

М. Хуснуллин: Нужно градостроительно «растаскивать» центры деловой жизни

Авторы: [Илья Копелевич](#)

Москва будет делать упор на общественный транспорт и рассредоточивать центры деловой активности. Для парковок физически не хватает площадей, улично-дорожная сеть не может расти с темпом роста нагрузки, поэтому проблему транспортных потоков и миграции населения нужно решать градостроительно.



Заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин Фото: ИТАР-ТАСС

Что будет с парковками в Москве? Какова судьба важнейших магистралей города — Ленинского проспекта и Четвертого кольца? И как поведут себя цены на недвижимость? На эти вопросы в эксклюзивном интервью **Business FM** отвечает вице-мэр Москвы Марат Хуснуллин. С ним беседовал главный редактор радиостанции Илья Копелевич.

Конечно, главная стройка века — это колоссальная стройка московского метро. Мало кто знает, что масштабы тут можно сравнить только с Пекином — по планам, которые существуют на ближайшие 6-8 лет. Огромный объем денег. Как всегда, вопрос о стоимости строительства. Вы говорили, что удалось снизить примерно на 20% по сравнению с предыдущими нормативами. Сейчас 5 млрд рублей за километр. В Пекине так же...

Марат Хуснуллин: В Пекине несколько дешевле. Метро сравнивать в абсолютных цифрах достаточно сложно. Каждая станция метро оценивается в зависимости от того, например, сколько у нее переходов, выходов, какое она имеет функциональное

значение, только ли это станция под одну линию или это станция с пересадками. А в Пекине сегодня порядка 100 млн долларов стоит 1 км метро.

Процентов на 80 дешевле?

Марат Хуснуллин: Не на 80. У нас сейчас 1 км стоит около 4-4,5 млрд, у них — порядка 3-3,5 млрд.

Когда вы начинали, нормативом было 6 млрд. Это было несколько лет назад...

Марат Хуснуллин: 6,8.

То есть, заметно снижен норматив. Причем, при распределении этих огромных подрядов вообще не проводилось конкурсов. Если удастся снизить цену без всяких конкурсов, причем, в таких масштабных стройках, может быть, они вообще не нужны?

Марат Хуснуллин: Нет, конкурсы нужны. Я недавно читал книгу «Мегапроекты», там описываются все крупные мировые мегапроекты за 100 лет в стройке, особенно в транспортной инфраструктуре — сколько времени длились, кто уложился, кто не уложился в бюджет. Мировая практика реализации крупных проектов всегда показывает, что сосчитать весь проект с самого начала до конца, определить, сколько он будет стоить, и объявить конкурс на конечную стоимость — это фактически невозможно. Поэтому весь мир работает в таких крупных проектах по принципу open book — открытой книги. Городской или правительственный заказчик определяет какую-то цену, беря за аналог цену строительства подобного объекта. То есть, рассчитывает, сколько примерно может получиться. Дальше делают параллельно документацию и по мере ее появления проводят конкурс на субподрядчиков, конкурс на конкретные виды работ. Так как каждый объект проходит экспертизу, складывают потом общую стоимость, и получается конечная цена. Мы пошли таким же путем, только мы создали городского оператора. У нас город заказчик, и мы провели конкурс на единого оператора строительства метро. Это «Мосинжпроект». Мы считали, что, если даже где-то в цене не угадаем, в конечном итоге и город — заказчик, и структура на 100-процентов городская. И мы этой структуре поставили задачу не прибыль зарабатывать, а экономить бюджетные деньги. Эта структура работает над этим. Ее доход от сэкономленного?

Марат Хуснуллин: Да.

Мы часто видим, что начинаются большие проекты, а потом их смета вырастает в два раза. На олимпийском проекте это было видно. Думаю, что и на стройке для ЧМ по футболу будет. А с метро такое может быть? Мы считаем, что будет меньше 5 млрд стоить средний километр, но вы говорите, что все равно точно на годы вперед просчитать невозможно, и поэтому будут изменения.

Марат Хуснуллин: Официально метро, построенное в 2008-2009 году, стоило в среднем 6-6 800 млрд за км. Если бы сегодня эту стоимость пересчитать, оно бы стоило уже 8 млрд. А мы строим за 4-4,5 млрд, некоторые за 5 млрд. Где-то есть глубокого заложения сложные станции, там может быть и по 6 млрд одна линия. А на круг у нас получается 4,5 млрд. Это уже говорит о том, что мы смету не разогнали, а наоборот снизили. И вырасти она уже не может. Мы точно знаем, сколько стоит проходка. С чего она вырастет? Мы знаем, сколько стоит строительство станции. Вообще, когда говорят, что в стройке непонятная цена, это говорят непрофессионалы. Ошибка больше 5% — это либо непрофессионализм, либо воровство.

Ну, мы это наблюдаем очень часто. Чего больше — непрофессионализма или воровства?

Марат Хуснуллин: Непрофессионализма, как правило. К сожалению, мы не умеем правильно составлять технические задания. У нас институт составления техзаданий потерял в стране. Мы с советских норм проектирования и строительства ушли, а из новых норм что-то создали, что-то нет. Заказчик хочет построить стадион на определенное число мест, а до деталей проработать техзадание не удается. В результате подрядчик начинает делать, в процессе выявляется масса неучтенных вопросов, и он начинает докладывать. А цена уходит от запланированной. Пример — «Лужники». Мы пригласили несколько крупных проектировщиков, готовы были под ключ строить этот стадион. Но в немецкой компании, которая реально в Берлине занималась реконструкцией стадиона, нам выкатили цену в 35 млрд. Мы смотрели и так и сяк... Ну, сносить нужно было «Лужники» практически целиком. То есть, за 35 млрд снести стадион и построить снова за 35 млрд другой — это и экономически неправильно, я уже не говорю о моральной стороне — как сносить наш символ города? Мы думали и в конце концов обсчитали цену: реконструкцию «Лужников» мы сможем сделать за 20 млрд. За 20 млрд никто из подрядчиков не взялся. Мы объявили конкурс, никто на конкурс не пришел. Тогда мы вынуждены были нашу городскую структуру — «Мосинжпроект» — отправить на этот конкурс, он его выиграл. В результате город экономит 15 млрд. Да, придется работать, в ручном режиме заниматься этим. Но 15 млрд — это большие деньги. За 15 млрд можно построить 30 школ.

Вам не кажется странной ситуация: все-таки огромный проект, если есть минимальная маржа, за него частные компании вроде бы должны вставать в очередь и биться. И вдруг они просто игнорируют...

Марат Хуснуллин: Сегодня от момента принятия решения до начала строительства в среднем проходит полтора года. И есть ограничения по срокам. По логике, мы должны были составить техзадание, обсчитать, сделать проектную документацию, экспертизу и потом объявить конкурс. Затем подрядчик, если он нормальный, должен месяц-два

изучать, сможет или не сможет в эти деньги вложиться. У нас такого времени не было. Мы укрупненно посчитали стоимость, что она будет 20 млрд, и выставили на конкурс. Кто хочет, приходите. Сроки ограниченные, маржа фактически сведена к нулю. Никто рисковать не стал. А так как мы, город, обязаны построить его к ЧМ, мы вынуждены рисковать. Если где-то не уложимся, значит, будет на убытках нашей горкомпании. Но для нас, что так, что бюджетные деньги — карман-то один.

В советское время всем занимался «Мосметрострой», другой организации просто не было. Сейчас, насколько я знаю, таков объем стройки, что все равно не только традиционный «Мосметрострой», но и еще три компании работают: частная «Ингеоком», железнодорожная компания «Мост» и казанские метростроители. Но часто возникает вопрос: а почему мы не обращаемся и не допускаем к такой огромной стройке, например, иностранцев?

Марат Хуснуллин: Есть несколько моментов. Во-первых, мы привлекли всех, кто в стране может строить метро. Со всей территории бывшего Советского Союза. То есть, у нас сегодня и украинские, и минские метростроители, и азербайджанские метростроители. Остатки тех, кто был в Ташкенте. Мы собрали всех, кто когда-либо строил метро, кто умеет строить тоннели, потому что УСК «Мост» метро не строили, но они строили железную дорогу, они строили БАМ, тоннели, поэтому мы с ними стали набирать компетенции. «Казметрострой» — это на 100% собственность республики Татарстан, государственное предприятие. Оно каждый год сдает несколько километров метро в Казани, начиная с 2005 года. Мы их тоже целиком привлекли.

Когда мы собрали все эти силы, мы все равно понимали, что нам не хватает сегодня темпов и строителей, чтобы выдерживать эти темпы. Поэтому мы пошли на следующий шаг: мы метро разделили еще на части. Сейчас станции в чистом виде отдаем строить крупным строительным компаниям, которые метро никогда не строили — таким образом, фактически, добрали необходимые нам силы. У нас ещё и депо есть. На депо мы привлекли компании, которые в свое время специализировались на строительстве железнодорожных объектов. Мы собрали фактически всех, кто в стране умеет работать, но нам все равно не хватает. Поэтому мы уже провели переговоры и подготовили тендерную документацию на привлечение иностранцев.

Например, у нас 250 проектировщиков-испанцев работают. Нам повезло, что в свое время в Мадриде строили метро, интегрированное с железной дорогой, большие деньги Евросоюз давал. И вот, они закончили эту программу, и практически всю команду тех, кто занимался строительством метро в Мадриде, мы перекупили, то есть, они работают сейчас у нас, 250 работают в «Мосинжпроекте». И мы сейчас подготовили конкурс. Есть еще один момент, очень важный, касающийся

иностранцев. У нас все-таки метро является объектом гражданской обороны. Поэтому еще нужно было вот это снять ограничение по привлечению иностранцев.

А сейчас на новых линиях эта задача также сохраняется? Известно, что в советское время это было и бомбоубежище, и хранилище, это вообще спецобъект.

Марат Хуснуллин: Мы с этими задачами не строим, поэтому мы сейчас строим метро самого легкого залегания, и эти объекты у нас объектами гражданской обороны не являются. Но они должны быть продуманы под чрезвычайную ситуацию.

Теперь о стройках вокруг метро. Все мы знаем, что в центр Москвы постепенно частный транспорт меньше стал ездить, действительно, пробок там стало меньше. Но поток со стороны МКАД и Третьего кольца огромный. Перехватывающих парковок нет. В общем для тех, кто работает в центре, большие проблемы, потому что доехать нужно до метро, где-то машину бросить, одним общественным транспортом пользоваться сложно. Какие-то новые явления, связанные с развитием этой инфраструктуры, можно ждать?

Марат Хуснуллин: Надо понимать, что Москва, как я все время говорю, не резиновая. У нас проживает 12 млн населения, а по факту в городе все время находится 14-15 млн человек. У нас средняя обеспеченность жильем в городе составляет порядка 20 метров на человека. Плюс у нас порядка 20 метров на каждого жителя Москвы прочей недвижимости (это магазины, заводы, офисы, детские сады, школы). У нас где-то 230-240 млн [квадратных метров] жилья и порядка 200-220 млн квадратных метров прочей всей недвижимости в городе. Зарегистрированных машин в городе 4 млн. Если автомобиль стоит на плоскостной парковке, то нужно 18 квадратных метров с учетом подъезда, заезда. Норматив на одну машину — 18 метров. Норматив на одну машину в капитальном исполнении — это 35 метров. Если это многоэтажный паркинг, подземный или надземный, то с учетом заездов, подъездов, неиспользованных площадей в среднем получается так. Это мировая практика, в мире считается, что если в 30 м укладываются на одну машину, это хороший проект по парковке. Испанцы мне показывали, что они 28 м достигли, я специально ездил смотреть, но у них там машинки маленькие, и все друг к другу вплотную стоят. Вот они достигли. И бамперы помятые. Это вообще нормально в Испании, выезжая, толкнуть вперед, толкнуть назад, они спокойно к этому относятся, полицию не вызывают сразу.

Марат Хуснуллин: Если взять 35 м недвижимости в среднем на одну машину, у нас получается фактически 140 млн квадратных метров нужно только для паркования. Для примера возьмем Сеул, они с нами очень похожи по размеру, у них тоже в старых границах 1000 квадратных километров и населения порядка 10 млн, вот у них 5 млн 200 парковочных мест. А автомобилей 3 млн. Так как парковки, ну, откровенно надо сказать, в предыдущей градостроительной политике не учитывали, бурно строили без

парковок, мы сегодня уже не можем такое количество их в городе обеспечить. У нас просто физически земли под это нет. Это уже невозможно реализовать. Поэтому у нас весь упор на общественный транспорт, и мы дальше будем развивать общественный транспорт. Вот почему мы строим метро в таком объеме, железные дороги реконструируем, дороги реконструируем ради выделенных полос общественного транспорта.

В городе в любом случае для автомобилистов будут определенные трудности. Потом есть еще один показатель: на 4-5% в год прирастает количество автомобилей. Мы улично-дорожную сеть в городе не можем прирастить на 4-5%, даже при тех темпах, которые сегодня набрали, а мы в 2013 году построили в четыре раза больше дорожно-транспортных объектов, чем в 2010. Даже при таком темпе мы догнать количество автомобилей не можем. Поэтому еще раз повторяюсь: весь упор будет на общественный транспорт.

Например, такая есть опция — механизированные парковки-этажерки с подъемником, я видел их всего несколько в Москве. Спрашивал девелоперов — говорят, что вроде бы они и места мало занимают, и все это было бы вроде удобно, но нет финансово-экономических условий. Кредит очень дорогой, чтобы его отбить, арендная плата за эти места такова, что просто не будут арендовать. И если продавать, тоже не купят. И потребность есть, и место на них есть, и технология, но нет финансово-экономических условий. Может быть, надо этим заняться?

Марат Хуснуллин: Когда я говорил про парковки, я еще упустил самое главное — стоимость. Сегодня стоимость парковки в подземном исполнении такова, что одно машино-место обходится в среднем в 1,3-1,5 млн, зачастую дороже стоимости машины. В наземном исполнении, если просто строить этажерку, оно стоит где-то 350-450 тысяч в среднем, до 500 тысяч рублей. Для механизированного паркинга, о котором вы говорите, сегодня себестоимость одного места — 600 тысяч. Самая дешевая — наземная парковка, когда ничего не надо, но на это места не хватает. Вторым по стоимости идет капитальное строительство, но под него тоже много места надо, чтобы там построить паркинг.

А место — это тоже деньги, причем гораздо большие, чем тот же механизм подъемный.

Марат Хуснуллин: Совершенно верно. Поэтому, в конечном итоге, да, парковки-этажерки, наверно, достаточно дешевый вариант. Но востребованность не везде есть. Вопрос финансов. Если по 100 рублей там платить за временную стоянку, это не очень востребовано. Покупать как постоянку? Ну, вы знаете, сегодня машину купи за 600 тысяч и еще парковочное место купи за 600 тысяч. Это тоже серьезно.

Нереально, люди просто не в состоянии купить.

Марат Хуснуллин: Например, в Китае сегодня в ряде городов машины не продают, если у тебя нет парковочного места.

Чувствую, мы тоже с этим скоро столкнемся.

Марат Хуснуллин: Мы сейчас эту программу разрабатываем, пытаемся найти несколько мест таких, чтобы попробовать массово строить эти механизированные парковки. И там есть еще отдельный вопрос, чисто технический: если проводить капитальное строительство, а такая парковка имеет элементы капитального строительства, нужно очень много разрешительной документации. Это еще тоже усложняет проблему. Сейчас мы ищем, пытаемся сделать как объекты некапитального строительства, чтобы можно было быстро выделять землю, быстро проводить все согласования.

Еще одна тема. В прошлом году одно ваше высказывание мы поместили в свой рейтинг цитат года. Вы сказали, что «жилье в Москве дешевым быть не может», чтобы никто об этом даже не задумывался. Вас очень критиковали: как вы можете так говорить. Вы не жалеете, что это заявили?

Марат Хуснуллин: Я хочу пояснить. Во-первых, я так не говорил, я сказал несколько по-другому, это просто перефразировали. Я еще раз свою позицию по жилью могу вам сказать совершенно четко. В городе строится 3-3,2 млн квадратных метров жилья ежегодно. Город строит 600-700 тысяч метров социального жилья ежегодно. То есть у нас фактически 20-25% всего построенного в городе жилья возводится по социальным программам. И мы от этих социальных программ никуда не отходим. У нас социальные программы идут на реконструкцию сносимых серий. Я думаю, что, когда мы закончим эту программу, будем рассматривать возможность продолжения программы с несносимыми сериями.

Мы сейчас просто считаем экономическую модель и градостроительные возможности изучаем. Мы строим для очередников, мы строим для отдельных категорий граждан, инвалидов, детей-сирот, например, каждый год выделяем 500 квартир детям-сиротам, выделяем инвалидам-колясочникам. Но вообще, если возьмете любой мегаполис мира, я вам точно совершенно скажу, что ни в одном мегаполисе мира нет такого, что 25% построенного жилья возведено за счет бюджета. Совершенно твердо вам заявляю. Но мы от этого не отказываемся, мы эту программу продолжаем. Это первое. Второе — сегодня, когда мы строим офисные помещения, когда мы стимулируем рост офисов, производственных помещений, эти помещения приносят нам прямую прибыль. С этого налоги платятся, там люди, работая, создают добавленный продукт — интеллектуальный, физический, — с этого город получает налоги. Когда мы строим сегодня жилье в городе, то это тоже определенный налог, это тоже хорошо, но мы еще сегодня продолжаем дотировать жилищно-коммунальное хозяйство, у нас большие достаточно субсидии, поэтому получается, что жилье менее выгодно для

строительства города. Но мы его не ограничиваем, мы, где возможно строить жилье, разрешаем его строить.

Проблема в том, что земельных участков в городе практически не осталось. Конечно, есть Новая Москва. Но если мы Новую Москву сделаем одним большим спальным районом, то просто будет очередной пригород Москвы и транспортный коллапс. Ведь у нас сегодня половина людей, 49% населения Москвы, работает в пределах Третьего транспортного кольца, а живет в пределах Третьего транспортного кольца 8% населения. Отсюда у нас основная миграция, потому что в свое время на окраинах были эти промзоны, жилые кварталы строили, как правило, ближе к промзонам.

Промзоны прекратили свое существование, а люди-то продолжают жить и продолжают утром и вечером мигрировать. И без решения этого градостроительного вопроса пробку победить невозможно, строительством дорог, транспортных объектов невозможно эту задачу решить, нужно градостроительно «растаскивать» центры деловой жизни, делового притяжения. А за один год это не сделаешь.

Может быть, не все, а только профессионалы видят нашу работу. Но посмотрите, что мы сделали за последние три года. Первое — новая территория. Полтора года назад решение состоялось, за прошлый год 35 тысяч рабочих мест создано на новой территории. 35 тысяч человек, умножьте коэффициент на 2, это получается 60 тысяч с проживающими, а то еще и на 3, это среднестатистический российский город. У нас одно решение привело к тому, что появился среднестатистический российский город на окраине Москвы, когда перетащили туда центр притяжения.

Какие рабочие места там созданы?

Марат Хуснуллин: Офисы, коммунальные объекты, торговые. В основном офисы. Сегодня мы приняли серьезное решение по ЗИЛу. ЗИЛ появляется, новая точка. Там на сегодняшний день строится бизнес-парк на 1 млн квадратных метров. Если посмотреть направление Ленинградского шоссе, мы стимулируем строительство вдоль него офисов. Уже сложился деловой квартал. Уже начиная от «Белорусской» и вдоль Ленинградки — офисы, офисы, офисы, уже сложился деловой центр притяжения. Дальше Молжаниново планируем развивать, и там будет 80% — тоже рабочие места. Фактически от «Аэропорта» до Белорусского вокзала будет сложившийся деловой район, тем самым он будет оттягивать население, чтобы оно ориентировалось на работу в этих местах. Я уже не говорю о том, что мы сейчас деловой центр «Коммунарка» строим. «Сколково», с 2,5 млн [квадратных метров] недвижимости, будет «оттаскивать» 30 тысяч рабочих мест с запада. Международный финансовый центр со Сбербанком... Вместо жилья 5 млн метров строим, половина будет офисов. Мы уже ведем эту градостроительную политику «растаскивания» деловых центров ближе к окраинам, к местам проживания, ее результаты уже видны. Понятно, что окончательный результат будет лет через 10-15. «Сити» мы заканчиваем. Это будет

центр. Сегодня в «Сити» работают более 100 тысяч человек, а будут работать еще больше, и жить, и работать будут. 200-250 тысяч человек будет жить и работать.

Когда этот проект будет завершен, приобретет окончательный облик?

Марат Хуснуллин: В 2018 году. Осталось уже немного. Там осталось три нереализованных проекта. Остальные все уже заканчиваются.

Еще о метро. Вводиться будет много станций. Будем экономить на отделке станций, или станции, как и было когда-то принято, будут объектами архитектуры?

Марат Хуснуллин: Мы в основном перешли на типовые станции. Но это типовой конструктив. Отделку не скажу что будем делать очень дорогую, но экономить на этом мы не собираемся. Если посмотреть наши новые введенные станции, они все с хорошим дизайном и хорошо выглядят.

Вернемся к ценам на жилье. У нас некоторая валютная неустойчивость. Каков ваш прогноз с учетом спроса-предложения, с учетом экономической ситуации, что с ценами на жилье в Москве будет?

Марат Хуснуллин: Цены в Москве будут держаться в том диапазоне, который есть. В долларах или рублях?

Марат Хуснуллин: В рублях. Они не увеличатся сильно, но и упасть не должны. Цена ведь складывается из нескольких составляющих. Земля дорогая, сети дорогие.

Некоторые на самом деле думают, что цены и перегреты. В цене московской недвижимости сберегательная инвестиционная составляющая заложена. И соответственно, это может быть и пузырь в какой-то степени.

Марат Хуснуллин: Нет, пузыря нет. Мы примерно понимаем, какой рынок покупается для проживания, а какой для вложения инвестиций. Это порядка 20% жилья, не так много. Рынок не перегрет.

И немного об известных проектах. Насчет Ленинского проспекта решение окончательное? Он сохранится в нынешнем виде, или все-таки реконструкция нужна?

Марат Хуснуллин: Мы там осуществляем ряд серьезных проектов. Первое — реконструкция развязки Ленинского проспекта с МКАД. Это «узкое горло», и посмотрим, как повлияет оно вообще на трафик по Ленинскому проспекту. Второе — мы все-таки запускаем метро от «Юго-Западной» до «Саларьево», тем самым снимая определенное напряжение. Мы считаем, что мы на подъезде к Москве будем перехватывать часть транспорта, и люди смогут ехать на метро. Сделаем метро и развязку и посмотрим, что произойдет с трафиком. После этого будем уже принимать решение, что делать дальше. Повторю, реконструкция Ленинского проспекта — один из лучших проектов. Сам по себе проспект не расширяется. Там поперечные связи

делаются — то, о чем говорят все эксперты в области транспорта. Давайте будем строить. Поэтому на Ленинском мы и предлагали два тоннеля поперечных и две эстакады. Причем только один дом попадает в непосредственную близость к эстакаде. Остальные нет. Мы сегодня построили на Рублевке эстакаду, мы построили на Мичуринском. Кому они мешают? Люди ездят с удовольствием. Все уже и забыли, что там раньше был светофор, приходилось стоять. Еще один важный момент, который все наши псевдоэксперты упускают: машина, которая едет со средней скоростью в 40-50 км в час непрерывно, выбрасывает вредных веществ на 20-30% меньше, чем машины, которые останавливаются на светофоре и трогаются, выбрасывая дополнительно газы. Когда ровно едет машина, она значительно меньше выбрасывает вредных газов.

Четвертое транспортное кольцо и поезд по окружной железной дороге. Общий план какой?

Марат Хуснуллин: МКЖД мы в 2015 году планируем завершить. Она пересекается в шести местах с метро. Развитие промзоны будет очень серьезное.

Еще один пояс. Мы опять «растаскиваем» деловую активность, с самого центра выносим ближе к срединной части города. Это большой плюс.

Она электрическая будет?

Марат Хуснуллин: Да. Уже заканчивается электрификация. Будет МКЖД, третий пересадочный контур.

Там и дома жилые есть. Защита будет возводиться?

Марат Хуснуллин: Конечно. Все уже просчитали. Проект готов. Это на самом деле наземное метро. Что касается Четвертого транспортного кольца, идея правильная, но безумно дорогая.

Вместо автомобильного будет железнодорожное?

Марат Хуснуллин: Нет, у нас будет и железная дорога, мы все-таки вместо Четвертого транспортного кольца строим две хорды — северо-западную и северо-восточную. А снизу у нас замыкается южной рокадой. Мы по сути вместо кольца делаем две хорды и одну рокаду, что экономически выгоднее, и с точки зрения потока это более выгодное предложение.