

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Марат Хуснуллин – РБК: Мы экономим 2 млрд руб. на каждом километре метро



Фото: ИТАР-ТАСС

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин

В июле 2014 года в московском метро случилась авария: три вагона сошли с рельсов на Арбатско-Покровской линии, погибли 24 человека, более 200 пострадали. Для столичной подземки, которая ежедневно перевозит 9 млн человек, это крупнейшая авария в истории.

В 200 м от места катастрофы шли строительные работы в шахте нового тоннеля. Метро сейчас строят под всем городом, на сотнях площадок. Мэр Москвы Сергей Собянин обещал увеличить московскую подземку за восемь лет в 1,5 раза, потратив на это 1 трлн руб. Еще никогда метро не

строилось в таком темпе. За все работы отвечает управляющая компания «Мосинжпроект», на 100% принадлежащая городу, а все рычаги управления стройкой взял в свои руки заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. В интервью РБК Хуснуллин ответил на вопросы о том, почему могла произойти трагедия, как при таких темпах строительства уследить за безопасностью и можно ли строить метро так быстро, при этом сэкономив 300 млрд руб.

«Китайцы в восторге от нашего метро»

— Почему в Москве нужно не просто строить больше метро, а еще и делать это в очень сжатые сроки?

— Ситуация с автомобилизацией в нашем городе — просто бедствие. На улицах появляется по 400 тыс. новых авто в год. Неминуемого транспортного коллапса временно удалось избежать, в том числе за счет применения непопулярных в народе мер вроде ограничения парковки. Генплан 2010 года неверно оценил прирост населения. По его прогнозам, к 2020-му численность населения Москвы должна была составить 12 млн человек. А по последним данным мобильных операторов, в административных границах Москвы уже находится около 14 млн

жителей. А в агломерации — 30 км вокруг Москвы — более 21 млн.

— *Сопоставимо с Дели или Мехико.*

— При этом метро, услугами которого ежедневно пользуются более 9 млн пассажиров, — основной вид общественного транспорта. В час пик около 80% населения передвигаются на метро. Китайцы в восторге от нашего метро. Мэр Шанхая приезжал лично осмотреть его, мэр Гонконга тоже. Ни один метрополитен ни в Европе, ни в Азии не превзошел московский по частоте движения поездов. Понятно, что нужно было развивать метрополитен.



Большой рывок

За 75 лет истории Московского метрополитена его протяженность достигла всего 300 км — теперь правительство Москвы хочет построить еще 160 км всего за восемь лет. На строительство подземки в последние три года тратится около 100–110 млрд руб. против 20 млрд, которые расходовали во времена Юрия Лужкова.

Сначала мы пошли по пути продления действующих линий, открыли станции «Пятницкое шоссе», «Алма-Атинская», «Жулебино». За три прошедших года построили 25 км тоннелей, 13 станций и три депо. Результат в 2013 году — 13 км и шесть станций.

Кроме того, Малое кольцо железной дороги — 54 км, 31 станция — по сути, наземное метро. Проектируем и строим третий пересадочный контур и несколько новых линий — Калининско-Солнцевскую, Кожуховскую. Планируем построить линию метро на новые территории. На старте у нас был 301 км, задача стройкомплекса — к 2020 году прийти к показателю в 460 км. То есть по итогам реализации программы протяженность метро вырастет в 1,5 раза.



Фото: РИА Новости

Под руководством вице-мэра Москвы Марата Хуснуллина за три прошедших года в столичном метрополитене построено 25 км тоннелей, 13 станций и три депо.

«В городе работали монополисты»

— Объемы работ велики, но кто будет все это строить?

— Система строительства метро в столице была неэффективной. В городе работали монополисты: «Метрогипротранс», проектный институт, который принадлежал частному

лицу, гражданину Америки, проектировал 1–2 км в год. И два монополиста в строительстве, «Мосметрострой» и «Трансинжстрой», в обоих контрольный пакет принадлежал федеральным структурам. На конец 2009 года сданный километр метро обходился нам в 6,8 млрд руб., 6 млрд — станции неглубокого заложения и 8–10 млрд — глубокие. При такой цене строительства бюджет не выдержал бы новой амбициозной программы.

Сегодня наше главное достижение — экономия более чем в 2 млрд руб. на каждом новом километре. Мы не просто сумели сократить затраты на прокладку метро на 30%, но и ускорить строительство в 1,5–2 раза. И все за счет более современных технологий, позволяющих строить быстрее и дешевле без потерь в качестве.



Кто строит метро

Крупные заказы на строительство участков метро Москва распределила осенью 2011 года. Кроме строивших метро в последние годы компаний «Мосметрострой», «Трансинжстрой» и «Ингеоком» подряды на миллиарды рублей получили УСК «Мост»,

доля в которой есть у Геннадия Тимченко, и «Казметрострой» из Татарстана. Впрочем, большую часть работы до сих пор выполняют москвичи. Сейчас на конкурсы выставляются участки поменьше, которые достаются менее крупным компаниям.

— И находятся подрядчики, готовые идти на снижение цен?

— Мы испытали колоссальное сопротивление системы, когда взялись за реальные перемены, которые поставили интересы города выше интересов девелоперов. Такой подход мало кому по нраву. Тот же «Мосметрострой» раньше имел рентабельность до 30%, сейчас мы ему планомерно закладываем до 10%. Да, работать ему сегодня приходится больше, а получать меньше. Но таковы интересы города и его жителей.

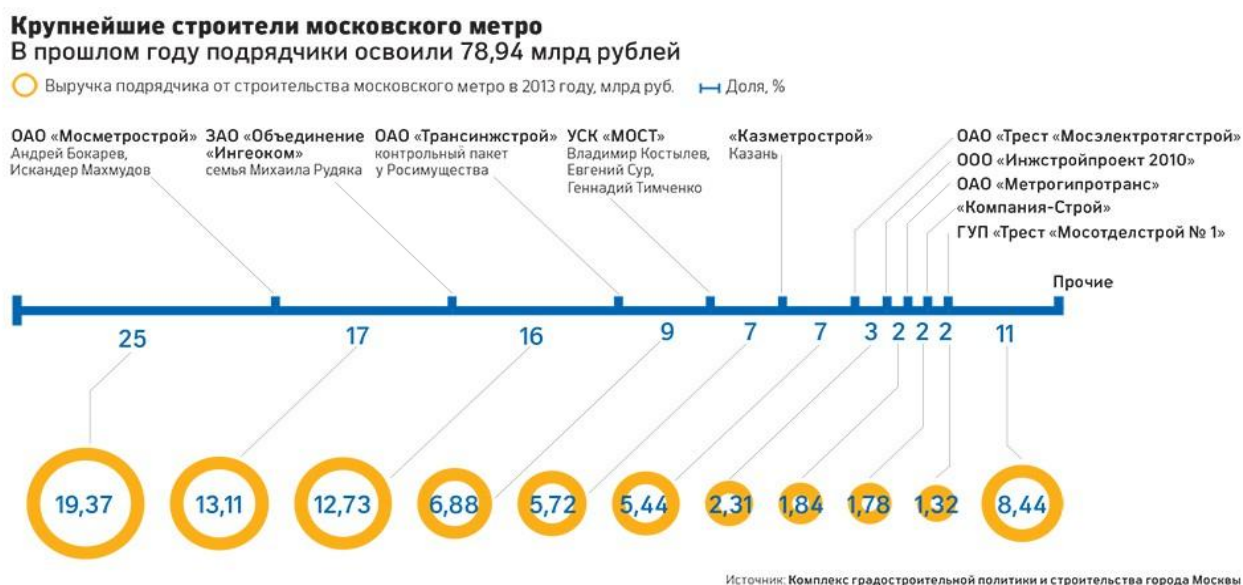
На нас пытались влиять, используя наработанные годами личные связи. Не вышло. Строителей хватает. Сейчас работают 40 тыс. строителей. На все существующие объемы работ подрядчики уже есть, поэтому китайцам мы думаем отдать новую ветку. Мы не хотим зависеть от одного монополиста, мы собрали новых подрядчиков. Вот «Мосметрострой» обещал нам сдать Петровско-Разумовскую линию в 2014 году —

по объективным причинам не получается, сдадут в 2015-м. Сейчас мы уже не зависим только от «Мосметростроя» и «Трансинжстроя». Если «Мосметрострой» сегодня разорится, ничего не произойдет, а три года назад вся стройка встала бы. Или вот «Ингеоком», у них проект в Сочи. Хорошо, что они успешно из него вышли, а если бы нет? Поэтому мы хеджируем риски и теперь у нас так: не будет справляться один подрядчик — заменим другим. Как я уже говорил, у нас конкурентные условия для всех, кто готов строить для города качественно и в срок.

— Выбор некоторых подрядчиков кажется неочевидным. «Балтстрой», например, занимался реставрацией Эрмитажа и портом Бронка.

— Не согласен, у «Балтстроя» очень неплохой послужной список. Понимаете, мы подстраховались. Проходка тоннеля — работа сложная, требует высокой квалификации. Мало купить тоннелепроходческие щиты, нужно еще к каждому щиту найти 60–70 обученных людей. Эти проходческие команды мы сформировали. А что такое станция мелкого заложения? Чем она отличается, скажем, от паркинга, если глубина 10–15 м? Мы работы разделили так. Проходку делают специалисты. А монолитные работы на

станциях — компании, которые соответствуют нашим критериям качества и эффективности строительства.



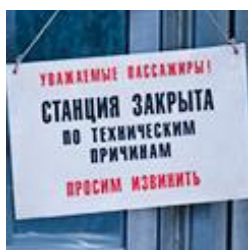
«Человеческий фактор и разгильдяйство»

— Как при таких ускоренных темпах строительства проследить, чтобы все было безопасно?

— Основной заказчик у нас — метрополитен, у них служба заказчика — 200 человек. По распоряжению мэра Москвы в «Мосгосстройнадзоре» создали специальное подразделение, 90 человек, которые контролируют строительство метро, выделены деньги для создания специальной лаборатории. Раньше таких людей было пятеро, объемы были небольшие, а сейчас 90, и они с площадок не вылезают.

— Если все под контролем, как тогда объяснить, почему произошла последняя авария?

— Результатов расследования пока нет, даже предварительных. Но с точки зрения технологии замена этой стрелки — простейшая операция. Если дело в ней, то это в чистом виде человеческий фактор и разгильдяйство.



Что произошло в тоннеле

В ночь на 14 июля 2014 года работники компании «Спецтехреконструкция» и сотрудники метрополитена должны были врезать стрелку на пересечении действующего тоннеля Арбатско-Покровской линии и строящегося тоннеля Калининско-Солнцевской. На этом участке и произошла 15 июля страшная авария. Пока неясно, была ли неправильно установленная стрелка ее причиной, но Следственный комитет задержал директора по производству «Спецтехреконструкции» Анатолия Круглова.

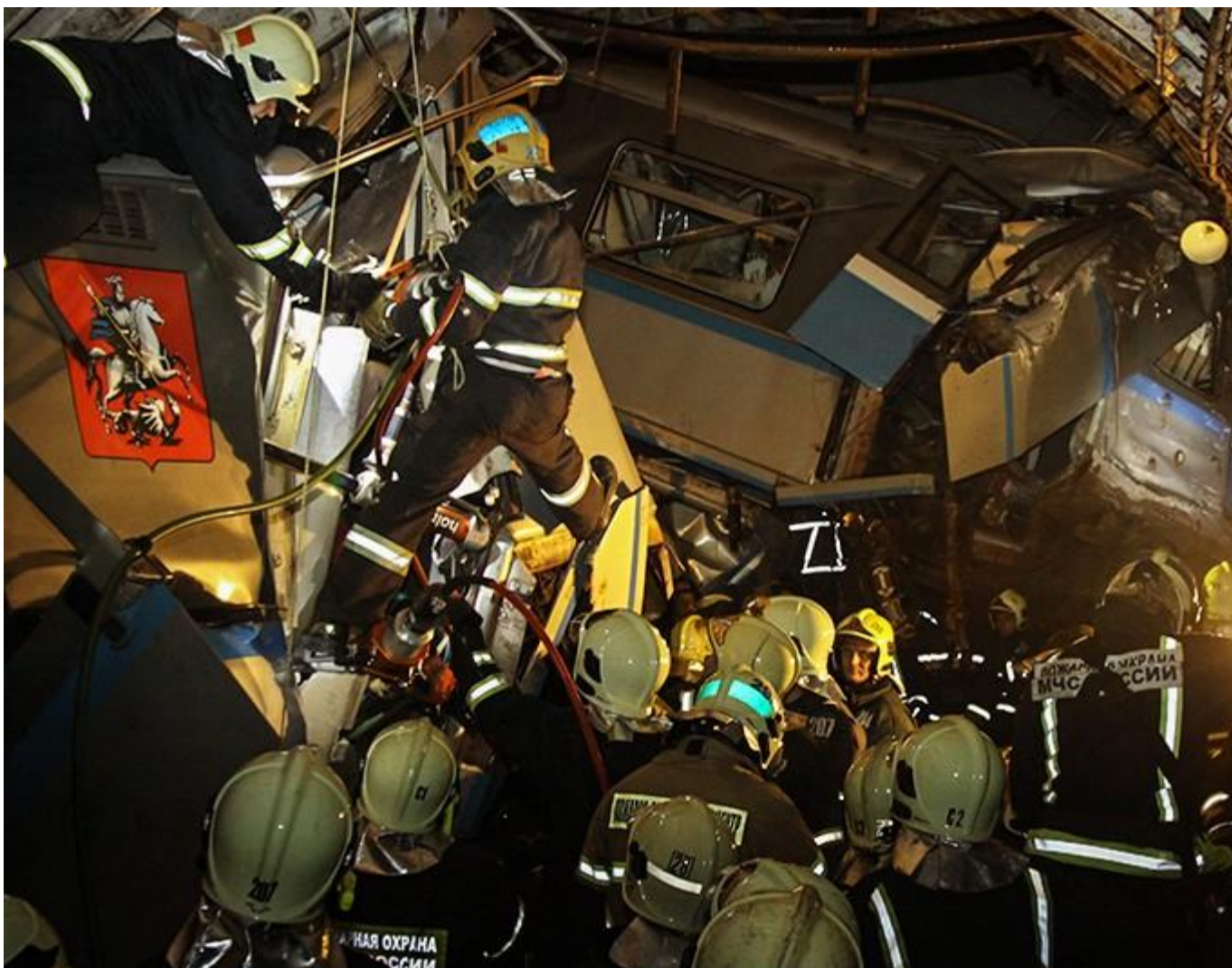


Фото: ИТАР-ТАСС

Авария в московском метро, произошедшая в июле 2014 года, привела к гибели 24 человек. — Еще летом 2013-го была аварийная ситуация — вывал грунта на строящемся перегоне «Выхино» — «Лермонтовский проспект». Что стало причиной?

— Спасибо за этот вопрос. Очень часто в прессе природные инциденты связывают с проблемами в строительстве. Но ситуация гораздо сложнее, нестандартнее. В Москве много подземных вод. Земля — она живая. В

том году было много осадков, земля была насыщена водой. Мы исправили все за два месяца, хотя стандартное время на ликвидацию последствий такой аварии — шесть–восемь месяцев. Я постоянно консультируюсь с коллегами, в том числе с ветеранами, кто строил метро еще в Советском Союзе, такие ситуации периодически возникали и раньше.

— Я слышала версию, что строители не укрепили бетонные конструкции, не произвели нагнетание бетона, проблема была в этом.

— Когда речь идет о таких комплексных и острых вопросах, как технологии строительства метро, важно избегать спекуляций, а руководствоваться фактами, которые заверены экспертами. Если они что-то говорят, пусть заявляют официально. У нас постоянно действует научно-технический совет по строительству метро. Туда приглашены аккредитованные авторитетные эксперты. Они в этом понимают и за свои слова могут отвечать. Совет готов рассмотреть любые официальные заявления, заключения и рекомендации по вопросу нагнетания бетона. И для меня это будет руководством к действию. Мы не можем себе позволить

опираться на версии и домыслы из прессы и блогосферы.

«Мы последовательно боролись с монополизмом»

— Все-таки каким именно образом вы добиваетесь экономии?

— Мы почти везде ушли от метро глубокого заложения. Только у нас строят метро на глубине 50–60 м, потому что всегда метро было объектом гражданской обороны в том числе. В мире все, что глубже 30 м, исключение. Станции неглубокого заложения строить дешевле.

Почему мы отодвинули за 2018 год строительство линии «Третьяковская» — «Деловой центр»? Во-первых, потому что очень дорого, она стоит 40 млрд руб. Во-вторых, технологически ее надо на глубине 60–70 м пройти горным способом, потому что в центре города нет достаточно больших площадок, чтобы смонтировать тоннелепроходческий щит. Идти стандартным способом долго, люди фактически вручную копают тоннель, это шахта. Люди работают под землей и поднимают породу наверх. Здесь нужны специалисты особой квалификации, в этой сфере задействованы сегодня не только

москвичи, но и сильные специалисты из Ульяновска, Пензы, Казани и других городов.

— *Подрядчики экономят на зарплатах строителям?*

— Нет. Зарплаты ежегодно утверждаются Департаментом экономической политики, сейчас базовый оклад — 33 тыс. руб. Реальная зарплата для строителей разных специальностей составляет 60–80 тыс. руб. в зависимости от выработки.



Сколько стоит километр метро

Стоимость зависит от многих факторов, специалисты приводят усредненные оценки: километр метро неглубокого заложения в последние годы стоил 5–6 млрд руб., глубокого — около 8 млрд. Правительство Москвы потребовало снизить цены: километр глубокого метро не должен стоить больше 6–7 млрд руб., неглубокого — 4,5 млрд.

— *Какие еще есть способы снизить цены?*

— Я очень внимательно слежу за развитием технологий строительства метро, много езжу, смотрю, разговариваю с коллегами и считаю

необходимым все самые передовые наработки переносить в Москву. Последние годы мы очень серьезно механизировались и перешли на более современные технологии. В Москве сейчас работают 22 тоннелепроходческих комплекса. Такой механизации не было никогда. Кроме того, мы стандартизировали проектные решения. Есть типовый проект станции, только отделка разная. Я, конечно, за здоровую конкуренцию и как руководитель считаю необходимым создавать равные конкурентные условия для всех игроков. Мы последовательно боролись с монополизмом и монопольным ценообразованием в строительстве за счет жесткого управления и наведения порядка.

Позвольте привести вам конкретный пример. На кабель цену снизили на 21%. Конкурс на поставку кабеля на три года выиграл «Кабельный альянс», ассоциация из четырех предприятий. Раньше каждый вид кабеля делал какой-то один завод, и, конечно, он мог держать свою монопольную цену. А сейчас мы консолидировали закупки, предложили контракт на несколько лет на все метро на несколько миллиардов, и в результате борьбы игроков за него нам удалось сэкономить.



Фото: Олег Яковлев для РБК

«У этой компании не может быть фокуса на прибыль»

— Оправдывает ли себя, с вашей точки зрения, создание «Мосинжпроекта», городской управляющей компании?

— В чем стратегический выигрыш? Вы верно подметили: мы говорим про городскую управляющую компанию. У этой компании не может быть фокуса на прибыль. Любой поставщик всегда хочет заработать больше,

но в нашем случае роль компании — оператор, который работает на город и цель которого — организовать эффективное строительство метро и сэкономить средства бюджета. Объем экономии бюджетных средств превысит 300 млрд руб.: сейчас программа предполагает объем инвестиций в 1 трлн руб., без принятых в последние годы мер она обошлась бы не менее чем в 1,3 трлн. Таким образом, теперь мы сможем за счет сэкономленных средств дополнительно построить 30–40 км линий метро, а для Москвы это имеет стратегическое значение.



Что такое «Мосинжпроект»

Оператором всей гигантской стройки в метро стала компания, созданная на базе института «Мосинжпроект», который 50 лет проектировал в Москве коллекторы и другие инженерные сооружения. Если в 2010 году выручка компании была 1,2 млрд, то в 2011-м — уже 15 млрд, а в 2013-м она достигла 82,6 млрд. «Мосинжпроект» стал генподрядчиком и генпроектировщиком всех новых станций и линий столичного метрополитена.

— Если компания создана не для прибыли, откуда у нее выручка?

— Московский метрополитен разыграл конкурс на комплексную застройку метро. В таком объеме другие компании даже не заявили. «Мосинжпроект» выиграл этот конкурс и по фиксированной цене строит метро. Раз цена фиксированная, то возможно долгосрочное планирование закупок — того же самого кабеля, эскалаторов.

— «Мосинжпроект» в каком-то смысле расходует эти деньги как трансферт?

— Он получает вознаграждение в 3% от общего объема за управление. Мы так решили на совете директоров. Штат компании разделен на две части, первая — чисто управленцы, вторая — люди, занимающиеся проектированием. Мы собрали проектировщиков со всей России и стран СНГ. Около 2 тыс. человек. Еще нам повезло с испанцами. Мадрид за последнее время построил и модернизировал 200 км метро, и мы всю ту команду к себе переманили, порядка 250 человек. 50 человек находятся здесь постоянно. Мы усиливаем конкуренцию между нашими игроками и компаниями с лучшим мировым опытом. Надеюсь, на линию «Столбово» — «Коммунарка» у нас получится привлечь китайцев, чтобы они построили все под ключ. Ведем переговоры с China Railway Construction Corporation.

— *Вы начали большую программу, а что, если кончатся деньги? В Москве останется много недостроя?*

— Мэр сказал, что начатые объекты закончим, несмотря ни на что. Во-первых, мы просчитали разные сценарии и разработали несколько вариантов действий. Базовый — 160 км. Лучший — если получится продлить метро до Внуково, Троицка, Рублево-Архангельского. С одной стороны, меняется инвестиционный вектор в городе и стране, с другой — бизнес понимает, что мы работаем «вдлинную». На случай неблагоприятной экономической конъюнктуры мы готовы сдвигать проекты, требующие масштабных затрат, на более поздний срок. Вот, например, центральный участок Калининско-Солнцевской линии.

— *В деньгах нужды не испытываете?*

— В настоящее время нет планов по сокращению бюджета на строительство метро. По итогам сценарного анализа были скорректированы сроки, этапы, но не масштабы строительства.



Фото: Олег Яковлев для РБК

«Лично мне было бы легче строить три-четыре станции в год и ни за чем не гнаться»

— Почему участок «Парк Победы» — «Деловой центр» открылся в челночном режиме, с одним тоннелем?

— Это осознанное решение. Там просто нет большого потока. Нет смысла гонять туда-сюда пустые поезда. Второй тоннель будет

нужен, когда откроется участок «Раменки» — «Деловой центр», в декабре 2015-го.

— Вы сказали, что в 2013 году было открыто шесть станций, но это, строго говоря, неправда. Для пассажиров открылись только две — «Лермонтовский проспект» и «Жулебино». «Парк Победы», «Деловой центр», «Битцевский парк» и «Лесопарковая» заработали уже в 2014 году.

— Документально ввод объекта произошел в декабре 2013 года, то есть были завершены все строительные-монтажные работы и выдано разрешение на ввод.



Сколько станций в год?

«Я думаю, мы уже через два года будем вводить не четыре станции, а 13–14 [в год. — РБК]», — говорил Сергей Собянин в августе 2011-го на встрече с президентом Дмитрием Медведевым. В 2013 году открылись для пассажиров «Лермонтовский проспект» и «Жулебино». Еще четыре заработали в январе-феврале 2014-го. До конца года должны открыться «Спартак» и еще три станции.

— Проблема в том, что проектировщики не успевают готовить документы в срок. По-прежнему ли проектирование порой идет одновременно со строительством?

— Все, что технологически можно делать параллельно, мы делаем. Если действовать предельно формально, то минимум три года потребуется на разработку проектной документации, потом еще два — тендерной, а за эти пять лет такой динамичный город, как Москва, намертво встанет. Лично мне было бы легче в спокойном темпе строить три-четыре станции и никуда не гнаться, но я как ответственный за развитие метро и транспортной инфраструктуры просто не могу себе этого позволить. Да, нас много критикуют, говорят о коррупции. Но лучший способ борьбы с ней — снижение стоимости и рост конкуренции. Мы повысили конкуренцию между игроками, снизили стоимость на 25% — и практически устранили сверхприбыль, которая была главным мотиватором и источником коррупции. Подводя итог, могу резюмировать, что за несколько лет, стартовав с нуля, мы построили 25 км метро, 13 станций и три депо.

Мария Абакумова