

Коммерсантъ



Пятница 14 февраля 2014 №25 (5298 с момента возобновления издания)

Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независящим от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

новости | Элла Памфилова предложена президентом на пост уполномоченного по правам человека — 3



От Российского фонда помощи — 6

УСЛОВИЯ СКЛАДЫВАЮТСЯ НА РЕДКОСТЬ УДАЧНО.
BMW X5 ОТ 2 999 000 РУБЛЕЙ И ДРУГИЕ ЯРКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ТОЛЬКО ДО 31 МАРТА 2014 ГОДА. ПОДРОБНОСТИ У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ BMW.

ВТБ собирается собраться

Группа готовится пойти по пути консолидации

Стремление группы ВТБ сократить расходы в условиях замедления экономики может вылиться в достаточно радикальные решения. В ходе подготовки стратегии до 2017 года группа обсуждает вопрос консолидации активов, а именно объединения входящих в нее банков. Предполагается, что этот процесс может начаться с объединения Банка Москвы и ВТБ 24, которые имеют много точек пересечения. В еще более отдаленной перспективе не исключена консолидация всех банков группы ВТБ в один, однако это во многом будет определяться экономической ситуацией.

До конца апреля группа ВТБ должна завершить разработку стратегии развития до 2017 года. По словам источников «Ъ», в группе одним из важных вопросов, который обсуждается в рамках готовящейся стратегии, является консолидация банков группы с целью сокращения расходов на фоне замедления роста бизнеса. В группу ВТБ в России входят четыре банка — головной банк ВТБ, специализирующийся на рознице и работе с малым бизнесом ВТБ 24, универсальный Банк Москвы и специализирующийся на потребительском кредитовании в низкодоходном сегменте Лето-банк. «Одномоментное объединение всех банков группы в один — задача труднореализуемая, лучше проводить этот процесс поэтапно», — говорит один из источников «Ъ». По словам собеседников «Ъ», в качестве первого шага консолидации рассматривается объединение Банка Москвы и ВТБ 24.

Бизнес-модель отдельных специализированных банков в группе была выгодна только при высоких темпах роста бизнеса. Когда они менее 25%, с точки зрения



Глава ВТБ Андрей Костин готовится собрать все банковские активы группы в один портфель

прибыльности становится выгоднее сократить число юрлиц в группе, так как это дает существенную экономию, указывают источники «Ъ». Ранее в ЦБ прогнозировали, что корпоративные кредиты в 2014 году вырастут всего на 10%, а розничные — менее чем на 25%. О необходимости эконо-

мии на недавнем форуме в Давосе говорил и глава ВТБ Андрей Костин: «Время такое, худое, мы не ожидаем какого-то роста прибыли в этом году. Наш главный сегодня запас — это прежде всего более эффективный бизнес и сокращение расходов». Чистая прибыль группы ВТБ по МСФО за девять месяцев составила 46 млрд руб., сократившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 23,5%. Отчетность группы по итогам 2013 года по МСФО недоступна. Ранее топ-менеджмент

ВТБ прогнозировал прибыль по итогам года около 100 млрд руб.

Вопрос о том, чтобы начать возможную консолидацию группы с Банка Москвы и ВТБ 24, возник потому, что они имеют наибольшее число точек пересечения, указывают собеседники «Ъ». Во-первых, пересечения по филиальной сети (у Банка Москвы, по данным ЦБ, 307 офисов, у ВТБ 24 — 1043). Другие банки группы не обладают столь обширными сетями, а это один из основных источников затрат. Вторая точка пересечения —

бизнес: в обоих банках есть и розничный, и малый бизнес. Правда, на базе какого из банков будет происходить объединение, ВТБ еще предстоит определиться. Детальный анализ этого можно будет провести после принятия принципиального решения в стратегии и ее утверждения. «Очевидно, что руководство каждого из банков заинтересовано, чтобы именно на его базе шел процесс консолидации», — говорит другой собеседник «Ъ», близкий к группе. — В процессе объединения будет проведена оптимизация кадров, и присоединяемый банк окажется в менее выигрышном положении в этом вопросе, кроме того, его бренд исчезнет.

По словам аналитика Газпромбанка Андрея Клапко, до сих пор группа ВТБ в организационной структуре придерживалась не географического, а продуктового разделения. «Именно по такому принципу был разделен между другими банками группы Транскредитбанк, — напоминает он. — С другой стороны, если ВТБ ставит перед собой задачу повышения эффективности, то они будут исходить из наиболее рационального использования существующего бизнеса. Что лучше — присоединить Банк Москвы к ВТБ 24 или наоборот, — оценить без детального анализа невозможно». В любом случае идея создания единого банка ВТБ выглядит логично, указывают эксперты. «Объединение позволит добиться максимальной оптимизации затрат за счет исключения дублирующих функций», — говорит управляющий активами инвестиционной компании Concern General Invest Владислав Метнев. Кроме того, это даст более эффективное управление и более репрезентативную отчетность для инвесторов.

деловые новости — 8

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

— 07 АвтоВАЗ углубляется в минус
Оценен возможный убыток завода в 2013 году

— 08 Базельская дюжина
Продвинуто управлять кредитными рисками разрешили крупнейшим банкам

— 09 Ермолино назвали цену
Новый аэропорт требует 12 млрд руб. инвестиций

«Новая политика запрещает хаос в девелопменте»

Вице-мэр Москвы Марат Хуснуллин о стройках, развязках и апартаментах

Почти на три года девелоперский рынок Москвы замер в ожидании итогов ревизии, которую проводила команда мэра Сергея Собянина. Она запретила крупные стройки, которые были на «бумажной» стадии или ухудшали транспортную ситуацию. Но теперь в городе затевается ряд новых крупных проектов, например развитие территории ЗИЛА и набережных Москвы-реки. Вице-мэр и глава стройкомплекса Москвы МАРАТ ХУСНУЛЛИН заверил «Ъ», что ЗИЛ не повторит судьбу недостроя «Москва-Сити», и объяснил, почему трудно синхронизировать дорожные проекты Москвы и Подмосквы.

— Весной должен состояться первый аукцион по выбору инвестора застройки территории ЗИЛА, где появится 4,5 млн кв. м недвижимости. Это почти эквивалентно объему строительства «Москва-Сити», проект которого мэр Сергей Собянин назвал градостроительной ошибкой. Есть ли уверенность, что ЗИЛ не повторит судьбу делового центра?

— Это совершенно разные проекты. Во-первых, территория ЗИЛА в несколько раз больше «Москва-Сити» (деловой центр строится на 100 га, земли бывшего автозавода, отведенные под застройку, превысят 340 га. — «Ъ»). Во-вторых, застройка ЗИЛА не будет такой плотной, как в деловом центре. Там предусмотрено создание многофункциональной комфортной территории с производственным, общественно-деловым функционалом, жильем, пешеходным пространством вдоль Москвы-реки, бульварами, парками, социальными объектами. Кроме того, как вы знаете, главный минус «Москва-Сити» — транспортная ситуация. Чтобы решить эту проблему, за десять лет вложено почти 100 млрд руб. — На что они пошли?

— На часть Третьего транспортного кольца, новые станции метро, железнодорожные ветки, развитие наземного общественного транспорта.

первые лица — с 4

Подписной индекс 50060

Стоп, снялся

Евгений Плющенко закончил спортивную карьеру

Вчера фигурист Евгений Плющенко снялся с соревнований, уже выйдя на лед в короткой программе. Многие зрители после этого потеряли всякий интерес к соревнованиям и стали уходить с трибун. Специальный корреспондент «Ъ» АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ остался и встретился с Евгением Плющенко возле раздевалки спортсменов, когда тот шел к врачу.

Сначала я увидел Яну Рудковскую. Она сидела на стуле около раздевалки в пустом коридоре. На нее было тяжело смотреть.

— Он вчера на тренировке сделал серию из четверного тулупа, тройного тулупа, тройного ритбергера. Кроме него, такую композицию никто не делает. А потом на тренировке очень сильно упал. Он думал, что сможет откататься. До последнего так думал. Если, говорит, я на разминке прыгну все, то выйду обязательно. Принял три таблетки обезболивающего. Он не стал делать уколы, которые более сильные, спина болела, но он не стал. Почему? Непонятно было, как может повести себя организм. Это сильнодействующее средство. Сейчас сказал мне: «Прости, что не смог».

Я увидел Евгения Плющенко. Он шел по коридору, шел с трудом.

— Я вчера упал с четверного, — сказал он мне, остановившись. — Почувствовал легкую боль. Был разгорячен, ничего особенного не почувствовал, а когда пришел домой, под вечер не здорово было.

— Мог ведь еще вчера сняться.

— Да, мог. Но я решил идти до конца. Сегодня в восемь утра на тренировке не стал прыгать, но думал — чудо произойдет вечером, и я смогу. Выпил обезболивающие таблетки. Их, видимо, не хватило.

— Более сильные уколы, я знаю, не делал. Он посмотрел на меня. Он, видимо, хотел понять, откуда это может быть известно.

— Не делал, — пожал он плечами. — После уколов я начинаю плавать: голова ватная, ноги тяжелые... Не стал делать.

— Значит, надежда на чудо не сбылась.

спорт — с 12

ЕГЭ отравили на переэкзаменовку

Абитуриентам придется сдавать не то, что они учили

Завтра все российские вузы обязаны опубликовать список вступительных экзаменов для абитуриентов этого лета. Как выяснил «Ъ», выпускников школ ожидает неприятный сюрприз: им придется сдавать не те экзамены, к которым они готовились. Ректоры утверждают, что всему виной январский приказ Минобрнауки, который изменил перечень ЕГЭ для поступления. В ведомстве отвечают, что приказ был согласован с вузами, а дети «должны учить в школе все предметы, а не только те, которые необходимы при поступлении».

12 февраля на сайте МГИМО появился утвержденный руководством вуза перечень вступительных экзаменов, в котором обнаружили изменения: так, в 2013 году будущие юристы сдавали ЕГЭ по иностранному языку — а теперь вуз заменил его на историю. Также ситуация и на самом престижном направлении «международные отношения»: вместо иностранного языка теперь требуют знание географии, которую в школе закан-

чивают изучать в девятом классе. «Как можно историю ввести за три месяца до начала экзаменов?», «Они мне мечту разрушили!», «До 90 баллов историю уже не дозубрить», возмущаются школьники в сети. Мать одной из московских абитуриенток рассказала «Ъ», что еще в середине января приемная комиссия уверяла: будут те же экзамены, что и в прошлом году. «Непонятно, за что мы все платили репетиторам и подготовительным курсам», — переживает она.

«Предметы были заменены из-за решения Министерства образования. Это, конечно болезненно для детей, которые были ориентированы на другие предметы», — заявил «Ъ» ректор МГИМО Анатолий Торкунов. — Мы надеемся, что все еще можно отменить». Ректор имеет в виду приказ Минобрнауки №1 от 9 января 2014 года (зарегистрирован Минюстом 23 января), который изменил систему вступительных экзаменов, действовавшую с момента введения обязательного ЕГЭ в 2009 году.

новости — с 5

AMORE PASQUALE BRUNI

ЭКСКЛЮЗИВНО В Mercury

ул. Петровка, 2 Кутузовский пр-т, 31 Третьяковский пр., 7 Барвиха Luxury Village ул. Б. Конюшенная, 21—23а

ЦУМ магазин Mercury магазин Mercury 6-й км Рублево-Успенское ш. магазин Mercury ДЛТ

Москва, тел. 8 800 500 8000 Москва, тел. 495 933 3031 Москва, тел. 495 933 3393 Москва, тел. 495 225 8870 С.-Петербург, тел. 812 648 0850

первые лица

«Новая политика запрещает хаос в девелопменте»

С1

— Плюс за счет средств инвесторов на условиях концессии планируем построить северный дублер Кутузовского проспекта, что также должно разгрузить трафик в «Москва-Сити». На ЗИЛе таких проблем не будет.
— За счет чего?

— В этом году планируется запустить на Замоскворецкой линии метро новую станцию «Технопарк», которая необходима в том числе для бизнес-инкубатора Nagatino iLand. В будущем году в рамках Московской кольцевой железной дороги на ЗИЛе может быть открыта новая станция. Кроме того, мы сейчас проектируем дорогу: она будет проходить поодаль от Москвы-реки. В конце года, максимум в начале следующего строительства дороги уже начнется.

По моим ощущениям, застройка ЗИЛа, рассчитанная до 2024 года, будет проходить быстрее, чем «Москва-Сити». Так, сейчас на ЗИЛе идет строительство ледового дворца «Легенды хоккея». Более того, крупные инвесторы серьезно рассматривают возможность участия в застройке ЗИЛа (год назад инвестиции в проект оценивались совокупно минимум в 150 млрд руб. — «Ъ»). Мы прекрасно понимали, что ни один инвестор не сможет одновременно заплатить городу за право застраивать территорию ЗИЛа 27 млрд руб., поэтому было решено, что победитель аукциона сможет выплатить сумму в рассрочку. Допускаю, что среди претендентов будет консорциум из двух-трех крупных инвесторов.

— Как такой крупный проект, как ЗИЛ, коррелируется с новой градостроительной политикой, запрещающей в Москве массовую застройку?

— Новая политика запрещает хаос в девелопменте. На автозаводе не будет беспорядочной застройки. ЗИЛ — одна из самых интересных площадок в городе с точки зрения месторасположения: рядом Москва-река, но прибрежная зона находится в запущенном состоянии. Этот проект может быть сравним с редевелопментом бывших доков на Темзе. Привлекая инвестора, мы пытаемся решить сразу несколько проблем. Одно из условий конкурса — рекультивация 27 га за счет внебюджетных средств. Кроме того, за счет средств инвестора город намерен погасить долги предприятия (ЗИЛ оказался на грани банкротства в 2011 году, долг завода достигал 20 млрд руб. — «Ъ»).

Мы будем развивать большинство промышленных зон в городе: из 18 тыс. га промышленных земель примерно 6–8 тыс. га возможно реорганизовать с сохранением основного функционала. Среди крупных промзон, которые будут развиваться в среднесрочной перспективе, участки Объединенной авиастроительной корпорации на Ленинградском шоссе, промзоны Южный порт, Южное Медведково. Еще одна большая зона есть в районе Очаково на улице Рябиновой: эта территория имеет шансы на развитие в связи со строительством южного дублера Кутузовского проспекта.

— Все-таки как получилось, что на фоне чиновничьих деклараций о сокращении аппетитов девелоперов мэрия согласовала ряд крупных проектов? Например, структуре акционера СМБ-банка Аркадия Ротенберга разрешено построить на Ходынке торгцентр «Авиапарк» на 400 тыс. кв. м.



ГЛЕБ ШЕЛОВСКИЙ

менты, с другой — неухоженная территория, не все стройки еще завершены. Когда этот контраст исчезнет?

— У мэрии нет юридических возможностей воздействовать на эту ситуацию. Когда-то все участки в «Москва-Сити» были проданы в частную собственность. На балансе города находится только эстакада и набережная. Для управления строительством было создано специальное ОАО «Сити». Была задача достроить все объекты к 2015 году, но до сих пор три участка — №15, №18 и №20 находятся на стадии девелопмента. (Участок №15 застраивает «Киевская площадь» Года Нисанова и Зараха Илиева, обещающая ввести в эксплуатацию свой небоскреб в 2016 году, совладельцем участка №18 недавно стала турецкая Renaissance Construction, участок №20 — у ОАО «Сити». — «Ъ»).

Для решения хозяйственных вопросов «Сити» мы создали отдельную управу. Надо учесть, что мы решили развивать территорию вокруг делового центра, то есть, по сути, вернулись к проекту «Большой Сити» (этот новый жилой и деловой район должен был охватить свыше 1 тыс. га, ограни-



КОММЕРСАНТЪ FM

Сегодня появились целые группы, которые приходят к инвестору и говорят: платите деньги, или публичные слушания по вашему проекту не пройдут

— По этому проекту все разрешения были выданы до 2010 года (то есть до того, как мэром стал Сергей Собянин. — «Ъ»), поэтому у нас юридически не было права сократить или отменить на Ходынке проект «Авиапарк». А вообще, по сравнению с аналогичными мировыми мегаполисами Москва не хватает торговых площадей. И вопрос не в том, чтобы остановить строительство, а в градостроительном балансе. Именно поэтому мы три года рассматривали на градостроительно-земельной комиссии в ручном режиме все инвестиционные объекты, и сегодня в судах находится около 300 дел с участием Москомархитектуры по пересмотру ранее принятых градостроительных решений.

— Вернемся к ситуации в «Москва-Сити». С одной стороны, в деловом центре находятся респектабельные офисы и апарта-

менты, с другой — неухоженная территория, не все стройки еще завершены. Когда этот контраст исчезнет?

— У мэрии нет юридических возможностей воздействовать на эту ситуацию. Когда-то все участки в «Москва-Сити» были проданы в частную собственность. На балансе города находится только эстакада и набережная. Для управления строительством было создано специальное ОАО «Сити». Была задача достроить все объекты к 2015 году, но до сих пор три участка — №15, №18 и №20 находятся на стадии девелопмента. (Участок №15 застраивает «Киевская площадь» Года Нисанова и Зараха Илиева, обещающая ввести в эксплуатацию свой небоскреб в 2016 году, совладельцем участка №18 недавно стала турецкая Renaissance Construction, участок №20 — у ОАО «Сити». — «Ъ»).

Для решения хозяйственных вопросов «Сити» мы создали отдельную управу. Надо учесть, что мы решили развивать территорию вокруг делового центра, то есть, по сути, вернулись к проекту «Большой Сити» (этот новый жилой и деловой район должен был охватить свыше 1 тыс. га, ограни-

ченных Хорошевским шоссе, Большой Филевской улицей и Краснопресненской набережной. — «Ъ»). Проблема была в расселении жителей района Камушки, которые не хотят переезжать в другие районы города. Сейчас этот вопрос решился: владельцу мелькомбината №4 на Шмитовском проезде (один из собственников объекта экс-совладелец «Вимм-Билль-Данна» Давид Яковашвили, который продал свой пакет Capital Group. — «Ъ») разрешено построить жилье, в котором около 100 тыс. кв. м — для переселенцев из Камушек. Сейчас мы продлеваем Краснопресненскую набережную и приступим к строительству дублера Кутузовского проспекта, чтобы в «Большой Сити» не возник транспортный коллапс.

— Прошлым летом перед выборами мэра с помпой открывалась первая очередь Алабяно-Балтийского тоннеля — это од-

на из проблемных в городе строек. Тогда чиновники заявляли, что объект полностью будет сдан в конце 2013 года. Сегодня картина удручающая.

— Алабяно-Балтийский тоннель по сложности исполнения один из самых уникальных тоннелей в мире. Строим на глубине 30–40 м, строительство идет под двумя действующими линиями метрополитена, тоннель проходит под автодорогой, и это в сложных гидрологических условиях, в водонасыщенных грунтах. Еще одна причина — косвенная: в сложном финансовом состоянии НПО «Космос», выполняющего функции генподрядчика. Это привело к тому, что компания с переборами выполняет свои обязательства по контракту. Уверен, в этом году объект завершит полностью.

— Только в 2013 году бюджет Москвы потратил на транспортную инфраструктуру свыше 105 млрд руб. Но пробки с внешней стороны МКАД никуда не исчезают. Выходит, что из-за отсутствия синхронизации действий московских, областных властей и федеральных структур сейчас игра идет в одни ворота?

— Такая ситуация была три года назад. Возьмем такой пример: Москва начала реконструкцию трассы от проспекта Маршала Жукова до МКАД. По логике от кольцевой дороги со стороны области должно реконструироваться Звенигородское шоссе. Но со стороны Подмосковья эту дорогу начали расширять с 29 км. Зачем это понадобилось, если оживленный трафик в радиусе 20 км от МКАД? Сейчас мы с Московской областью и Росавтодором синхронизировали процесс. Но вы поймите, что от подготовки проектной документации до начала строительства проходит в среднем два с половиной года (разработка градостроительной документации, публичные слушания, конкурс). Поэтому некоторые дорожные стройки нам пришлось притормозить, так как еще пару лет у нас с коллегами из Подмосковья и Росавтодора не было синхронизации по срокам. Это объективные причины.

— В прошлом году почти 1 трлн руб., выделенных на строительство метро, были отданы ОАО «Мосинжпроект», полностью контролируемому мэрии. Хотя проводился конкурс на отбор генподрядчика, затея выглядит неоднозначно, так как «Мосинжпроект» был единственным участником отбора.

— До 2010 года затраты на строительство метро составляли 6,8 млрд руб. за 1 км, сейчас — 4,5 млрд руб. за 1 км. И это при одинаковой глубине заложения. Когда мы проанализировали ранее существовавшую систему закупок метростроителей, то оказалось, что стройматериалы покупались на 10%, а то и на 40% дороже действовавших на тот момент рыночных цен. Но кто-то должен был во всем разобраться, координировать работу, чтобы получить максимальный экономический эффект от реализации такой масштабной программы, как строительство метро.

В чем он заключается? Во-первых, мы вышли к типовым проектам станций, в которых около 20–30%. Во-вторых, снизили стоимость закупок материалов на 25%, потому что производитель обеспечен заказом на пять лет вперед. При стоимости программы 1 трлн руб. «Мосинжпроект» позволил сэкономить 250 млрд руб. — на эти средства можно построить почти 50 км новых линий. В-третьих, вдвое увеличили скорость строительства без потери качества.

Главный минус «Москва-Сити» — транспортная ситуация. Чтобы решить эту проблему, за десять лет вложено почти 100 млрд руб.

К тому же в нашей стране фактически не было такого количества метростроителей, которое нам необходимо: поэтому кто-то должен был помочь нам собрать специалистов из стран СНГ и скоординировать их работу.

«Мосинжпроект» появился не случайно: когда-то мэрия создавала эту компанию для проектирования переноса инженерных сетей, в том числе и на объектах метро. Это позволило нам при существующих задачах и сроках экономить время на подготовке площадок под объекты метрополитена. Кроме того, «Мосинжпроект» — основной проектировщик автомобильных дорог. В его портфолио — Третье транспортное кольцо, МКАД, все крупные магистрали. Сегодня мы используем мировые стандарты при проектировании метро. В составе менеджеров компании — специалисты, строившие метро в Мадриде, то есть компетенции у «Мосинжпроекта» достаточно. Но главное — перед «Мосинжпроект» не стоит задача зарабатывать прибыль. Эта компания, принадлежащая на 100% городу, может себе позволить работать на уровне себестоимости. Конечно, некоторые подрядчики пытаются упрекнуть нас в ограничении конкуренции. Мы им говорим: приходите строить ветку, конкурируйте между собой, но не за 6,8 млрд руб., а за 4,5 млрд руб. У нас, кстати, сейчас линия от станции «Юго-Западная» до Тропарево будет строиться за 4 млрд руб. за 1 км.

— Вы подсчитывали, в какую сумму обойдется развитие новых территорий Москвы?

— За 30 лет будет вложено около 6 трлн руб., включая средства инвесторов. В Новой Москве планируется построить 100 млн кв. м недвижимости, создать 1 млн рабочих мест при 1,5 млн жителей. При этом на большей части земли в Новой Москве ничего строить не планируется. Территория останется зеленой зоной.

— Еще один крупный проект в городе — более 220 км прибрежной полосы Москва-реки. Как он будет реализовываться?

— Сейчас мы должны сделать две вещи: решить, нужна ли нам для этого проекта единая управляющая компания, и организовать международный конкурс урбанистов на лучшую концепцию развития московских набережных.

— Вы критиковали практику, когда инвестор за свой счет разрабатывал градостроительный план застройки участка. Но недавно Епика за свой счет разработала ППЗУ по строительству торгцентра на 179 тыс. кв. м на севере Москвы.



ГЛЕБ ШЕЛОВСКИЙ

Когда мы проанализировали систему закупок метростроителей, то оказалось, что стройматериалы покупались на 10%, а то и на 40% дороже

режных, как это было по парку в Зарядье. Пока рано говорить, какие затраты потребуются на этот проект, но он, безусловно, важен. В нашем городе только 7% прибрежной полосы реки доступны гражданам, во время как в Лондоне 76% набережных Темзы доступны для пешеходных и велосипедных маршрутов, в Париже — 52% бережья Сены.

— Вы критиковали практику, когда инвестор за свой счет разрабатывал градостроительный план застройки участка. Но недавно Епика за свой счет разработала ППЗУ по строительству торгцентра на 179 тыс. кв. м на севере Москвы.

— Мы когда поняли, что объем документации, рассматриваемый градостроительно-земельной комиссией, огромный, то решили отдавать разработку ППЗУ самим инвесторам, если они не готовы ждать два-три года, когда у нас до этого дойдут руки. Мы утверждаем предельно допустимые объемы строительства с учетом градостроительной ситуации, транспортной доступности, социальной инфраструктуры, и если инвестор согласен, как в случае с Епика, то он может вложить свои средства в создание плана. Раньше было так: девелопер за свои деньги мог нарисовать такой проект, что дух захватывало, но забывал учесть в своих расчетах парковку.

— Сейчас в Москве доля апартаментов на рынке новостроек превысила 25%, такие площади уже покупаются для постоянного проживания. Девелоперы таких объектов выигрывают, так как им в отличие от застройщиков обычного жилья не надо вкладываться в открытие соцобъектов. Не опасаетесь, что может повториться ситуация десятилетней давности, когда в некоторых новых кварталах школ и детских садов в принципе не было?

— Для начала: названная вами оценка доли апартаментов существенно завышена. По моим данным, в 2013 году с учетом ранее выданных разрешений и инерционности инвестиционного климата на долю апартаментов пришлось не более 10%. Мы разрешили строить такие объекты, чтобы стимулировать появление цивилизованного рынка арендного жилья. Учитывая, что теперь появились апартаменты экономкласса, приобретаемые для постоянного проживания, сейчас прорабатывается вопрос о создании механизма обеспечения таких объектов социальной инфраструктурой. Но я сомневаюсь, что, например, для апартаментов гостиницы «Москва» нужно строить школу.

— Вы как-то заявляли, что механизм публичных слушаний при утверждении строительных проектов несовершенно, требует законодательных изменений. Выходит, что жители не смогут высказать свое мнение, полагаясь на неоднозначный вкус архитекторов и чиновников?

— Сегодня появились целые группы, которые приходят к инвестору и говорят: платите деньги за консультационное сопровождение, или публичные слушания по ва-

ше-де

ЛИЧНОЕ ДЕЛО ХУСНУЛЛИН МАРАТ ШАКИРЗЯНОВИЧ

Родился 9 августа 1966 года в Казани. Окончил Казанский финансово-экономический институт по специальности «экономист» и Открытый университет Великобритании по специальности «профессиональный менеджмент». В 1987 году стал главным бухгалтером и председателем строительного кооператива «Темп». С 1995 года работал в ООО «Интерплассервис», ООО «Торгово-промышленная фирма «Ак Барс», ГУП ПЗУ «Татэнерго». В мае 2001 года возглавил Министерство строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Татарстан. 2 декабря 2010 года назначен заместителем мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства, а 27 января 2011 года — руководителем стройкомплекса города. Женат, трое детей.

COMPANY PROFILE СТРОЙКОМПЛЕКС МОСКВЫ

Создан в 1990 году и в тот момент назывался Мосстройкомитетом. В 2001 году получил название комплекса градостроительной политики и строительства. До 2010 года комплексом руководил Владимир Ресин (сейчас депутат Госдумы от «Единой России»). В комплекс входит департамент градостроительной политики, департамент строительства, комитет по архитектуре и градостроительству, комитет государственного строительного надзора, комитет по обеспечению реализации инвестиционных проектов в строительстве и контролю в области долевого строительства, комитет города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов. Комплекс курирует все вопросы, связанные со строительством и развитием инфраструктуры в городе.

Интервью взяли
Халиль Аминов и Иван Буранов