяновича Хуснуллина. Все выполняется вовремя или с опережением сроков.

Единственное, что хотел бы пожелать как строитель – чтобы генподрядчики, которые работают на столичном строительном рынке, своевременно получали оплату выполненных контрактов. Ведь наши строители на все задачи, которые перед ними ставят мэр столицы и руководитель строительного комплекса, всегда откликаются с пониманием.

14:00 Совещание в штабе, совмещенное с обедом.

14:10 После трапезы, а точнее, – короткого перекуса – обмен рукопожатиями и еще несколько указаний.

М. Хуснуллин: «Ну что! Молодцы! Все хорошо сделали. Главное, темп не сбавляйте. И дайте мне шетку для обуви. Шетки тут всегда должны быть, чтобы люди могли почистить ботинки после стройки».

15:00 Штаб (Так строители называют оперативные совещания. – *Прим. ред.*) по вводу недвижимости.

16:00 Штаб по вопросам реализации градостроительной политики города Москвы под председательством С. Собянина в мэрии, на Тверской, 13.

18:30 Хуснуллин выходит из мэрии и пешком идет по Тверской.

– **Теперь куда?**

– К себе, на Никитский. Нужно подготовить доклад мэру к субботе.

– **Во сколько у Вас обычно начинается и заканчивается рабочий день?**

– Начинается в 7:30, а заканчивается около 10 вечера.

– **А правду говорят, что Вы...**

И тут нас догоняет генеральный директор Мосинжпроекта Марс Газизуллин: «Марат Шакирзянович, у нас было запланировано совещание по ходу...». Увы, 10 минут, на которые так рассчитывал корреспондент «Персоны», замэра потратил на указания своим сотрудникам.

В этот день Хуснуллин уехал с работы в 21:00, но 50 минут в машине, пока ехал домой, посвятил разбору почты и визуированию документов.

Сергей СОБЯНИН
Мэр Москвы

– Проблемы развития городов по мере урбанизации – повышения их роли в развитии общества, происходящих в мире процессов, нарастания вызовов, с которыми сталкиваются проживающие в них миллиарды людей, – требуют все большего внимания, применения различных технологий и управленческих решений.

– **Но у больших городов и возможностей для развития больше.**

– Есть такое расхожее представление, что города конфликтуют с регионами, центрами которых они являются. Они, мол, высасывают кадры, инвестиции, предприятия, финансы.

Отчасти это так, но, скорее всего, и не так. Наоборот, большие города становятся центрами притяжения новых инвестиций, на которые вряд ли может рассчитывать маленький населенный пункт. Они становятся центрами нового экономического уклада и разработок новых услуг для жителей и огромными площадками для сбыта продукции прилегающих регионов, финансовыми центрами для развития целых стран.

Все проблемы, которые стоят во всем мире перед мегаполисами, конечно, требуют решения. Но оно невозможно без системного подхода. Без создания комплексных программ, без новых технологий и крупных мегапроектов. Поэтому именно этим направлениям урбанизации посвящаются форумы.

Уверен, что большим городом невозможно управлять без современных технологий, которые сами же мегаполисы создают и распространяют их на все регионы и страны.

Еще одна тема – мегапроект. В обывательском представлении это некая огромная стройка. И отчасти это действительно так.

Что касается урбанизации конкретно в Москве, то это колоссальные проекты строительства метрополитана, железнодорожных путей сообщения, кольцевой железной дороги, строительства Сити, крупнейшей в мире стадионов и целый ряд других глобальных проектов, которые выражаются в громадных объемах строительства и в их масштабах.

Но к таким проектам можно отнести и самые простые, самые элементарные вещи. Например, обустройство обычного жилого двора, если его масштабировать на тысячи дворов Москвы. Это действительно будет уже мегапроект.

За эти годы мы постарались найти компромисс между интересами инвесторов, девелоперов и горожан. Пересмотрели идеологию, сделали развитие города более щадящим, комплексным, с преобразованием депрессивных промышленных территорий, отдали приоритет развитию транспортной инфраструктуры, коммуникаций и благоустройству столичных окраин и ее центральной части. Мы попытались внести новую идеологию, новую психологию в развитие и жизнь нашего города.

– **Какие приоритетные цели ставит Москва при реализации своих проектов и в чем их генеральная идея?**

– Интеллект и огромный человеческий капитал помогают городам быстро развиваться. Но, чтобы это работало, нужны хорошие транспортные связи, их правильное планирование, чтобы человек не метался из одного конца города в другой, чтобы у него рядом с домом была работа, детский сад, школа, поликлиника, больница и развлечения. Чтобы все это было в шаговой доступности, а сама шаговая доступность доставляла удовольствие прогуляться по делу. Это главная идеология развития современных городов.

Считаю, что для России пришла пора осмыслить новое территориальное устройство. И знаю, что в правительстве сейчас этим активно занимаются. Но в данном стратегическом проекте нужно видеть, как мы развиваемся, как идет урбанизация страны и как развивается мегаполисы. От этого зависит будущее России. Такая концентрация населения в мегаполисах, в агломерациях – наше конкурентное преимущество.



П. Аксенов, С. Собянин, М. Хуснуллин





Сергей СОБЯНИН
Мэр Москвы

При строительстве самого протяженного радиуса метро от «Делового центра» до Солнцево, Переделкино и Рассказовки предстоит проложить почти 40 км тоннелей, 30 км уже пройдено. Всего задействовано 8 тоннелепроходческих щитов. На всех станциях строящегося участка желтой ветки идут работы.

Здесь сложнейшая и крупнейшая в метростроении со времен Советского Союза стройка, на которой сконцентрированы значительные силы из других регионов страны. В целом строительство Калининско-Солнцевской линии метрополитена позволит улучшить транспортное обслуживание 600 тыс. москвичей, а около 300 тыс. смогут добираться до метро пешком. Надеемся, что все работы будут выполнены в срок и качественно.

Наша справка

Калининско-Солнцевская ветка соединит с центром столицы западные окраины, станет продолжением действующей Калининской линии метро.

До конца года должны открыться для пассажиров станции «Минская», «Раменки» и «Ломоносовский проспект». На очереди еще несколько станций: «Мичуринский проспект», «Очаково», «Говорово», «Боровское шоссе» и другие. Метро здесь хотели строить еще в 1965 году, но проект постоянно откладывали. Работы начались только в 2013 году.

На выходе тоннелепроходческого щита «Ольга» к строящейся станции «Мичурин-ский проспект» присутствовал мэр столицы Сергей Собянин.

Одна стена станции «Мичуринский проспект» будет стеклянной. Необычный проект был разработан с учетом рельефа этого района — здесь наблюдается необычный перепад высот. Реализует проект ООО «ИБТ».



Щит «Ольга», которым управляли специалисты компании «Мосметрострой», проделал на Калининско-Солнцевской линии самый длинный тоннель — 2,8 км — и соединил платформу «Мичуринский проспект» со следующим остановочным пунктом «Очаково».

После выхода «Ольги» на этой линии осталось пройти в общей сложности около 7,5 км тоннелей и затем обнести станции инженерной инфраструктурой. Все семь новых станций будут сданы почти синхронно.

Сам по себе одновременное, а не поэтапное строительство всех перегонов и станций новой ветки — явление новое для столичной подземки. И оно в полной мере отражает тенденции сегодняшнего московского транспортного строительства, когда проблема организации сообщения между районами решается сразу и в сжатые сроки. А каждая подрядная организация, которой доверен тот или иной участок, уникальна.

На этот же участок строительства метро направила своих специалистов и «Балтийская строительная компания» (БСК), которая уже более 20 лет успешно реализует самые сложные, а иногда и уникальные социально значимые проекты: мосты, вокзалы, тоннели, железные и автомобильные дороги, а также спортивно-зрелищные объекты и храмы. Дочерняя структура холдинга самарская компания «ВТС-метро» работает на станции «Очаково».



Мосметрострою 85 лет!



Сергей ЖУКОВ
Генеральный директор
АО «МОСМЕТРОСТРОЙ»

Метрострой был образован в 1931 году и заложили основы отечественного метростроения. В рекордно короткие сроки 15 мая 1935 года была сдана в эксплуатацию первая линия московского метро. С тех пор организация построила 183 станции. Только в прошлом году с помощью тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК) пройдено 6576 метров перегонных тоннелей.

Во многом именно благодаря труду метростроителей столичная подземка стала неотъемлемой частью города, самым комфортным видом общественного транспорта, а по красоте и художественному оформлению — лучшей в мире.

Сегодня Мосметрострой — крупнейшая организация общей численностью 13 тысяч человек. В ближайшее время коллективу предстоит построить девять станций и более полутора десятков километров путей.

— Сергей Анатольевич, что представляет собой Мосметрострой сегодня?

— Это группа компаний, выполняющих полный цикл работ по проектированию, строительству и реконструкции станций столичного метрополитена.

За последние шесть лет мы сдали семь станций: «Достоевская», «Марьяна Роца», «Алма-Атинская», «Пятницкое шоссе», «Тропарево», «Румянцево» и «Саларьево», хотя по расчетам на строительство каждой станции в зависимости от геологических условий отводился два-три года.

— Раньше почти все станции строили методом глубокого заложения. Теперь в основном мелкого заложения.

— При нынешних масштабах строительства подземного городского транспорта и технологических возможностях данное решение является целесообразным как с финансовой стороны, так и с точки зрения потребительских ожиданий москвичей, которые после расширения границ города и рекордным количеством построенного жилья испытывают большие трудности с транспортной доступностью.

В то же время полностью отказаться от закрытого способа не получится, поскольку строительство зачастую ведется в сложных гидрологических условиях и при плотной городской застройке. Возникают и трудности с пересечением строящихся и действующих станций. Особенно когда расстояние между ними достигает предельной отметки в полтора метра и применение механизированной системы может выдавить грунт в уже существующий тоннель. На таких участках метростроители работают буквально с ювелирной точностью.

Сегодня один из таких сложных строительных участков — Люблинско-Дмитровская линия. Там впервые за последние десятилетия нашим специалистам пришлось сооружать тоннель полностью вручную — отбойным молотком и станком



Николай ПЛАКСИН
Генеральный директор
ЗАО «Балтийская Строительная
Компания-Москва»,
директор московского филиала
«Волгатранстрой-метро»

— Николай Владимирович, ваша компания на ударной калининско-солнцевской стройке реализует проект станции «Очаково» с двумя перегонными тоннелями. Расскажите о ней подробнее.

— Поставленная Правительством Москвы задача создать беспересадочную связь между западными и центральными районами столицы должна быть выполнена в установленные сроки. Ведь Калининско-Солнцевская ветка метро даст импульс развитию районов, свяжет Новую Москву с центром столицы.

— Как жители реагируют на строительные работы?

— С нетерпением ждут их окончания, очень живо интересуются ходом работ, что не удивительно, так как продолжение Калининско-Солнцевской линии обеспечит скоростным подземным транспортом жителей районов Очаково, Тропарево-Никулино, Солнцево и Ново-Переделкино. А в перспективе — строительство метро до аэропорта Внуково...

«Очаково» — станция мелкого заложения, трехуровневая, с одним рядом колонн по оси станции на нижнем платформенном уровне и двумя техническими этажами над платформой. На этой станции будет два подземных вестибюля. Возведение основных конструкций одного из них уже закончено. В связи со сложностями перекладки действующего коллектора, проходящего над станцией, возведение конструкций ведется отдельными участками.

алмазного бурения — по причине того, что соседство новой станции «Петровско-Разумовская» было максимально близким с серой веткой.

Если геология участка позволяет осуществлять строительство при помощи тоннелепроходческого механизированного комплекса, то все равно целесообразнее мелкое заложение в комплексе с возведением станций в открытых котлованах. Особенно с учетом того, что за последние 10–15 лет новые технологии намного облегчили работу проходчиков. Однако трудозатраты при этом не меньше, так как количество обслуживающих машину людей довольно большое. Плюс высокотехнологичное оборудование требует специальных знаний.

— Насколько, на Ваш взгляд, перспективны проекты строительства метро на территории Новой Москвы?

— С присоединением новых территорий численность населения столицы уже увеличилась на 250 тыс. человек. Предполагается, что к 2035 году население новообразованных Троицкого и Новомосковского административных округов (ТНАО) достигнет 1,5 млн жителей.

Поэтому рассматриваются наиболее интересные, перспективные инвестиционно-строительные проекты. В их успешной реализации заинтересованы как городские власти, так и представители крупного и среднего бизнеса.

Полным ходом идет и строительство многоэтажных жилых кварталов, образовательных и медицинских учреждений, парковых комплексов, деловых и торговых центров. Колоссальные усилия и средства вкладываются в транспортную инфраструктуру, от промужности и доступности которой зависит дальнейшее социально-экономическое процветание этих округов.

Открытие там станций «Румянцево» и «Саларьево» в какой-то мере уже изменило отношение москвичей к присоединенным территориям как к некоему отдельно живущему городскому организму.

— Вы сами выполняете отделочные работы на станциях?

— Да. И внешний облик станций и вестибюлей по-прежнему остается приоритетным: их архитектурно-визуальный образ должен соответствовать топонимическим особенностям района, передовым технологическим возможностям и повышенной комфортности пассажиров.

Так, на Сокольнической ветке были разработаны индивидуальные художественные решения для станций «Тропарево», «Румянцево» и «Саларьево». Архитектурно-художественный образ станции «Тропарево» вырисовывался в единой композиции с расположенным поблизости парковым комплексом. Главная изюминка — платформа островного типа, в центральной части которой «выросла» аллея.

— Как вообще Вам работаете в Московском регионе? Ведь специалисты БСК заняты не только на строительстве метро, но и строят гостиницу на Шереметьевской улице, недавно сдали в эксплуатацию спортивный комплекс с бассейном для Московской медицинской академии им. И. М. Сеченова. А еще ваша компания знаменита своей авторитетной деятельностью, строительством храмов...

— Мы не могли не заметить плюсы сокращения административных процедур и перевода их в электронный вид. На согласование документации действительно уходит гораздо меньше времени, чем раньше. В результате уменьшаются и сроки строительства. Можно сказать, что стройка теперь в столице кипит. А темп и качество работ — это основное, что от нас требует Московское правительство и в частности руководство стройкомплекса. Марат Хуснуллин — очень эффективный и энергичный руководитель. При этом он успевает проявить заботу о сохранении профессиональных строительных коллективов, а это очень важно.

— Мощности компании позволяют возводить столько объектов одновременно?

— Ну что Вы! Потенциал Балтийской Строительной Компании позволяет строить значительно больше. И мы приложим все усилия, чтобы планы Московского правительства и по развитию подземной транспортной системы, и по возведению социально значимых объектов реализовывались качественно и в срок. Обеспечить москвичам нормальные условия жизни в мегаполисе — наша общая задача.

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех с Днем строителя и особенно Марата Шакирзяновича, который в эти дни еще и отмечает юбилей. И пожелать здоровья и успехов в осуществлении всех замыслов и планов, бодрости и сохранения присущей ему незыблемой созидательной энергии!



Морис ЛЕРАУ

Депутат Национального собрания Франции,
Председатель Генерального совета департамента Луар-и-Шер,
Советник заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства по развитию проекта «Большая Москва»



— Я очень счастлив работать с Маратом Хуснуллиным. Марат очень эффективный человек. И аутентичный (подлинный, настоящий). Большой трудяга. Очень большой. Хорошо владеет темой, которой занимается. Я знаю, о чем говорю, потому что я был министром по вопросам городской политики при Саркози, с 2010 по 2012 год. А городская политика — это сложные кварталы французских городов и Большого Парижа. Именно с моим участием было подписано историческое соглашение между Парижем и регионом Иль-де-Франс.

— Я редко, практически никогда не сталкивался с тем, чтобы министр или крупный чиновник, работая над каким-то конкретным проектом, не обращался бы к своим сотрудникам, чтобы что-то уточнить. Но только не Марат Хуснуллин.

Работа над проектом Новой Москвы или над любым другим городским проектом, Марат Хуснуллин берет айпад, увеличивает пальцами экран, а если надо обдумать еще и инвестиции, соотношение цены и качества, доходность, финансирование, производительность, берет со стола калькулятор и раз — моментально делает расчет. Это редкость.

Нахожу, что Марат — большое приобретение, большая удача для городской команды Сергея Собянина, который получил в лице Хуснуллина поддержку человека верного, преданного мэру и мощного командного игрока. Хуснуллин не ведет своей игры. Он работает командно. Это как в футболе: чтобы достигнуть победы, нужно играть командой, а не индивидуально.

— Вот уже шесть лет как мы работаем вместе, и я в восторге от его прямоты и искренности.

— Как Вам Москва сейчас?

— Еще в детстве отец часто привозил меня в Москву, поэтому я хорошо знаю этот город. Изменения, которые происходят тут сейчас, просто поражают. Город хорошеет на глазах. Международное урбанистическое сообщество очень высоко оценивает деятельность Правительства Москвы по созданию общественных пространств. Наиболее яркими примерами являются Парк Горького и Музеон, которые стали настоящими центрами общественной жизни.

Андрей КОСТИН

Банкир

— Москва, на мой взгляд, уникальный город для нашей страны, и даже ее роль столицы отличается от столиц других стран. Она действительно центр всего.

— Лет двадцать назад тогдашний председатель Центробанка мне жаловался: «Мы каждый день развозим наличные деньги по стране, но через три дня они все равно в Москве». Это говорит о том, что в этом городе реально существует платежеспособный спрос. И если ты делаешь что-то хорошо, то на все, что ты построил, будь то торговый центр, жилье, или создал какой-нибудь инфраструктурный проект, невзирая на экономические циклы, покупатель обязательно найдется.

Особенно за последние пять лет произошел серьезный прорыв. Созданы понятные для бизнеса правила работы, они стали открытыми и основываются на конкуренции.

Когда новая команда во главе с Сергеем Семеновичем Собяниным пришла в Москву и стала разбираться в строительных проектах, их реализация немалозначительна — пошли слухи, что «мэр не даст больше никому строить».



Дмитрий ИВАНОВ
Строитель станции метро
«Хорошевская»

— Дмитрий Владимирович, как часто Хуснуллин здесь бывает и на что обращает внимание?

— В начале работ его интересовали инженерные решения, принятые при изменении посадки станции с глубокого на мелкое заложение. Дело в том, что от первоначального проекта пришлось отказаться и было принято решение о строительстве всех станций третьего пересадочного кольца, кроме «Нижней Масловки», с посадкой мелкого заложения и, соответственно, о ведении работ открытым способом.

— А «Полежаевская» нормального заложения?

— Она тоже мелкого заложения, как и наша, «Хорошевская».

Программа «Моя улица» — это просто потрясающе, я могу это заявить от имени всех иностранных делегаций. А мы — немцы, французы, другие иностранные гости — вчера вечером все вместе встречались у Марата Хуснуллина, поговорили между собой, и все отметили, какие грандиозные изменения произошли в российской столице. Во время речной прогулки по Москве-реке мы тоже увидели перемены.

Москвичам не стоит завидовать парижскому пляжу. Московский пляж — это что-то потрясающее. Или если вечером пройтись по городу — честно признаюсь, это производит сильное впечатление. Вроде бы не уикенд, а люди гуляют, всюду полно народу. Они наслаждаются жизнью, улыбаются. Самое важное — это народ, горожане. Для политика это лучший ответ, лучшая реакция, которую мы можем наблюдать, — счастье самих москвичей. Я просто снимаю шляпу перед Сергеем Собяниным, Маратом и его командой, потому что это потрясающая работа, которая была проведена.

Продолжайте двигаться вперед, вы идете в правильном направлении. И не только московские проекты — это все те проекты, которые осуществляются в вашей великой стране. Поэтому я вас поздравляю.

Впечатлен работами, которые были проделаны — благодаря Марату Хуснуллину, всей вашей команде — по созданию новой территории. Если взять проект Большой Москвы — а я сам руководил проектом Большого Парижа, — то именно этой идеей вдохновлялась Большая Москва. Но сегодня она превзошла Большой Париж по масштабу, строительству, числу созданных новых станций, ТПУ... Это факт, который нельзя не признать, хотя мне и сложно.

— Чем Вы можете объяснить, что московский проект развивается гораздо быстрее, чем парижский?

— Я странный политик и отвечаю на вопросы, которые мне задают, не уклоняясь. Регион, в котором создавался Большой Париж, был социалистическим, а его руководство принадлежало другому политическому движению. И мне с трудом удавалось подписывать с социалистом Жан-Полем Ушоном из региона Иль-де-Франс некоторые юридические документы.

А ваш мэр, принимая решения, берет на себя руководящую роль, и на уровне управления все происходит беспретентивно, решения принимаются. И в этом разница. Архитекторы обожают императоров и монархов, потому что они готовы брать на себя ответственность и принимать решения. Посмотрите на Версаль — архитекторы обожали монарха. В Сочи тоже.

Но теперь, когда бизнес стал работать по понятным, четким и достаточно легким правилам, он опять инвестирует деньги в Москву. И сомнений относительно строительства в столице уже ни у кого нет.

Разве сегодня Москва похожа на столицу государства, которое находится под международными санкциями? Конечно нет, она процветает и будет процветать.

Очень важный момент, что в Москве появилась настоящая урбанистическая политика, а значит, и крупные проекты. Причем это не только стройка качественного жилья и офисов, но и транспортная логистика, образование, здравоохранение — все то, что делает нашу жизнь комфортной.

Крупные инвесторы любят большие проекты, потому что именно в них можно эффективно использовать высококвалифицированные кадры.

Именно в этой нише мы и стараемся сегодня работать, используя как собственные средства, так и средства других инвесторов, наших партнеров, так как спрос на инвестиции в недвижимость и в инфраструктуру столицы весьма существенный.

— Были корректировки и по ходу строительства?..

— Да, во время объездов Марата Шакирзяновича принимались и технические решения, особенно если возникал какой-нибудь вопрос, который не был учтен в проекте, и с этим столкнулись уже при строительстве.

— Например, перенести станцию на 5 метров левее...

— Было и такое, когда столкнулись с тем, что из-за места расположения станции надо было сносить не только кафе Макдональдс, но и здание Сельхозакадемии, а это уже федеральная собственность. Помог Марат Шакирзянович, он попросил Мосводоканал, рядом с территорией которого проектировалась стройка, пойти нам навстречу и разрешить сместить станцию метро на их территорию, чуть сократив при этом санитарно-защитную зону Мосводоканала.

Таким образом ушли от достаточно больших компенсационных выплат за те здания, которые могли быть снесены. Это был такой личный вклад Хуснуллина в экономику средств городского бюджета.

Владимир РЕСИН

Депутат Государственной Думы

— Владимир Исосифович, шесть лет назад Вы передали строительный комплекс столицы под руководством Марата Хуснуллина. Ваше мнение — как он справляется с хлопотным хозяйством?

— Я высокого мнения о нем.

— Услышать такое от Вас — очень большая похвала...

— Он сильная личность. Я доволен, что после меня комплекс возглавил человек с таким характером. Он у него острый, жесткий. Хуснуллин предметный руководитель и эффективный.

— Как Вы оцениваете сегодняшнее состояние строительного комплекса?

— Уже то, что строительный комплекс Москвы сейчас не менее на слуху, чем был при мне, говорит о том, какая ведется работа. Только у нас наклон был больше на жилье, а теперь — на транспортное строительство.

— Ну, Вы и начинали практически с нуля...

— А теперь перед строителями поставлена задача отстроить Новую Москву, ее нужно тоже практически с нуля поднимать.

Герман ГРЕФ

Банкир

— Марат Хуснуллин — человек очень деловой и решительный. Он один из немногих, кто в состоянии провести в течение 15 минут совещания, умудрится всех послушать, услышать и принять решения, которые, можно быть уверенным, обязательно будут исполнены.

Одно из главных его качеств — это способность работать в команде. Так он работал в Татарстане. Мы часто сталкивались с ним тогда. И сейчас он работает с мэром как очень командный игрок, ну и, конечно, с очень непростыми строительным бизнес-сообществом, которое всегда чем-то недовольно и очень требовательно. Находить компромиссы в такой среде — это из области искусства.

Михаил МИШУСТИН

Руководитель Федеральной налоговой службы РФ

— С 2010 года Марат Хуснуллин отвечает за одно из важнейших направлений развития Москвы — градостроительную политику и строительство. За последние годы облик столицы кардинально изменился. Благодаря взвешенным решениям, ориентированным на лучшие международные практики создания «умных городов будущего», по новым стандартам качества и комфортности строятся жилые дома, развиваются парковые и пешеходные зоны, спортивная и транспортная инфраструктура. Сегодня Москва стала действительно городом для людей. И я рад, что наше сотрудничество, начатое еще в Республике Татарстан, когда мы вместе создавали один из самых успешных инвестиционных проектов страны — Особую экономическую зону «Алабуга», продолжается и в Москве.

При его деятельном участии успешно развивается инфраструктура налоговых органов столицы. Все столичные налоговые инспекции оборудованы с учетом высоких стандартов обслуживания и фирменного стиля ФНС России. В них комфортно и сотрудникам, и налогоплательщикам.

Антон КУЛЬБАЧЕВСКИЙ

Руководитель ДПиООС города Москвы

— Как Вам работаете с Хуснуллиным?

— Энергия в этом человеке бьет ключом. Он умеет быстро принимать решения и отвечает за их исполнение. Поэтому, если я скажу «плодотворно», это не просто слова. Он действительно очень эффективный руководитель и содержательный человек. В день рождения хочу пожелать Марату Шакирзяновичу сил, чтобы справиться с такой махиной, как стройкомплекс Москвы, реализации всех намеченных планов, радости и удовлетворения от работы и главное — здоровья ему и его близким!



НОВЫЙ УРБАНИЗМ КАК РЕАЛЬНОСТЬ

Технологии и архитектурные формы, которые обсуждаются на круглых столах урбанистических форумов, в российской столице уже воплощены в реальность.

Например, концепции нового урбанизма – принципа пешеходной доступности к объектам инфраструктуры – придерживается ведущий девелопер Москвы MR Group. Эта компания при строительстве жилых комплексов и офисных центров в отдельно взятом квартале создает благоприятную среду обитания, в которой есть место для всех необходимых сервисов цивилизованного мегаполиса.

МФК «Водный»



Компания построила жилой комплекс «Водный», не просто создав комфортное жилье, но и обеспечив его развитой инфраструктурой (детский сад и магазины, паркинг, офисное здание). Архитектурное бюро SPEECH разработало фасады и входные группы. Вся территория комплекса свободна от машин и удобна для пешеходов. Жителям не нужно никуда уезжать из дома для решения бытовых вопросов – они могут попасть в торговый центр по подземному переходу прямо из дома. Также предусмотрен подземный паркинг. Из окон открываются панорамные виды на Москву-реку и Химкинское водохранилище. Кроме того, компания MR Group улучшила дорожную ситуацию в районе: создан двусторонний проезд, соединивший Головинское шоссе и Крошадтский бульвар, локально расширено Головинское шоссе.

«ФИЛИ ГРАД»



Один из знаковых объектов MR Group (а также первый проект «Большого Сити») – жилой комплекс «Фили Град», расположенный в 10 минутах от метро «Фили». Первая очередь уже введена в эксплуатацию и заселяется, сдача второй очереди запланирована на 2017 год. На территории комплекса создано единое пространство: комфортное жилье, рабочие места и необходимая инфраструктура (свободный от машин двор, многоуровневый подземный паркинг, закрытая территория, детский сад и центр развития, торговый центр и многое другое). MR Group также построила двусторонний проезд, соединивший Шелепихинский мост и Береговой проезд.



Новый оригинальный проект – жилой комплекс «Царская площадь» на Ленинградском проспекте, у станции метро «Динамо», – реализуется совместно с компанией Coalso. Тщательно сохраняя историческое наследие – Царский павильон 1882 года постройки, – здесь возведут четыре корпуса с названиями, отражающими привязку к истории: Екатерининский, Романовский, Петровский и Александровский. Индивидуальное архитектурное решение фасадов выполнено бюро SPEECH: разработано 15 вариантов дизайна фасадов, каждый корпус уникален. В рамках проекта Coalso и MR Group стремятся организовать комфортную среду не только для жителей комплекса, но и для всего района, создав центр притяжения – пешеходную галерею с арт-объектами и зонами отдыха с фонтанами, которые зимой будут превращаться в каток.

МАРАТ ХУСНУЛЛИН И АНДРЕЙ ВОЛКОВ, РЕКТОР МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА, ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЖУРНАЛИСТОВ



– Андрей Анатольевич, насколько высок сегодня интерес к строительным специальностям?

– Интерес к нашему университету никогда не ослабевал, несмотря на экономические трудности. И если речь идет о кадровом обеспечении, то еще ни одна организация от квалифицированного персонала не отказывалась.

Наш университет сотрудничает со столичным строительным комплексом. Мы тесно работаем конкретно по трем направлениям.

Первое – это образование, подготовка кадров, базовая практика и совместные программы, которые мы формируем.

Второе – это научно-техническое сотрудничество. Мы входим в состав научно-технических советов, профильных комиссий и на этом уровне стараемся помочь городу в решении актуальных для Москвы задач по внедрению инноваций в строительный комплекс.

Третье направление продиктовано тем, что строительный университет находится в уникальном месте и граничит с территорией Лосино острова – национального парка. А это 60 га земли и очень большое количество зданий, сооружений, поэтому мы сейчас активно развиваемся как кампус-университет.

В прошлом году мы ввели в строй легкоатлетический манеж. В этом нам серьезно помогли Сергей Семенович Собянин и Марат Шакирзянович Хуснуллин, поддержали нас на финишном этапе стройки, помогли с оборудованием.

Кроме организационной поддержки Правительство Москвы, московский строительный комплекс оказывают нам серьезное софинансирование.

Вот собираемся строить на территории нашего кампуса профильный лицей, новые общежития для студентов и учебно-лабораторный корпус. Без помощи строительного комплекса не справиться ни с одной из этих задач.

Марат Хуснуллин:

– Хочу добавить, что мы коллективно приняли все решения, разработали проекты и определили перспективы развития этого университета на ближайшие 10 лет.

Мэр Москвы посетил университетский легкоатлетический комплекс и оценил его как лучший среди всех вузов в Москве. Тогда же Сергей Семенович принял решение о выделении денег на софинансирование бассейна, который для студентов будет большим плюсом.

Мы фактически заканчиваем строительство Московской кольцевой железной дороги, и скоро университет будет в шаговой доступности к станции метро в районе пересечения путепровода Северянинско-Ярославского направления с МКЖД. А после строительства участка Северо-Восточной хорды через 3–4 года и Ярославское шоссе также будет разгружено.

– Марат Шакирзянович, а с какими еще строительными вузами Вы работаете?

– Мы работаем с 11 вузами и 7 колледжами, которые прямо или косвенно готовят людей по специальностям, связанным со строительством.

Мы крайне заинтересованы в том, чтобы взаимодействие между городом и МГСУ было на самом высшем уровне, так как нам нужны строители, архитекторы, проектировщики – все, кого готовит сегодня университет. Мы поддерживаем и будем поддерживать этот вуз.

– Помните свой выпускной?

– Свой выпускной, конечно же, я помню, это очень радостное событие и серьезный этап развития личности. Человек рождается, идет в школу, в вуз, оканчивает его и начинает работать. Поэтому для всех выпускников, я думаю, это очень радостный день, и мне очень приятно, что сегодня здесь более 370 человек с красными дипломами и различными наградами за научные достижения и за работу в студенческих стройотрядах. Это та элита, которую мы ждем на наших стройках, в наших организациях, и надеемся, что они будут работать и в нашем комплексе



– А своих деток Вы бы отдали сюда учиться?

– Мой сын здесь учится. Я считаю, что это очень хороший вуз. Он и практический, и научно-исследовательский, и то, что здесь и наука, и образование, – огромный плюс. И территория прекрасная с перспективой для дальнейшего развития.

– Марат Шакирзянович, Вы ранее отмечали, что выпускники некоторых учебных заведений недостаточно готовы для того, чтобы сразу эффективно работать. Ситуация меняется?

– Качество – это вопрос постоянного развития, так как строительные технологии и проектные решения меняются и появляются новые.

Впрочем, на базе Московского строительного университета многие новейшие технологии применяются при обучении. Этот вуз дает базовое образование и занимается переподготовкой и повышением квалификации кадров, обучает тех, кто уже работает. Поэтому мы сотрудничаем с этим и другими вузами и считаем, что для стройкомплекса это очень важно.

– Андрей Анатольевич, Марат Шакирзянович предложил ввести такую специальность, как девелопмент...

– Пока вводим в существующие направления подготовки строителей элементы этих компетенций. Но в дальнейшем данное направление будет и отдельной специальностью. Это востребовано не только в Москве, но и в целом в стране.

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ДНЕМ СТРОИТЕЛЯ!
В августе при предъявлении купона - строительная скидка 50% на стрижку, массаж и спа-маникюр

ENDORPHIN

Б.Сытинский пер., д.7
т. +74957405775
endorphin24.ru