



ЭКСКЛЮЗИВ

Александр Шарапов о форматах недвижимости будущего, миллениалах и общественных пространствах.

С. 4

МОСКОВСКАЯ перспектива

19 – 25 мая 2020
№ 15 (1286)
Издается с 1957 года

ВЕДУЩАЯ ГАЗЕТА КОМПЛЕКСА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ MPERSPEKTIVA.RU

Строители вернулись первыми



В городе возобновились работы на стройплощадках

□ Елена Егоршина

В Москве после месячного локдауна с 12 мая вновь запущены все стройки. К карантинным темпам работ строители намерены вернуться в течение 1,5–2 недель: по их оценкам, вынужденный простой не приведет к переносу сроков сдачи готовых объектов. До конца года в столице планируется ввести в эксплуатацию около 8,5 млн кв. метров недвижимости, из которых 3,6 млн кв. метров придется на жилье.

Для открытия строек были две основные причины. Во-первых, в отличие от работников торговли и сферы услуг строители практически не контактируют с потребителями – в замкнутых рабочих пространствах проще обеспечить надлежащий санитарно-эпидемиологический режим. А во-вторых, строительство – важнейший драйвер развития городской экономики. «С его запуском удастся оживить тысячи производственных це-

почек, в которые включены производители стройматериалов и оборудования, проектировщики, транспортники и работники многих других отраслей», – пояснил в своем блоге мэр Москвы Сергей Собянин.

Действительно, как не раз отмечали городские власти, вклад стройки в экономику Москвы с учетом долгосрочных социально-экономических эффектов – почти 17% от всего валового регионального продукта. На каждый бюджетный рубль, вложенный в строительство инфраструктуры, город получает три рубля частных инвестиций в промышленность, инновации, торговлю и другие сферы. А одно место в строительной отрасли создает до 10 рабочих мест в смежных отраслях. Когда на совещании у президента РФ Владимира Путина обсуждали перспективы восстановления экономики после коронавирусного кризиса, президент подчеркнул, что именно стройка должна стать одним из локомотивов роста, который потянет за собой и другие секторы. От эффективной и ритмичной работы строительного комплекса, по его словам, зависит и

ситуация на жилищном рынке, и выполнение масштабных планов по строительству инфраструктурных объектов, и ситуация в таких отраслях, как производство стройматериалов и техники, металлургия, деревообработка и химия. Есть и немаловажный психологический эффект: когда весь мир, по сути, «поставлен на паузу», работа строителей дает окружающим возможность в реальности увидеть перемены.

После введения жесткого карантина, с 13 апреля, в Москве продолжались работы только на медицинских объектах и метро: в этот период строители ввели в эксплуатацию инфекционную больницу в ТиНАО и проложили 14 км подземки. В этом году, помимо запуска Некрасовской ветки, планируется открыть станции западного и северо-восточного участков Большой кольцевой линии (БКЛ). Благодаря последним проще перемещаться по городу станет более чем 1 млн человек. Разморозка строек на руку и тем, кто ждет переселения из ветхих хрущевок. Только в этом году по программе реновации власти обе-

щали переселить не менее 12 тыс. человек. По словам главы столичного стройкомплекса Андрея Бочкарёва, планируется ввести 65 жилых домов общей площадью 703 тыс. кв. метров. Всего в стройке к началу локдауна находилось 149 корпусов площадью 2 млн кв. метров. Кроме того, продолжится проектирование еще 64 домов и пополнение списка стартовых площадок. При этом остается в силе обещание столичных властей ускориться и вводить на пике программы реновации около 3 млн кв. метров ежегодно.

Важна разморозка строек и для покупателей жилья. В конце 2019 года в мэрии говорили, что столичные застройщики по договорам ДДУ возводят более 530 объектов на 33 млн кв. метров. В долевое строительство жилья в Москве, по оценкам чиновников, вложено 1,4 трлн руб. средств граждан. Когда стройки остановились, многие стали переживать, что могут пополнить ряды обманутых дольщиков. В непростой ситуации оказались те, кто вынужден платить и по ипотеч-

ному кредиту, взятому на покупку квартиры, и за сьем жилья. Под постами мэра в социальных сетях появились многочисленные просьбы возобновить и даже ускорить строительство жилых домов, чтобы люди могли как можно быстрее избавиться хотя бы от расходов на аренду.

12 мая, как сообщили в Москомстройинвесте, работы, которые реализуются в соответствии с 214-ФЗ, начались на 460 объектах общей площадью 27 млн кв. метров. «Принципиально важно не допустить отставания от графиков строительства. Необходимо оперативно нагнать упущенные дни, чтобы своевременно выполнить обязательства перед дольщиками, несмотря на сложную эпидемическую ситуацию», – подчеркивала глава ведомства Анастасия Пятова. По ее словам, современные технологии позволяют девелоперам возобновить строительство максимально быстро. Сами застройщики говорят, что смогут вернуться к докартинным темпам работ до конца мая.



СТРОЙКА ДОЛЖНА СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ЛОКОМОТИВОВ РОСТА, КОТОРЫЙ ПОТЯНЕТ ЗА СОБОЙ И ДРУГИЕ СЕКТОРЫ. ОТ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ СТРОЙКОМПЛЕКСА ЗАВИСЯТ СИТУАЦИЯ НА ЖИЛИЩНОМ РЫНКЕ, ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВ ПО ВОЗВЕДЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, СИТУАЦИЯ В ДРУГИХ ОТРАСЛЯХ: ПРОИЗВОДСТВО СТРОЙМАТЕРИАЛОВ И ТЕХНИКИ, МЕТАЛЛУРГИЯ, ДЕРЕВООБРАБОТКА И ХИМИЯ

С. 2

Владимир Путин, президент РФ

ПЯТЬ ЭТАЖЕЙ ПОМОЩИ

02

Поликлиника в Марфине заработает в течение месяца

СПРОС ОТПРАВИЛСЯ НА ДАЧУ

03

Карантин взвинтил цены на загородную недвижимость

ОФИСЫ ГОТОВЯТСЯ К ЖЕСТКОЙ ПОСАДКЕ

04

Эксперты рынка ожидают сокращения спроса и ввода новых площадей

ПЕРВЫЙ В ОЧЕРЕДИ

06

Каким был метрополитен в середине прошлого века

МЕТРО НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ

10

Валерий Леонов: «Московский метрополитен – объект самых передовых технических разработок»

ТЕМА НОМЕРА:

85 лет Московскому метрополитену



Московский метрополитен празднует юбилей. 85 лет назад открылась первая линия – от «Сокольников» до «Парка культуры». С тех пор подземка пришла в разные районы столицы, перешагнула МКАД, обогнала в ТиНАО, став основным видом городского транспорта. Скорость, с которой появляются новые линии и станции в последние годы, впечатляет. По темпам и объемам строительства Москва – мировой лидер.

С. 4

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Олег Ступеньков,
руководитель
консалтинговой
компании



Однозначный совет покупателям недвижимости сейчас – выбирать проекты в высокой стадии готовности, поскольку это позволяет обезопасить себя от истории с долготроем. Новые проекты будут выходить на рынок по высокой стоимости, с дефицитом площадей. Инвестировать в недвижимость по-прежнему нужно. Рынок был и остается мощным и спокойным островком с хорошим фундаментом.

«С. 3»

02 | город власть

Пять этажей помощи

Поликлиника в Марфине заработает в течение месяца

□ Андрей Макаровский

Мэр Москвы Сергей Собянин поручил ускорить открытие детской поликлиники на ул. Академика Комарова в Марфине. «В течение месяца необходимо закончить все организационные вопросы. Район получит первоклассную детскую поликлинику, оснащенную всем необходимым оборудованием. Дети смогут получить здесь качественную медицинскую помощь», – сказал градоначальник.

По словам Сергея Собянина, ранее детская поликлиника находилась на первом этаже жилого дома. Недостаток помещений не позволял создать там комфортные условия для пациентов и медиков. Поэтому в 2016 году началось строительство нового здания, которое завершилось этой весной.

Сооружение возведено по индивидуальному проекту, имеет пять этажей. Его мощность составит 320 посещений в смену – почти на 75% больше нынешней. Площадь нового здания – 8,4 тыс. кв. метров, что в 6,2 раза больше старого.

Как рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, фасады поликлиники выполнены в современном архитектурном стиле из материалов ярко-красного и бежевого цветов. В центре здания расположена лестница с панорамным лифтом. Холлы каждого этажа имеют свое уникальное цветовое решение – от холодного голубого до теплых лососевых оттенков.



Сергей Собянин и врачи в новой поликлинике в Марфине

В новом учреждении будут работать 98 человек – педиатры, а также специалисты узких направлений. Рабочие места врачей оснащены удобной эргономичной мебелью и подключены к системе ЕМИАС. Поликлинику оснастят современным медицинским оборудованием: рентгеном, флюорографом, аппаратами УЗИ, ЛОР-установкой, офтальмологическим оборудованием. Кабинеты врачей будут расположены с учетом ожидаемых потоков пациентов, что позволит снизить вероятность возникновения очередей и сделать пребывание в поликлинике более комфортным. Часто посещаемые специалисты разместятся на



ДЕТИ С СИМПТОМАМИ ИНФЕКЦИОННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ БУДУТ ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ФИЛЬТР-БОКСЫ

первых этажах, менее востребованные, а также административные кабинеты – на верхних этажах здания.

Для предупреждения распространения инфекций дети с симптомами инфекционных заболеваний будут проходить в поликлинику через специальные фильтр-боксы.

В структуре учреждения будет работать дневной стационар на 10 коек, в том числе совместного пребывания матери и ребенка по профилям «педиатрия» и «неврология». Также в детской поликлинике откроют молочно-раздаточный пункт.

По словам Сергея Собянина, в ближайшие годы власти Москвы намерены постро-

ить 47 крупных медицинских объектов. «Это беспрецедентная программа строительства в области здравоохранения. И, конечно, она будет приоритетной в ближайшие годы. В столице большинство строек было закрыто в связи с COVID-19, но объекты, связанные со здравоохранением, мы старались не останавливать», – сказал мэр.

Среди запланированных объектов здравоохранения 27 поликлиник, 14 больничных корпусов и шесть подстанций скорой медицинской помощи.

Всего начиная с 2011 года в Москве было построено около 90 городских, федеральных и частных объектов здравоохранения.

Два пути кольца

Сергей Собянин рассказал о строительстве Большой кольцевой линии

□ Виктор Дмитриев

В Москве в этом году планируется запустить 25 км линий метро, 14 из которых уже работают, сообщил мэр Сергей Собянин в ходе осмотра строящейся станции «Кленовый бульвар» на восточном участке Большой кольцевой линии (БКЛ). От нее 5 мая стартовала проходка двухпутного тоннеля в сторону станции «Каширская», сооружение которого завершится нынешней осенью. Строительство столичного метро не смог приостановить даже COVID-19.

Из-за пандемии коронавируса власти столицы были вынуждены прервать работу половины предприятий городской промышленности и большинства московских строек, но не стали прекращать строительство объектов столичной подземки, поскольку метро – важнейший вид транспорта для Москвы и москвичей. «К тому же здесь задействовано большое количество людей и техники, ведутся работы непрерывного цикла, которые непросто законсервировать и еще труднее потом возобновлять. В течение прошлого месяца метростроители закончили сборку большого тоннелепроходческого щита с символическим названием «Победа» и 5 мая приступили к прокладке двухпутного тоннеля между станциями «Кленовый бульвар» и «Каширская» Большой кольцевой линии», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин.



Площадка строительства станции «Кленовый бульвар»

Строительство восточного участка БКЛ с четырьмя станциями – «Кленовый бульвар», «Нагатинский Затон», «Печатники» и «Текстильщики» – началось в 2017 году. Его общая длина составит 11,4 км. Поезда здесь будут ходить в большом двухпутном тоннеле диаметром 10 метров. «Сейчас ведется проходка перегонных тоннелей от станции метро «Нижегородская» до станции «Текстильщики». В январе мы приступили к строительству двухпутного тоннеля от «Текстильщиков» в сторону «Печатников». В мае старто-

вал механизированный щит «Победа», который к октябрю 2020 года проложит десятиметровый тоннель длиной 1,45 км от будущей станции «Кленовый бульвар» в сторону станции «Каширская» – до площадки, где его состыкуют с двумя однопутными шестиметровыми тоннелями. Одновременно на восточном участке идет активное возведение станций метро», – пояснил заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв. Сергей Собянин также рас-

сказал, что при проектировании станции «Кленовый бульвар» учитывалась ее непосредственная близость к музею-заповеднику «Коломенское». В связи с чем перед специалистами была поставлена задача свести к минимуму влияние метро на исторические постройки. Поэтому трассировку участка выполнили так, чтобы станция «Кленовый бульвар» оказалась за границами парковой зоны, а метротоннель прошел на достаточной глубине под заповедной территорией в стороне от знаковых объектов. «Завершить строительство восточного участка БКЛ пла-

нируется до конца 2022 года. Ожидается, что он позволит улучшить транспортное обслуживание для 450 тыс. жителей районов Нагатинский Затон, Печатники, Текстильщики, Нижегородский и Лефортово. При этом каждый раз они смогут сэкономить 10–15 минут во время поездок на метро. Также будет снижена нагрузка на центральные участки Замоскворецкой, Люблинско-Дмитровской и Таганско-Краснопресненской линий столичной подземки», – заключил Андрей Бочкарёв.

Рабочих разбили на группы

Какие меры защиты от инфекции принимаются на стройплощадках столицы

□ Анна Левченко

С 12 мая московские стройки возобновили работу после нескольких недель простоя из-за пандемии коронавируса. Перед этим власти столицы утвердили ряд правил, соблюдая которые, специалисты смогли вернуться к исполнению своих обязанностей. Для профилактики инфекции контакты между сотрудниками свели к минимуму, в помещениях организовали ежедневную санитарную обработку, перед выходом на смену все участники процесса измеряют температуру и каждые три часа меняют респираторы и перчатки.

С 13 апреля мэр Москвы Сергей Собянин приостановил работу большинства городских организаций из-за взрывного роста числа зараженных COVID-19. За несколько недель местным властям удалось остановить распространение вируса, благодаря чему в городе началось постепенное снятие ограничений. Первыми вернулись к работе сотрудники строительной отрасли. Все они соблюдают специальные рекомендации, которые были разработаны медиками и представителями ВОЗ. «Новые правила затрагивают организацию проживания и быта рабочих, а также регламентируют порядок процессов на строительных площадках», – рассказал руководитель департамента строительства Москвы Рафик Загрудинов.

Одной из самых важных стала мера, направленная на сокращение контактов между рабочими. Для соблюдения нового регламента их разделили на небольшие бригады из нескольких человек по принципу групповых ячеек. Численность каждой варьируется в зависимости от выполняемых работ. На стройплощадку сотрудников доставляют компактными группами, аналогичные правила действуют и в общежитиях. «Рабочие потоки полностью разделены, а коллектив разбит на несколько изолированных друг от друга смен», – пояснил Рафик Загрудинов. Перемещаться по площадке и заходить в помещения, отделить или участки рабочие могут только в соответствии со своими прямыми обязанностями, а выходить за пределы стройки разрешается только по служебной необходимости. Также для обеспечения бесперебойного строительного процесса планируется сформировать резервы специалистов или организовать работу вахтовым методом, чтобы разные смены не контактировали между собой не только на площадке, но и в быту.

Значительная часть рекомендаций посвящена правилам гигиены и санитарной обработки. Во всех помещениях ежедневно проводится тщательная влажная уборка, поверхности дезинфицируют антибактериальными средствами. В общем доступе находятся санитайзеры и дозаторы с антисептиками, в местах общего пользования устанавливаются дополнительные умывальники. «Застройщик обязан обеспечить всех сотрудников достаточным количеством дезинфицирующих средств и строго контролировать их применение. При входе на стройку рабочим выдают полный набор средств индивидуальной защиты – сюда входят маски, респираторы и перчатки. Менять их необходимо каждые три часа, а вот снимать запрещено в течение всего дня», – отметил Рафик Загрудинов. Порядку утилизации масок и перчаток уделяется особое внимание – использованные средства индивидуальной защиты централизованно собирают, герметично упаковывают в два полиэтиленовых пакета и только после этого помещают в мусорные контейнеры.

По всем вопросам просьба обращаться в Единый контактный центр Стройкомплекса города Москвы по тел. 8(499)401-01-01.

«Люди переломной эпохи»

Вышла в свет книга «Люди переломной эпохи». Это автобиография Александра Хоменко, ветерана Великой Отечественной войны, советника депутата Государственной Думы Владимира Ресина. 97-летний Александр Андреевич Хоменко – кадровый разведчик, генерал ГРУ в отставке, он прошел Вторую мировую войну, 47 лет прослужил в рядах Вооруженных сил страны. Однако и сейчас, несмотря на свой почтенный возраст, он не ушел на пенсию, а продолжает трудиться. С мая 1989 года он работал в Стройкомплексе столицы в должности начальника отдела внешних связей «Главмосстрой», на посту первого заместителя начальника внешнеэкономического объединения правительства Москвы «Мосинтерстрой». С 1994 по 2012 год был советником первого заммэра столицы, а с 2012 года по настоящее время – помощник депутата Госдумы Владимира Ресина. В своей книге Хоменко рассказывает о самых значимых фигурах и событиях XX века. «Не претендую на лавры психолога-сердцевода, но меня долго и тщательно учили разбираться в людях – это стало определяющей чертой моей работы разведчика. Со мной трудились отменные специалисты, и, смею сказать, я был совсем не последним учеником. От этого зависело не только исполнение возложенных на меня функций и продвижение по служебной лестнице, но и сама жизнь», – пишет он в предисловии.



ФОТО А.А. ХОМЕНКО

Спрос отправился на дачу

Карантин взвинтил цены на загородную недвижимость



Интерес к загородному образу жизни продолжится, а число сделок увеличится еще на 15–20%

□ Наталья Крол

Весна в этом году ознаменовалась активным интересом к покупке и аренде загородной недвижимости. Причем эксперты не связывают это с традиционным сезонным оживлением. Застой на этом рынке длится уже несколько лет. Но только последние события сделали, казалось бы, невозможное.

Эксперты считают, что спад интереса к загородным покупкам произошел в 2013–2014 годах по нескольким причинам. Первая – снижение покупательской способности населения из-за экономической нестабильности. Вторая – вымывание качественного предложения во всех ценовых сегментах как с первичного, так и с вторичного рынков. Премиальных новостроек просто не было, бизнес-класс состоял сплошь из огромных, претенциозных домов с бильярдными, шубохранилищами, саунами и прочим, а эконом-класс ушел в сегмент поселков без подряда. То есть небогатому покупателю пред-

“
НА РЫНКЕ АРЕНДЫ САМЫЙ ЯРКИЙ ВСПЛЕСК ПРОИЗОШЕЛ В МАРТЕ: КОЛИЧЕСТВО ЗАПРОСОВ ОТ АРЕНДАТОРОВ ЗА ОДИН ТОЛЬКО МЕСЯЦ БЫЛО СРАВНИМО С КВАРТАЛЬНЫМ ПОКАЗАТЕЛЕМ

лагали строить самостоятельно или с помощью наемных бригад то, что при необходимости продать было невозможно. Риелторы уверены, что практически все на загородном рынке почти неликвидно. Каждый дом строится под конкретного человека. Быстро продать его можно только в случае удачной локации, часто – без учета потраченных средств. Третья причина – сложность жизни за городом как из-за недоразвитости инфраструктуры, так и отсутствия работы.

Всплеск интереса к покупке в последние два-три месяца лишь отчасти связан с наступлением весны, тогда как основная причина – эпидемия, уверены эксперты, опрошенные «Московской перспективой». Ведь одно дело – самоизоляция в квартире, а совсем другое – на небольшом дачном участке. К тому же многие поняли, что поехать этим летом на курорт вряд ли получится. В риелторских компаниях утверждают, что в этом сезоне нашли своих арендаторов даже не слишком комфортные дачные домики, которые годами никому не были нужны. По данным экспертов рынка недвижимости, вырос спрос и в более премиальном сегменте.

Количество запросов как на аренду, так и на покупку дорогой «загородки» по итогам первого квартала оказалось в два раза выше, чем за тот же период годом ранее.

На рынке аренды самый яркий всплеск произошел в марте: количество запросов от арендаторов за один только месяц было сравнимо с квартальным показателем. Это же относится и к реализованному спросу. По понятным причинам, отмечают аналитики, сегодняшний спрос больше сосредоточен на обычных садовых участках, чем на таунха-

усах или дуплексах, которые не имеют большой приусадебной территории. Предложения от арендодателей уходили в течение одного-двух дней, при этом ставки аренды сильно увеличились по сравнению со средними за последнее время уровнями, подтвердило руководство агентства Finch.

С продажами все шло не так стремительно, а многие сделки откладывались. Тем не менее риелторы настроены оптимистично: по их прогнозам, интерес к загородному образу жизни продолжится, а число сделок увеличится еще на 15–20%. В компании «Галс-Девелопмент» также предполагают, что интерес к загородным покупкам продлится еще долго. Представители девелопера уверены, что под воздействием неблагоприятных событий люди изменят свое отношение к загородному образу жизни и будут связывать его не просто с комфортным времяпрепровождением, а с безопасным образом жизни.

Впрочем, некоторые эксперты настроены более сдержанно. Риелторы считают, что рынку пока нечего предложить покупателю. При всей консервативности «загородки» у потребителя уже есть запрос на менее затратное и более продвинутое загородное жилье – энергоэффективное, оптимальное по объему площади и планировкам. Пока этого нет ни на вторичном рынке, ни у девелоперов. Между тем, ценники даже на малоликвидные объекты повышаются в связи с изменением стоимости рубля.

Строители вернулись первыми

В городе возобновились работы на стройплощадках

«С.1»

□ Елена Егоршина

В ГК ПИК своим преимуществом называют наличие собственных технологий и производственных мощностей, что позволяет избежать задержек. Как отметили в компании, большая часть строителей на объектах компании – это жители Московского региона, а остальным были предоставлены общежития, что также позволит быстро войти в привычный ритм. Группе «ЛСР» потребуются время, чтобы привлечь работников, так как не каждый подрядчик может предоставить 400 человек одновременно. Но больше 1,5–2 недель восстановление точно не займет. ГК «Инград», строящая свои объекты с опережением графика, сформировала достаточный запас стройматериалов и будет задействовать подрядчиков поэтапно. В компании «КРОСТ» отмечают, что основной сложностью для московских строителей могут стать поставщики и смежники, от возобновления работы которых зависит время восстановления темпов строительства. Однако все девелоперы утверждают, что месячный простой не приведет к задержке сроков сдачи готовых квартир дольщикам.

Вместе с тем ситуация в отрасли на фоне продолжающейся пандемии остается напряженной. На совещании у президента глава Минстроя Владимир Якушев предупредил, что после завершения режима самоизоляции спрос на жилье может упасть на 50%. «Если ситуация эпидемическая, как сейчас, потери отрасли могут составить 10%, если станет ухудшаться, то будут больше», – дал свою оценку вице-премьер Марат Хуснуллин. Кредитное рейтинговое агентство НКР считает, что такие потери – это умеренный сценарий. При его реализации 20 крупнейших застройщиков могут потерять до 90 млрд руб. своей выручки. Если события будут развиваться по самому жесткому варианту, их потери превысят 200 млрд руб.

Для поддержки застройщиков власти уже отменили штрафы за срыв сроков при строительстве жилья до конца 2020 года. Кроме того, согласно антикризисному плану правительства застройщикам в случае падения темпов продаж на первичном рынке планируется субсидировать процентные ставки по кредитам проектного финансирования (более 60% таких объектов, по оценкам Национального объединения застройщиков жилья (НОЗА), находятся на территории Московского региона). Мэрия со своей стороны перенесла плату за изменение вида разрешенного использования участков для строительства за второй квартал 2020 года – до 31 декабря 2020 года. Эта мера коснется земельных участков общей площадью 424 га, арендуемых инвесторами у города либо находящихся в частной собственности. Объем отсрочки составит 5 млрд руб.



Что думают застройщики жилья о COVID-кризисе

После месячного локдауна, в который погрузились столичные застройщики, им предстоит пройти второй трудный период – ожидаемое падение спроса на недвижимость. Мы спросили у девелоперов из разных сегментов, как отразился временный простой на их бизнесе и как они будут преодолевать ожидаемое падение спроса.



Людмила Матвеева,
директор по маркетингу и рекламе ПИК:

Текущая ситуация показала девелоперам важность грамотного и своевременного перевода всех операционных процессов, особенно связанных с покупкой жилья, в режим онлайн.

ПИК первым в России начал разрабатывать полноценную онлайн-инфраструктуру для проведения сделок без посредников. Причем в апреле мы увидели повышенный интерес не только к онлайн-сделкам, но и к ипотеке. Число ипотечных заявок по сравнению с первой половиной апреля увеличилось в четыре раза, а доля ипотеки возросла с традиционных 60–65% до 93%. При этом 2/3 сделок составила именно ипотека с господдержкой.

Специально для клиентов, которые хотят приобрести жилье, но не уверены в завтрашнем дне, мы разработали ипотечную программу.



Евгения Старкова,
директор по маркетингу компании MR Group:

Еще 16 марта около 95% наших сотрудников были переведены на удаленную работу. Отлаженный процесс проведения онлайн-сделок позволил нам достаточно оперативно развернуть этот канал как основной, а имеющиеся разработки дали возможность сделать покупку квартир максимально удобной. Мы также пересмотрели финансовые модели проектов, запланировав некоторое снижение по итогам второго квартала. При этом по итогам апреля мы увеличили количество сделок год к году в жилье бизнес-класса.

Мы не планируем массовых скидок в жилых комплексах, придерживаясь постепенного увеличения стоимости квадратного метра. Возможны локальные специальные предложения на ограниченное количество лотов. В качестве стимулирующей акции действует скидка 1% при регистрации в мобильном приложении клиента.



Алексей Лухтан,
директор по маркетингу и продажам компании Lexion Development:

В первом квартале 2020 года мы наблюдали ажиотажный спрос на новостройки в Московском регионе. Это связано с тем, что люди старались вложить свои средства в недвижимость, так как это один из самых верных способов сохранения и приумножения капитала. Так, в одном из наших ЖК спрос по итогам квартала вырос в 2,5 раза по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Но в начале апреля спрос начал существенно падать. Основная причина – введенные карантинные меры. Тем не менее после анонсирования со стороны властей госпрограммы с льготной ипотечной ставкой 6,5% спрос на новостройки значительно активизировался. На рост спроса также повлияло и продолжение карантинных мер до 31 мая, так как режим самоизоляции продолжает действовать, а стоимость квадратного метра при этом растет.



Игорь Козельцев,
генеральный директор УК «Развитие»:

В апреле на фоне эпидемии коронавируса продажи в нашем проекте упали на 60–70%, в результате компания недополучила большую часть выручки. При этом основные статьи расходов сохранились: это ФОТ, выплаты налогов и процентов по кредиту, а также затраты на содержание активов. Причем в мае ситуация не сильно изменилась.

Компенсировать потери, которые уже понес рынок недвижимости, сегодня не представляется возможным. Речь идет о том, чтобы отчасти сократить убытки в дальнейшем. Объем государственной поддержки весьма ограничен: в первую очередь меры направлены на малый бизнес и крупные системообразующие предприятия, в то время как прослойка среднего бизнеса, к которой относятся многие застройщики, фактически лишена какой-либо поддержки.



Мария Могилицева-Головина,
директор по продукту «Сити-XXI век»:

В начале апреля продажи квартир в комфорт-классе просели, снизилось и количество обращений, а также визитов в офисы (даже пока они еще были разрешены). Статистика начала апреля соответствовала традиционным праздничным дням, например, 8 Марта или 23 февраля. Тем не менее к середине месяца ситуация начала исправляться. Основной инструмент в сложившейся ситуации, которую мы не считаем кризисной, это регулярный анализ выбытия лотов, а на основе этих данных – управление ассортиментом. Где-то мы выводим пул ранее закрытых квартир, а на какие-то лоты готовы давать скидки. Как и многие другие застройщики, мы запустили онлайн-продажи. В общей структуре их доля достигает 80%. Таким образом, совокупное выполнение в апреле планов продаж по проектам комфорт-класса составило 94%.



04 | аналитика мнения

Офисы готовятся к жесткой посадке

Эксперты рынка ожидают сокращения спроса и ввода новых площадей

□ Николай Кириллов

Аналитики прогнозируют значительный спад на рынке офисной недвижимости, который коснется всех сегментов. Многим клеркам, кажется, предстоит превратиться из офисного планктона в домашний.

Столичный рынок офисной недвижимости последние годы активно рос. К примеру, в 2019 году объем новых площадей в Москве, по данным Colliers International, составил 388 тыс. кв. метров, превысив показатели 2018 года в три раза. На 2020 год аналитики предсказывали позитивное развитие сегмента – в Colliers ожидали выхода 410 тыс. кв. метров новых офисов. Теперь же, по оценкам S.A. Ricci, рынок увеличится не более чем на 200 тыс. кв. метров.

Падение объема вложений в коммерческую недвижимость уже отметили аналитики Knight Frank. По данным компании, в первом квартале 2020 года инвестиции снизились на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 50,8 млрд руб. Возвращение инвесторов на рынок эксперты Knight Frank ожидают в конце 2020 года, но не исключают, что ряд намеченных сделок может сдвинуться на 2021 год.

Арендаторы уже покидают офисы. Сейчас, согласно информации Cushman & Wakefield, объем свободных площадей в Москве составляет 10,3%, и за последние две недели он увеличился на процентный пункт, что является рекордом по скорости прироста показателя за всю новейшую историю. По мнению заместителя директора отдела исследований рынка



Объем свободных площадей в офисах превысил 10%



МНОГИЕ РАБОТНИКИ ПОКА НЕ ГОТОВЫ ВОЗВРАЩАТЬСЯ В ОФИСЫ: ОПРОСИБ БОЛЕЕ 4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, COLLIERS INTERNATIONAL ВЫЯСНИЛА, ЧТО 70% РЕСПОНДЕНТОВ В МИРЕ И 75% В РОССИИ ХОТЕЛИ БЫ РАБОТАТЬ УДАЛЕННО МИНИМУМ ОДИН ДЕНЬ В НЕДЕЛЮ

СВРЕ Маргариты Кабалкиной, можно ожидать значительного снижения объема новых сделок по итогам 2020 года – итоговая цифра не превысит 650 тыс. кв. метров против прогнозируемых в конце прошлого года 1,6 млн кв. метров.

По словам президента Vesar Asset Management Александра Шарапова, в условиях полной нестабильности долгосрочные договоры аренды стали неактуальными, зато незадолго до введения самоизоляции у арендаторов появился повышенный интерес к коворкингам. «Работодатели, отказываясь от классических офисов, стали обращаться к гибким, понимая необходимость сохранения определенного количества рабочих мест», – рассказывает эксперт. Он полагает, что больше всего от кризиса пострадает класс А. «Долгое время владельцы таких бизнес-центров,

как «Романов двор» и «Белые сады», старались удержать ставку в долларах. Но теперь и такие редкие «золотые рыбки» вынуждены будут перейти на рубли», – говорит эксперт.

Главный аналитик экспертной группы InvestPoint Александр Вебер считает, что уже к середине года будут пустовать до четверти всех офисов в Москве. Впрочем, управляющий партнер агентства недвижимости Mcity.ru Игорь Бессонов добавляет, что, например, в «Москва-Сити» сейчас готовы переезжать IT-компании, их бизнес не пострадал, они платежеспособны и видят перспективы.

В последние пару лет гибкие офисы постепенно превращались из неведанного и диковинного в привычное и понятное. В этом году сегмент должен был вырасти на четверть, или на 60 тыс. кв. метров, по данным

СВРЕ. «Многие крупные корпорации, успешно протестировав формат удаленной работы на карантине, могут изменить свой подход к организации рабочего пространства и разместить часть подразделений в коворкингах», – отмечает Наталья Боннели из Colliers.

Но постепенно ситуация улучшается. Например, после самоизоляции начинает оживать «Москва-Сити» – деловое сердце столицы. По словам Игоря Бессонова из Mcity.ru, компания которого специализируется на брокеридже именно в этом районе, некоторая активность началась на прошлой неделе – в Сити появились люди, которых, правда, меньше, чем до самоизоляции. На период карантина многие арендаторы получили скидки от 20 до 80%, а в среднем ее размер составил 50%. Средняя ставка до кризиса составляла 42 тыс. рублей за кв. метр в год, а верхняя доходила до 60–70 тыс. По прогнозу эксперта, средняя ставка сейчас снизится до 30–35 тыс. за кв. метр в год.

Многие работники пока не готовы возвращаться в офисы: опросив более 4 тыс. человек, Colliers International выяснила, что 70% респондентов в мире и 75% в России хотели бы работать удаленно минимум один день в неделю, при этом более половины из них уверены, что их продуктивность от работы вне офиса не страдает, а четверть считают, что удаленка оказалась более продуктивной. Правда, две трети российских респондентов отметили нехватку общения с коллегами, несмотря на все доступные средства коммуникации.

Однако есть и другие данные: согласно опросу ВЦИОМ, лишь 36% россиян устраивает постоянная работа из дома. Негативным опытом удаленной работы назвали 60% респондентов.



Олег Ступеньков,
руководитель
консалтинговой
компании



Недвижимость с «коронай»

В апреле спрос на жилье комфорт-класса упал на 46% в старой и на 65% – в новой Москве. Стимуляция спроса с помощью доступной ипотеки фактически привела к сдерживанию этого падения.

Чего ждать покупателя недвижимости и какие тренды будут определяющими в ближайшее время?

Во-первых, начнет ощущаться дефицит новых площадей. Покупателю не следует рассчитывать на сильное снижение стоимости недвижимости из-за падения спроса. Его падение порождает сокращение ввода площадей. Застройщики не будут выводить новые очереди до тех пор, пока не распродают все лоты в предыдущей. Как нам известно, при любом дефиците происходит рост стоимости. Во-вторых, произойдет увеличение стоимости строительства. Возводить больший объем всегда экономически выгоднее, чем строить меньший. Снижение объема строительства влечет за собой рост издержек и на материалы, и на рабочую силу. Таким образом, будет возрастать общая себестоимость строительства, за которую заплатит конечный покупатель.

Можно провести аналогию строительной отрасли и авиаперевозок. Большинство аналитиков прогнозирует существенное увеличение стоимости авиаперевозок, и мы уже сейчас находим этому подтверждение, когда изучаем цены на внутренние рейсы. По сути, пассажиры оплачивают авиакомпании те многомиллионные долги, с которыми они столкнулись из-за пандемии. Точно такая же история происходит на рынке недвижимости: земельные участки выкуплены (по докризисным ценам), застройщики получили проектное финансирование (по старым правилам), история затрат на проект зарегистрирована. Никто из девелоперов не будет выводить убыточные проекты, все пойдет по пути увеличения цен.

Мы уже наблюдаем этот тренд на тех объектах, где занимаемся реализацией и управлением продажами. Стоимость квадратного метра в комфорт-классе уверенно увеличивается: в апреле рост составил 2,5%, в мае планируются увеличение от 3 до 5% с целью компенсации отсутствия планируемого объема сделок прошлого периода.

Однозначный совет покупателям недвижимости сейчас – выбирать проекты в высокой стадии готовности, поскольку это позволяет обезопасить себя от истории с долгостроем, а также приобрести недвижимость в объекте, который строился в другой экономической ситуации и является технически более качественным. Новые проекты будут выходить на рынок по высокой стоимости, с дефицитом площадей. Инвестировать в недвижимость по-прежнему нужно. Рынок был и остается мощным и спокойным островком с хорошим фундаментом. Это надежнее инвестиций в валюту или ценные бумаги. Важно понимать, что инвестиции в недвижимость сегодня – это чуть ли не единственный способ сохранить заработанный капитал.

«Экономика впечатлений» — это движущая сила, которая будет определять успешность всего

Александр Шарапов о форматах недвижимости будущего, миллениалах и естественных пространствах

□ Алексей Синяков

Мир проходит через самые серьезные потрясения со времен Второй мировой войны. Скорее всего, после окончания пандемии большая часть того, к чему мы привыкли, уже не будет прежней. Несмотря на свою консервативность, изменится и недвижимость. О том, какие форматы станут актуальными в новой реальности, мы поговорили с миллионером Александром Шараповым.

повым, заработавшим капитал на инвестициях в квадратные метры.

МД Вы стали первым в России девелопером, начавшим строить классические коливинги по западным стандартам. Почему вы поверили в этот формат?

– То, что сейчас происходит с коливингами, чуть более 10 лет назад происходило с коворкингами. Этот формат начал развиваться где-то в 2005 году в Калифорнии в виде небольших жилищ для 10–15 человек, работающих в разных компаниях Кремниевой долины. Но настоящий взлет коливингов произошел примерно в 2008–2010 годах, когда они начали расти как грибы после дождя. Мы видим, что такой формат ждет не менее масштабное развитие уже после этого экономического кризиса – рынок начнет развиваться семимильными шагами. Только за прошлый год коливингов стало

на 800 штук, или на 41%, больше – 2725 объектов по всему миру. В ближайшие годы, как и в случае с коворкингами, прирост будет на 30% ежегодно.

МД Что вообще собой представляет типовой коливинг?

– Сейчас большая часть коливингов занимает здания старых гостиниц, переделанные для них, или офисов класса С и ниже. Если брать типовой сетевой объект площадью 750 кв. метров, то там живут около 20 постояльцев. При этом для них обычно выбирают те локации, где вряд ли выгодно строить отель – на удалении от центра города, но в нескольких минутах пешком от станции метро. Обычно комнаты арендуют минимум на один месяц по средней ставке аренды \$971. Но это средняя стоимость по миру. Площадь самого жилья, включая санузел, а иногда и кухню, – 19 кв. метров. Примерно столько же – 18 кв. метров – отведено под общественные пространства, предназначенные для общения между постояльцами. Это может быть что угодно – бар, игровая комната, библиотека и так далее. Уверен, что со временем площадь этих общественных пространств в расчете на одного постояльца не изменится, тогда как жилая сократится до 12–13 кв. метров.

МД Минимальный срок аренды один месяц, а максимальный?

– В принципе, он не ограничен. Но, например, в прошлом году почти две трети коливингов принимали постояльцев на срок от одного до пяти месяцев. При этом почти каждый пятый готов был и на срок от одного дня. А каждый десятый не готов вступать в отношения меньше чем на полгода.

МД Зачем арендовать коливинг, если можно снять квартиру?

– Сейчас движущая сила экономики во всем мире – миллениалы, которые привыкли жить в арендном жилье. Нередко приходится арендовать квартиру без мебели и бытовой техники. Даже после того как ты потратишь пару месяцев на закупку всего необходимого, ты должен по-старинке самостоятельно заниматься организацией своего досуга. А в коливинге ты лишь необходимостью задумываться не только о бытовых мелочах, но и о том, как организовать свой досуг.

В Петербурге у нас есть апарт-отель, который мы сейчас решили реформировать в коливинг. Аренда там стоит 35 тыс. руб. в месяц, «однушка» в том же районе – около 27 тыс. руб. Но при этом в коливинге вы получаете услуги в формате «все включено». Например, в цену проживания входят оплата коммунальных услуг и электричества, скоростной интернета, а также уборки, стирки белья,

фитнеса, а еще скидка 50% на работу в коворкинге. При самостоятельном заказе же набор услуг вместе с арендой квартиры обошелся бы в 43–45 тыс. руб. в месяц.

Как сказал Реза Мерчант, основатель компании The Collective Old Oak, такой подход к жизни дает возможность перестать в век интернета продолжать пользоваться методами аренды, принятыми в XIX веке.

МД Какие опции включают обычно общественные пространства коливингов?

– Чем больше сам коливинг, тем больше в нем опций. Самая распространенная – зеленая придомовая территория. Она есть практически у каждого третьего проекта. Почти у каждого пятого есть места для хранения велосипедов, 13% коливингов имеют парковку и коворкинг, в 12% случаев можно встретить тренажерный зал, в каждом десятом есть игровая зона. А кафе, бассейн, кинозал, библиотека, спа или магазин есть в 5% и менее коливингов в мире.

В общем, коливинг – это не только место веселого времяпрепровождения, но и возможность поделить опытом, знанием, впечатлениями. Не зря говорят, что мы живем в «экономике впечатлений». Здесь ты как раз эти впечатления и получаешь, что очень ценит молодое поколение. От них все

чаще можно услышать, что «самое основное для нас не деньги, а саморазвитие». Возможность саморазвития и знакомства с людьми, близкими тебе по духу, – это именно то, что дает коливинг.

«Экономика впечатлений» – это как раз та движущая сила, которая уже сейчас определяет и будет определять в будущем успешность всего. В том числе и недвижимости.

МД Какие еще типы недвижимости будут соответствовать «экономике впечатлений»?

– Так называемые лайфстайл-отели.

МД Чем они отличаются от обычных?

– Они набрали популярность и до пандемии, поэтому я уверен, что именно такие гостиницы быстрее других восстановятся после ее завершения. Их отличие в небольших номерах площадью примерно 12 кв. метров (современные путешественники ездят с минимумом вещей), и, как и в случае с коливингами, существенные пространства в них отведены для общения и взаимодействия. Бар в таких отелях стал центром жизни.

МД О каких сетях идет речь?

– Такие отели появились у всех крупнейших сетей. У Mercury – это Moxu, у Ascot –

Jo'n'Joe, у Hilton – Tribe. В общем, все крупнейшие компании подстроились под эту новую аудиторию и ее запросы. Тем, кто первым увидел этот тренд, был CitizenM, успешный нынче сетевой проект. Он открылся примерно в 2009 году, а сейчас в сети 19 гостиниц, еще 17 строится.

Помимо небольшой площади номера и наличия общественных пространств с баром их отличительной особенностью является дизайн. Тот же CitizenM с номерами 12 кв. метров позиционирует себя как «новое лакшери». Фактически они заявляют, что принципы, когда номер в пятизвездочном отеле не мог быть меньше 25 кв. метров, отходят в прошлое. Отели сети всегда располагаются в центре города, в правильной доступности. Например, в Нью-Йорке – рядом с Центральным парком. И еще одно отличие – это диджитализация всех процессов. Целевая аудитория лайфстайл-отелей лучше общается с техникой, чем с людьми. Им проще самим пройти регистрацию, а в номере управлять всем при помощи планшета. Несмотря на стоимость номеров как в четырехзвездочном отеле, они очень хорошо заполнены – примерно на 80%. А все потому, что люди готовы доплачивать за такой формат. Уверен, что все эти тренды в будущем только усилятся.

Работа в режиме нон-стоп

Строительство новых станций и линий подземки не останавливается даже в период пандемии



© МОСКВИТ КОЛЛЕКЦИЯ



□ Максим Клинский

В Москве в минувший вторник возобновили работу промышленные предприятия и строительные организации. Специалисты продолжают возведение социальных и транспортных объектов. В период действия режима повышенной готовности работы в столичной подземке и вовсе не прекращались. Одновременно возводились более 30 станций и прокладывались два десятка тоннелей. В частности, стартовала проходка еще двух ТПМК, а один щит финишировал.

Меры безопасности приняты

Несмотря на все ограничения, строительство метро в Москве не останавливалось весь этот период времени. «Большая стройка, большое количество людей, большое количество техники, технологий, но останавливать строительство метро невозможно в силу того, что это непрерывный процесс. Ну и это важная стройка для Москвы и для москвичей. Восточный участок БКЛ – это около 11 км, большая часть которого будет прокладываться десятиметровыми щитами», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин.

В соответствии с указом мэра Москвы работы непрерывного цикла по строительству объектов метро в период действия режима повышенной готовности продолжатся. В работах задействовано порядка 14,3 тыс. человек. АО «Мосинжпроект», управляющая компания по строительству новых линий и станций метрополитена, и подрядные организации принимают все необходимые меры по защите здоровья работников и недопущению распространения коронавирусной инфекции.

При входе на строительный объект и в течение дня работникам измеряют температуру. Тех, у кого она повышена и наблюдаются признаки ОРВИ, немедленно отстраняют от работы.

В помещениях проводят дезинфекцию воздуха с помощью ультрафиолетовых облучателей закрытого типа. Во время влажной уборки используют обрабатывающие средства. Работники обеспечены одноразовыми медицинскими масками и дезинфицирующими средствами для обработки рук.

«Победа» на кольце

За это время началась проходка сразу двух тоннелей – на Коммунарской и Большой кольцевой линиях. На БКЛ стартовал 10-метровый ТПМК (тоннелепроходческий комплекс) «Победа». Как сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, это уже четвертый щит-гигант, задействованный на строительстве двухпутных тоннелей Большого кольца метро. Он построит участок длиной 1453 метра от «Кленового бульвара» до переходной камеры у станции «Каширская», после чего щит перевезут обратно на «Кленовый бульвар», откуда он пройдет еще 1225 метров до «Нагатинского Затона».

«Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию в мире и, как следствие, недостаток специалистов на участке, щит был собран за 35 дней и стартовал согласно установленному графику. И это действительно – победа», – рассказал Андрей Бочкарёв.

Как отметили в АО «Мосинжпроект», применение 10-метровых щитов в метростроении имеет свои плюсы. Например, позволяет избежать строительства притоннельных сооружений и вентиляционных шахт. Кроме того, нет необходимости освобождать дополнительные территории под стройплощадки, что очень важно в условиях плотной городской застройки.

«Щит с символическим названием «Победа» был изготовлен российскими и китайскими инженерами в Китае и доставлен Северным морским путем в Санкт-Петербург, а затем в Москву, был смонтирован и 5 мая запущен в работу», – сказал Сергей Собянин.



АО «МОСИНЖПРОЕКТ», УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ ЛИНИЙ И СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА, И ПОДРЯДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИНЯЛИ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ЗДОРОВЬЯ РАБОТНИКОВ И НЕДОПУЩЕНИЮ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

В ТПМК, спроектированном по техническому заданию специалистов «Мосинжпроекта», применены технические решения, повышающие эффективность проходки в столичных грунтах. Ротор «Победы» оснащен усиленным износостойким режущим инструментом, что позволяет применять его в плывунах и твердых породах, сокращая время на замену режущего инструмента за счет оборудования безопасного выхода в шлюзовую камеру ротора с компрессорной станцией на поверхности. Для монтажа колец предусмотрена особая конструкция разгрузки и передачи обделки в зону монтажа за счет вакуумных захватов. Щитовой конвейер оборудован новой системой определения объема выдаваемой породы и металлодетектором.

Проходку двухпутного тоннеля от «Кленового бульвара» до «Каширской» планируют завершить осенью текущего года. Кроме того, в настоящее время на востоке БКЛ активно возводятся все станционные комплексы, продолжается строительство двухпутного тоннеля от станции «Текстильщики» до «Печатников» и проходка на участке между станциями «Нижегородская» и «Текстильщики» – здесь пройден последний участок левого перегонного тоннеля, на очереди – заключительный этап правого тоннеля.

По словам генерального директора АО «Мосинжпроект» Юрия Кравцова, трасса тоннелей прошла под железнодорожными путями, путепроводом на Волгоградском проспекте и действующей Таганско-Краснопресненской линией подземки, что вызвало необходимость проведения объемной подготовительной работы с проектной и технической документацией для обеспечения безопасных условий эксплуатации всех сооружений. «Во время проходки раз в три часа производился геотехнический мониторинг для тотального кон-

троля всех конструкций в зоне влияния строительства», – подчеркнул Юрий Кравцов.

«Виктория» на Коммунарской

Проходка еще одного тоннеля началась на Коммунарской линии – запущен уже восьмой ТПМК на этой ветке.

«ТПМК «Виктория» возведет левый перегон длиной 2704 метра на глубине от 17 до 28 метров. Его трасса пройдет под малоэтажной территорией районов Коньково и Теплый Стан», – отметил Андрей Бочкарёв. По его словам, стартовавший щит «Виктория» уже был задействован на нескольких участках московской подземки. «Ранее с помощью этого щита было построено два перегонных тоннеля от станции «Речной вокзал» до станции «Ховрино» Замоскворецкой линии, правый перегон между станциями «Говорово» и «Озерная» на Калининско-Солнцевской линии и два соединительных тоннеля в электровозном «Нижегородское», – пояснил заммэра.

В компании «Мосинжпроект» рассказали, что проходку правого перегона на данном участке ведет ТПМК

«Ольга», который с момента его запуска в декабре прошлого года уже прошел более половины тоннеля. Всего же с начала работ по проходке в ноябре 2019 года на Коммунарской линии на участке от «Улицы Новаторов» до станции «Коммунарка», протяженность которого 13,7 км в двухпутном исполнении, с помощью семи ТПМК пройдено более 3 км тоннелей. Сооружение трех тоннелей ведется собственными силами холдинга «Мосинжпроект» – дочерними компаниями ООО «МИП-Строй № 1» и АО «УРСТ».

ТПМК «Елена» и «Светлана» сооружают перегон от «Университета Дружбы Народов» до «Улицы Новаторов».

Между станциями «Славянский мир» и «Улица Генерала Тюленева» работу ведут тоннелепроходческие комплексы «Полина» и «Дарья». ТПМК «Галина» и «Мария» возводят тоннели между станциями «Мамыри» и «Славянский мир».

Напомним, что Коммунарская линия метро пройдет от станции МЦК Крымская до Троицка и станет одной из самых протяженных в московском метро. ©



Андрей Бочкарёв,
заместитель мэра
Москвы по вопросам
градостроительной
политики
и строительства



На протяжении всей своей 85-летней истории московское метро росло и развивалось вместе с Москвой, приходя в самые отдаленные уголки столицы. Над созданием станций и тоннелей московской подземки в разные времена трудились и продолжают работать в наши дни лучшие проектировщики, строители, архитекторы. Сегодня столичная подземка ежедневно перевозит от 8 до 9,3 млн пассажиров. Для москвичей это по-прежнему самый популярный и жизненно необходимый транспорт.

В последние девять с небольшим лет Москва в развитии системы метро совершила колоссальный скачок. С 2011 года по настоящее время, с учетом Московского центрального кольца, построены 169 км новых линий, 87 станций и платформ, из которых 115 км и 56 станций приходится непосредственно на метро. Кроме того, введены в эксплуатацию 10 современных электродепо для обслуживания подвижного состава. Это в разы превышает темпы, которые были в советские времена. Да и в мире по динамике развития подземки российская столица на сегодняшний день не имеет себе равных. Более интенсивно и эффективно, чем Москва, метро не строит в мире никто.

Даже в этом году, несмотря на непростую экономическую ситуацию и комплекс мер по недопущению распространения коронавируса, мы продолжаем строительство всех станций и линий теми же высокими темпами, что и прежде, и снижать их не намерены. Так, 27 марта были открыты 14,32 км новых линий и шесть станций: участок Некрасовской линии от «Нижегородской» до «Косино» с четырьмя станциями – «Нижегородской», «Стахановской», «Окской» и «Юго-Восточной», и северо-восточный участок Большой кольцевой линии от «Авиамоторной» до «Лефортово».

Конечно же, в условиях пандемии коронавируса все наши подрядчики неукоснительно соблюдают новые правила и принимают меры в соответствии с методическими рекомендациями по профилактике инфекции. Строители обеспечены средствами санитарной безопасности, при входе на объект и в течение рабочего дня на строительных площадках измеряется температура тела работников, производится обеззараживание воздуха в закрытых помещениях, а их уборка проводится с использованием дезинфицирующих средств.

На разных этапах строительства сегодня 31 станция метро, а в активной проходке тоннелей задействованы 23 щита на различных площадках: это мировой рекорд, зафиксированный в Москве судьей Guinness World Records. Ни в одном мегаполисе мира не работало одновременно столько машин. Большая часть комплексов занята на строительстве тоннелей Большой кольцевой линии – ключевого проекта метрополитена на сегодняшний день и ближайшие годы. БКЛ станет самым протяженным метрокольцом в мире. К настоящему времени уже пройдено 78% тоннелей. Буквально недавно на восточном участке Большого кольца начал работу 10-метровый тоннелепроходческий комплекс «Победа» – четвертый щит-гигант, задействованный на строительстве двухпутных тоннелей БКЛ. До конца этого года на Большом кольце планируем ввести в эксплуатацию еще более 10 км линий и три станции – «Улицы Народного Ополчения» и «Карамышевскую» на западном участке и «Электровозовскую» («Рубцовскую») – на северо-восточном.

Активные работы продолжаются и на других линиях: продлевается Сокольническая ветка до «Потапово», Солнцевская – до международного аэропорта «Внуково», Люблинско-Дмитровская – до поселка Северный, Арбатско-Покровская – до Гольяново. Строится новая – Коммунарская – линия метро, будут построены еще две новые линии – Рублево-Архангельская и Бирюлевская. Таким образом, метро придет в районы, где его пока нет, но где оно жизненно необходимо. К 2024 году протяженность линий метрополитена Москвы составит около 560 км, а количество станций возрастет до 306.

Хочется отметить, что исторически московское метро является не только утилитарным транспортным объектом, но и настоящей жемчужиной подземной архитектуры. Продолжая традиции уникального оформления станций, мы, начиная с 2014 года, когда по инициативе мэра Москвы Сергея Собянина после почти полувекового перерыва возобновилась традиция проведения конкурсов на лучший дизайн станций метро, успешно провели уже несколько таких открытых архитектурных конкурсов. По их итогам были созданы яркие, красивые, радующие глаз пассажиров станции, удобные и комфортные.

Недавно стартовал очередной открытый международный конкурс на разработку архитектурного облика еще двух перспективных станций на двух линиях метро – «Проспект Маршала Жукова» Рублево-Архангельской линии и «Кленовый бульвар 2» Бирюлевской линии. Участникам конкурса предстоит разработать облик этих станций, с которых можно будет пересечь на Большое кольцо. Я уверен, что по результатам проведения конкурса мы получим множество уникальных и эффективных художественно-архитектурных решений, отвечающих не только мировым тенденциям, но и пожеланиям самих москвичей. Московское метро по-прежнему будет держать марку одного из самых красивых в мире.



Первый в очереди

Каким был метрополитен в середине прошлого века

□ Лев Новожилов

Московский метрополитен начал свою работу утром 15 мая 1935 года. Первые поезда пошли по маршруту от «Сокольников» до «Парка культуры» с ответвлением на «Смоленскую». Проект разработали иностранные и советские специалисты, а тоннели копали московские рабочие и шахтеры Донбасса.



Первая очередь строительства метро, 1933 год

Первые 13 станций строили вручную, а для прокладки тоннелей использовали прокатные проходческие щиты с кессонами. С помощью пневмолушки устройство вбивали в грунт и таким образом двигались дальше, метр за ме-

тром. Конечно, скорость работ тогда и сейчас, когда используются современные машины, сравнивать невозможно.

Тем не менее первую очередь московского метро протяженностью 11,5 км построили всего за 3,5 года. Движение на линии было организовано вилочное. То есть поезда следовали от станции «Сокольники» до «Охотного Ряда», после чего двигались либо в сторону «Парка культуры», либо до «Смоленской».

Для довоенной столицы метро стало настоящим транспортным прорывом. Путь от «Сокольников» до «Смоленской» занимал немногим более 20 минут, тогда как на трамвае можно было добираться часа два.

Строительство второй очереди метро завершилось в сентябре 1938 года. Были открыты сразу две ветки – Покровская (со станциями «Площадь революции» и «Курская»), а также Замосворецкая («Площадь

Свердлова» («Театральная»), «Маяковская», «Белорусская», «Динамо», «Аэропорт» и «Сокол»).

Метростроители трудились и в годы Великой Отечественной войны. Правда, тогда на смену мужчинам пришли женщины. К началу 1944 года завершилось строительство третьей очереди метро. За время войны были открыты два новых участка и семь станций. От «Площади Свердлова» до «Завода имени Сталина» («Автозаводская»), от «Курской» до «Измайловского парка культуры и отдыха имени Сталина» («Партизанская») и станция «Электровозовская». Также был построен переход между станциями «Площадь Свердлова» и «Охотный Ряд».

В последующие годы возведение подземки только набирало обороты: практически ежегодно появлялись новые станции. Но настоящий бум строительства приходится на наши дни.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ



Илья Маковский,
первый вице-президент
АО «Объединение «ИНГЕОКОМ»:

Сейчас в организациях, занимающихся проектированием, научными исследованиями и строительством метрополитена, работает много талантливых, высококлассных специалистов. На мой взгляд, было бы целесообразно создавать временные творческие коллективы из числа таких экспертов для решения конкретных задач и разработок в области новой техники. Возможно, под эгидой Тоннельной ассоциации России. В 2020 году и в последующие годы строителям предстоит реализовать беспрецедентную по своим масштабам программу развития столичного метрополитена. Оценивая сегодня техническую оснащенность московских метростроителей, высокую квалификацию и творческий потенциал производственного персонала, можно быть уверенным, что все задачи будут успешно решены.



Валерий Леонов,
председатель Москомэкспертизы:

Объекты метрополитена – одни из самых интересных как при проектировании, так и при экспертизе. Ведь Московский метрополитен, безусловно, является не только визитной карточкой города, но и вершиной инженерной мысли. Для его строительства применяются передовые конструктивные и технологические решения, для обеспечения пожарной безопасности – лучшие разработки в части пожаротушения и дымоудаления, эвакуации пассажиров. Метростроители сталкиваются с самыми разными проблемами – от сложной гидрогеологической ситуации до чрезвычайной плотности коммуникаций в черте города. И все это необходимо учитывать экспертам, оценивающим безопасность и надежность проектов, а также правильность смет. Для оптимизации стоимостных показателей именно в метро часто первыми применяются качественные отечественные разработки и аналоги для импортной продукции.



Александр Земельман,
президент АО «Метрогипротранс»:

Из современных станций я могу выделить «Деловой центр». Там сразу три платформы в одном подземном пространстве. Интересны и новые станции БКЛ, Калининско-Солнцевской ветки: «Мичуринский проспект», «Озерная». На «Мичуринском» мы воспользовались рельефом – то есть одна сторона станции там стеклянная, она показывает пассажирам лес. Абсолютно над любой станцией проектировщики, инженеры и архитекторы ломают голову, простых станций в Москве не бывает. Ведь у нас в городе очень разнообразные и неустойчивые геологические условия. Очень близко (к поверхности) располагается вода, под нами много разных слоев грунта... Это все время нужно учитывать. И мы умеем с этим бороться. Но в московской почве все равно работать трудно.



Скульптуры спустятся под землю

Мальчик с арбузом и играющие дети появятся на станции «Лианозово»

□ Наталья Крол

Москомархитектура решила возродить идею украшения подземки скульптурными композициями. Решение о размещении сразу двух объектов было принято Архсоветом, рассмотревшим дизайн-проект станции «Лианозово». К работе над оформлением привлекли известного скульптора Виктора Корнеева. Его композиции «Вкусный арбуз» и «Дети играют. Солнечный день» появятся в переходе и над эскалатором «Лианозово».



Эскиз будущей скульптуры на станции «Лианозово»

Одна скульптура запечатлела играющих детей, другая – мальчика с большим куском арбуза. Композиции Виктора Корнеева чудесно передают настроение. В первом случае – детскую эйфорию и ощущение безмятежности от совместной игры. Во втором – легкое опеченение ребенка от поглощения мякоти арбуза. Обе работы выполнены в авангардной манере, в намеренно грубоватой, «неподробной» технике. И это очень отличается

от тех скульптур, которые мы привыкли видеть на станциях советского периода. Члены Архсовета поддержали предложение главы Союза российских архитекторов Николая Шумакова и скульптора Виктора Корнеева. Обсуждение коснулось лишь выбора материалов для композиций, их размера, некоторых деталей подачи фигуры мальчика, наиболее неожиданной по смыслу и стилю для посетителей объекта метрополитена.

Без пробок и светофоров

Столичная подземка приходит в самые отдаленные районы города

□ Андрей Мещеряков

Московский метрополитен празднует юбилей. 85 лет назад открылась первая линия – от «Сокольников» до «Парка культуры». С тех пор подземка пришла в разные районы столицы, перешагнула границы МКАД, обособилась в ТиНАО, став основным видом городского транспорта. Скорость, с которой появляются новые линии и станции в последние годы, впечатляет. По темпам и объемам строительства Москва – мировой лидер.

Главный вид транспорта

Метрополитен для москвичей – главный вид транспорта. Согласно опросам ВЦИОМ, подземкой в столице чаще, чем другими видами транспорта, пользуются 76% горожан. Это самый высокий показатель среди мегаполисов.

Число ежедневных поездок многие годы держится на уровне 8 млн, а их общее количество в 2019 году составило 2,6 млрд.

Московская подземка имеет самый короткий интервал между поездами – до полутора минут, который пока не удалось наладить ни в одной стране мира. И все равно линии и пересадочные узлы на многих участках работают с перегрузкой, что особенно заметно в часы пик. Чтобы не допустить транспортного коллапса под землей, столичные власти в 2011 году разработали беспрецедентную по сложности и масштабу программу строительства метрополитена, согласно которой 95% москвичей будут иметь станции в шаговой доступности.

«Расходы на развитие транспортной инфраструктуры города ежегодно составляют порядка 70% всех средств, предусмотренных Адресной инвестиционной программой (АИП), и большая их часть идет на метро – на его проектирование, строительство и интеграцию с другими видами транспорта», – отмечает заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

На возведение подземки только в 2018–2021 годах АИП заложено 723,5 млрд рублей. Однако если поделить профильные затраты на количество ежедневно перевозимых пассажиров, выяснится, что метро – один из самых экономически выгодных видов транспорта.

Поезда пошли одним тоннелем

Важный способ снижения стоимости строительства новых станций – применение современных технологических разработок. Большинство новых участков метрополитена строится неглубоким способом с использованием современных тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК).

Работающие под землей щиты имеют, как правило, шестиметровый диаметр. Их в столице несколько десятков. Однако с конца 2016 года на строительстве Некрасовской и Большой кольцевой линий используются десятиметровые проходческие комплексы. На данный момент в городе четыре такие машины.

Особенность ТПМК в том, что он прорубает под землей большой

перегон, в котором укладываются два ряда рельсов, и поезда по ним идут навстречу друг другу. Тогда как в классическом варианте встречные составы проходят каждый в своем тоннеле. По мнению специалистов, новый для Москвы метод позволяет сэкономить в общей сложности около 30% средств. Но использовать его повсеместно не получается ввиду особенностей грунтов и плотной городской застройки.

Их время в пути, таким образом, значительно сократится», – отметил Андрей Бочкарев.

Наземное метро столицы

Реконструкция Московского центрального кольца – проект уникальный не только для столицы, но и для России в целом. МЦК стало полноценным наземным метро, интегрированным в транспортную систему города. В бешуных скоростных поездах,

20 минут в остальное время. Линии МЦД интегрированы с метро, МЦК и наземным транспортом.

В ноябре 2019 года открылось движение по первым двум Московским центральным диаметрам – МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» (между станциями Одинцово – Лобня) протяженностью 52 км и МЦД-2 «Курское-Рижский» (Нахабино – Подольск) длиной 80 км.

До 2025 года планируется также запустить МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» (Зеленоград – Раменское), МЦД-4 «Киевско-Горьковский» (Железнодорожный – Апрелевка) и МЦД-5 «Ярославо-Павелецкий» (Пушкино – Домодедово).

Таким образом, в городе будет работать пять Московских центральных диаметров. Это 375 км пути и более 180 станций. Благодаря запуску МЦД должно улучшиться транспортное обслуживание 7 млн москвичей и 5,5 млн жителей Московской области.

Комфортные узлы

Для удобного перемещения по городу важно не только построить метро и автотрассы, реконструировать железные дороги, но и увязать все это между собой, обеспечив пассажирам комфортную пересадку с одного вида транспорта на другой. Для этого в столице принята программа по созданию транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), позволяющая оптимизировать пассажиропотоки.

Программа комплексного развития ТПУ до 2025 года предусматривает их строительство как за счет московских властей, так и на деньги частных инвесторов.

При этом хабы могут быть реализованы в двух вариантах – плоскостном и капитальном. Первые являются менее затратными в исполнении и способны улучшить транспортную ситуацию в короткие сроки. Расположенные рядом со станциями метро, они оборудованы машино-местами, имеют удобные пешеходные дорожки и зоны ожидания городского пассажирского транспорта, понятную навигацию.

Капитальный ТПУ – это комплекс различных сооружений, для возведения которых требуется гораздо больше времени, серьезные объемы градостроительной документации. Пересест с одного вида транспорта на другой в данном случае пассажиры могут, не выходя из помещения, а также по крытым пешеходным галереям (такой принцип пересадки получил название «сухие ноги»). Стандартного набора объектов, которые появятся в подобном транспортно-пересадочном узле, нет. Каждый – индивидуален.

Счастливые рельсы

С такой скоростью, как в Москве, метро не строится нигде в мире. Единным оператором программы развития метрополитена назначено АО «Мосинжпроект». По словам мэра столицы Сергея Собянина, с 2011 года протяженность линий выросла в 1,5 раза. За последние восемь лет метро дотянулось до районов Новокосино и Ховрино, Раменки и Братеево, Тропарево и Некрасовка, вышло за географические границы столицы, придя в подмосковные Котельники и Люберцы.

В 2016 году, с продлением Сокольнической линии, метро появилось в ТиНАО, а станция «Саларьево» стала 200-й на карте Московского метрополитена. В июне прошлого года открылся протннувшийся от «Саларьево» 12-километровый участок метро со станциями «Филатов Луг», «Прокшино», «Ольховая» и «Коммунарка», большая часть которого наземная. Здесь впервые в практике строительства московского метро значительная часть трассы прошла в створе автомагистрали.

Большое подземное кольцо

Значительный эффект ожидается от реализации плана по строительству Большой кольцевой линии метро. Его ощутят на себе абсолютно все москвичи.

70-километровая линия с 31 станцией – самый масштабный проект в истории московского метрополитена. Благодаря новому кольцу в городе появятся 19 пересадок на метро, а также, на МЦК и МЦД, станции железной дороги и наземный автотранспорт.

«Большая кольцевая линия станет перевозить как минимум в два раза больше пассажиров, чем сегодня МЦК. Она обеспечит поперечные связи между многими районами города. У москвичей отпадет необходимость ехать на метро до Кольцевой ветки или станций, расположенных внутри нее, чтобы затем сделать пересадку.

которые в час пик ходят с интервалами пять минут, есть все для комфортного передвижения пассажиров. Центральное кольцо имеет 31 станцию, с которых можно выполнить 23 пересадки на метро и 10 пересадок на пригородные железнодорожные поезда и электрички.

Эксперты уверяют, что благодаря МЦК поездки по столице для большинства москвичей стали быстрее на 10–20 минут. И если за первый год работы по нему проехало 98 млн пассажиров, то за 2019-й – уже 142 млн человек.

Проект Московского центрального кольца оказался настолько успешен, что столичные власти решили пойти дальше и реализовать идею Московских центральных диаметров. Новое наземное метро соединило принципы работы пригородных электричек и классического метрополитена.

МЦД – это железнодорожные маршруты. Двигаясь по ним, современные поезда не делают конечных остановок на вокзалах, что помогает пассажирам быстрее добираться до разных точек Москвы и ближнего Подмосковья. Пассажирам не нужно подстраиваться под расписание движения электричек, поскольку составы ходят без перерывов с интервалом 5–6 минут в часы пик и до 15–



Николай Шумаков, президент Союза архитекторов России и Союза московских архитекторов:

Когда идею развития метро в столице начали реализовывать, то встал вопрос – что делать с архитектурой? Какой она будет – во славу Москвы или чисто утилитарной, как в других столицах мира?

Решили сделать метро дворцом для народа. Это был прорыв, и мы можем гордиться, что он случился именно в Москве. Сейчас столичная архитектура метро переживает что-то вроде ренессанса. Многие станции можно расценивать как возрождение московской традиции. В этом – несомненная заслуга мэра города. И если власть понимает важность качества архитектуры и дизайна, если она уделяет этому внимание, то соответствующий вид получают станции, линии и вестибюли. Убежден, что художников и скульпторов надо привлекать к этим проектам. Если в архитектуре присутствуют скульптура, живопись, барельефы, человек идет на этот объект, чтобы встретиться с чем-то любимым.



Сергей Жуков, генеральный директор АО «Мосметрострой»:

Сегодня действуют четкие правила подготовки и проведения земляных работ, обустройства и содержания бытовых городков и прилегающих к ним территорий. Особое внимание уделяется соблюде-

нию противопожарного режима, охране окружающей среды, труда и промышленной безопасности во всех аспектах деятельности. Требования к технической оснащенности организации прописываются отдельно. Широко рекомендуется к применению технология проходки тоннелей, в основу которой заложена автоматизированная управляющая система, обеспечивающая ведение щита с минимальными отклонениями в плане и профиле. Интегрированное оборудование тоннелепроходческого механизированного комплекса и использование универсальной конструкции из высокоточных колец позволяют получить долговечную и качественную тоннельную обделку.



Олег Антосенко, председатель Мосгосстройнадзора:

Строительство метро не останавливается даже в период пандемии коронавируса. На контроле комитета в настоящее время находится 82 объекта метрополитена. Развернуты работы на всех участках Большой кольцевой линии (БКЛ),

Коммунарской линии, продлении Люблинско-Дмитровской, Калининско-Солнцевской и Сокольнической линий. Весной Москва установила мировой рекорд по тоннелепроходке метро – одновременно на строительстве подземки было задействовано 23 проходческих щита. Это уникальное для Москвы событие было зафиксировано в Книге рекордов Гиннесса.

Надзор за строительством объектов метро в комитете осуществляют 32 специалиста. Контроль ведется на всех этапах производства работ, начиная с разработки котлована и заканчивая отделкой помещений и прокладкой инженерных коммуникаций.

Работа особой важности

Специалисты «Мосметростроя» возвели большую часть всех станций столичной подземки



**Сергей
Анатолевич
Жуков,**
генеральный
директор
АО «Мосметрострой»



**ТОЛЬКО С 2010 ГОДА АО
«МОСМЕТРОСТРОЙ»
ПОСТРОИЛО 17 СТАНЦИЙ,
ИЗ НИХ ВОСЕМЬ
ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ**

За 85 лет непрерывной работы Московский метрополитен настолько органично вписался в городскую инфраструктуру и быт людей, что сложно представить, как индустриальный город мог обходиться без этого вида транспорта. Долго передвигаться по Москве, не спустившись в метро, сложно. Два облика города, два символа – наземный и подземный, которые дополняют друг друга. На вопрос о месте проживания москвичи автоматически называют не улицу, а станцию метро. Фраза «первый вагон из центра» – странное словосочетание, а придуманное в народе обозначение нужного выхода.

День рождения метрополитена – праздник действительно народный, который по сей день отвечает девизу 1930-х годов «донять и перенять». Для нашей организации это вдвойне особый день. 85 лет назад впервые мы сдали в экс-



плуатацию 13 станций – это «Сокольники», «Красносельская», «Комсомольская», «Красные Ворота», «Чистые пруды», «Лубянка», «Охотный Ряд», «Библиотека имени Ленина», «Кропоткинская», «Парк Культуры» Сокольнической линии и «Александровский сад», «Арбатская» и «Смоленская» Филевской линии. Это было равнозначно первому полету в космос. Они зачастую строились ручным способом, отбойными молотками и перфораторами. Проходку обводнен-

ных участков вели в кессоне под колоссальным горным давлением и с риском для здоровья. Несмотря на ограничения по продолжительности работы в таких условиях – не более четырех часов, приходилось в принудительном порядке выводить из забоя рвущихся в бой кессонщиков. С каждой пройденной выработкой механизация строительства совершенствовалась. В Англии был приобретен первый проходческий щит, с помощью которого удалось соорудить

сложнейший участок перегонного тоннеля между станциями «Охотный Ряд» и «Лубянка». Для второго тоннеля построили отечественный щит по аналогии с импортным, но уже со своими рацпредложениями. Впервые в мире советские строители смогли раскрыть наклонные ходы на полный диаметр под защитой замороженного грунта и возвести под землей такие дворцы, как «Красные Ворота» и «Охотный Ряд». Московское метро постоянно расширялось, перед нами ставились новые задачи, неизменными оставались технические решения станций, в них отражаются общие тенденции времени. Нередко, говоря о метрополитене, мы ссылаемся именно на тот или иной социально-экономический период – станции первой пятилетки, Великой Отечественной войны, «оттепели», 1980-х с рекордными темпами строительства, катастрофические для отрасли 1990-е и наше время, когда развитие подземного вида транспорта стало снова при-

оритетным. Каждый год открываются новые участки и станции метрополитена. Только с 2010 года АО «Мосметрострой» построило 17 станций, из них восемь глубокого заложения. Силами нашей организации сегодня сооружаются четыре станции Большой кольцевой линии – «Электроставодская», «Сокольники», «Рижская» и «Марьино», три на Люблинско-Дмитровской линии – «800-летие Москвы», «Лианозово» и «Физтех», а также реконструируется Каховская линия – это станции «Каширская», «Варшавская» и «Каховская» с последующей их интеграцией в состав южного участка Большого кольца. Знаковым объектом для нас является станция «Сокольники» БКЛ. Один из ее вестибулей будет располагаться напротив одноименной станции, с которой и началась история Московского метрополитена. Строители нацелены на то, чтобы к 90-летию Московского метрополитена завершить основные строительные работы на станции. А это в очередной раз доказывает, что метрополитен не только живет в ритме Москвы, но и задает его. ©



«После снятия ограничений будет казаться, что работать стало легче»

Александр Земельман о проектировании метрополитена, технологиях строительства и инновациях

□ Алексей Синяков

За 85 лет работы Московского метрополитена ручной труд проходчиков почти полностью заменила современная техника, а новые технологии позволили проектировать станции там, где раньше не решались. Однако проектировщики метро столкнулись с новыми трудностями. В районах, где не было плотной городской застройки, возникли крупные жилые массивы, а вопросы, которые в середине прошлого века решались в одиночном порядке, теперь необходимо согласовывать со множеством организаций. Как соединить традиции столичного метрополитена с инновациями, а самое главное, современные ветки с историческими, «Московской перспективе» рассказал президент АО «Метрогипротранс» Александр Земельман.

МД Александр Маркович, как карантин отразился на работе «Метрогипротранса»?

– Я бы не сказал, что он повлиял на работу серьезно. Купить защитные средства и измерить температуру сотрудникам – все это сделать несложно и довольно быстро. Гораздо сильнее на нашей деятельности отразился перевод двух третей сотрудников на удаленную работу. К тому же сейчас все совещания между компаниями проводятся исключительно в формате видеоконференций. Как оказалось, это усложняет коммуникацию с согласовывающими организациями, поэтому некоторые разрешения мы стали получать чуть дольше.

МД Мир за последние десятилетия столкнулся с пандемией, целью которой является блокировка определенных секторов экономики. В связи с этим возникает логичный вопрос,



возможно ли в будущем проектирование станций с повышенными санитарно-эпидемическими требованиями?

– А какими требованиями? Я не врач-эпидемиолог и не очень в этом разбираюсь. Есть нормы СанПиН, которые мы всегда соблюдаем, а появляются более жесткие нормы, тогда будем проектировать по ним.

МД Хорошо, но вы не боитесь, что количество заказов из-за кризиса упадет, а метро будет строиться медленнее?

– Я думаю, наверняка упадет. Но мы пережили кризис 2008 года, а еще раньше и кризис 1990-х годов. И этот переживем, мне кажется. Вы знаете, я даже полагаю, что мы со всем справимся и получим в результате карантина определенный опыт. После снятия ограничений будет казаться, что работать стало легче.

МД Сейчас ваш самый крупный проект – БКЛ. Какие станции на ветке наиболее трудные?

– «Сокольники»... Прежде всего потому, что там нужно делать пересадку на историческую станцию первой линии. То есть эта работа сложна с точки зрения планировки. К тому же станцию «Сокольники» строили как конечную станцию с выходом в парк, когда район не был таким густонаселенным, как сейчас, а теперь там очень развита природная сеть. К этому еще прибавим, что сама станция неглубокого заложения. Разумеется, мы уже работали с такими станциями в условиях очень тесной городской застройки, как «Рижская» или «Марьино», но они были довольно глубокими. А таких сложностей, как в «Сокольниках», пока не было.

МД Только «Сокольники»?

– Сейчас, судя по письмам, которые я получаю, люди гораздо силь-

нее переживают из-за линии, которую будут прокладывать от «Улицы Новаторов» до «Севастопольского проспекта». Она идет вдоль улицы Дмитрия Ульянова и Ленинского проспекта. А застройка там особенная – это хорошие дома 1950-х годов.

МД Что вы предпринимаете, чтобы сохранить «сталинки» и у жильцов не тряслись стекла в 5.30 утра?

– Во-первых, мы делаем проект, который просчитывает все возможные осадки этих зданий. Это очень важно. Потом мы проектируем систему мониторинга всех домов, на которые может повлиять строительство метро. В-третьих, мы предусматриваем противоаварийные меры. Все эти параметры очень точно просчитываются.

МД То есть, чтобы со «сталинками» все было в порядке, метро проектируется глубоко?

– Нет. Скажу вам сразу: утверждение, что для безопасности домов метро должно идти глубоко, довольно спорное. Мы живем в иное время, когда все решает не глубина тоннеля, а надежные конструкции.

МД Что это за надежные конструкции, а главное, почему они надежные?

– С двух сторон котлована ставится вертикальная защитная железобетонная стена. При разработке грунтов ее расширяют распорками. Подвижки этой стены рассчитываются с учетом инженерно-геологических условий и застройки. Возможные осадки зданий нормируются для каждой категории зданий. Исходя из этого, рассчитывается ограждающая конструкция железобетонной стены. Кроме того, проводится обследование домов, фиксируется их состояние. При проходе эти параметры закладывают в проект мониторинга. И если мы видим, что где-то надо укрепить фундамент дома, то он укрепляется – вот и все.

МД Чем отличается строительство метро в 1930-х годах и сегодня?

– Техника изменилась – это первое. Раньше на вооружении были отбойный молоток и несколько механизированных щитов. Но эти щиты, к сожалению, не могли работать в условиях неустойчивых водонасыщенных грунтов. Сейчас такое оборудование есть. Второе: раньше станции были глубиной 15–17 метров, потому что стены по бокам котлована, про которые я говорил, делали из металлических балок. Их элементарно нельзя было забить, чтобы погрузить на большую глубину. Сейчас ограждающие стены можно спокойно делать глубиной 40 метров, поэтому можно закладывать и более глубокие станции.

МД Давайте сравним скорость строительства станций тогда и сейчас.

– Насколько я знаю, никакой особой разницы во времени проектировки и сооружения нет. Между проектированием и строительством первой линии московского метро («Сокольнической»). – Прим. ред.) прошло два-три года. И сейчас происходит то же самое. Чтобы спроектировать и построить станцию мелкого заложения, необходимо примерно два-три года, а глубокого – пять-шесть лет. Иногда, а такое у нас бывает, строить и проектировать приходится дольше, чем в прошлом веке. Дело в том, что в современных реалиях проектировка зависит от многих административных факторов. Например, чтобы начать инженерно-геологические изыскания, нужно получить ордер. На это уходит в среднем полгода, просто на бюрократические согласования. К этому мы прибавим, что сегодня надо выкупать землю, о чем в середине прошлого века невозможно было подумать.

МД А архитектура? Очевидно, что сейчас нелогично проектировать «дворцы», которые строили при Сталине.

– Если не ошибаюсь, сегодня нигде в мире не проектируют «дворцы», как при Сталине. На мой взгляд, современные станции должны соответствовать двум главным параметрам: во-первых, быть удобными, во-вторых, красивыми и светлыми. И если вы посмотрите, например, на современные станции, которые мы спроектировали, то они все соответствуют этим параметрам. Раньше даже наши станции были потемнее.

МД Какие традиции и принципы со времени первых очередей метро использует «Метрогипротранс» сегодня?

– Ну, это несложно. Принцип один – надежность. Чтобы ничего не рухнуло, не упало и не загорелось.

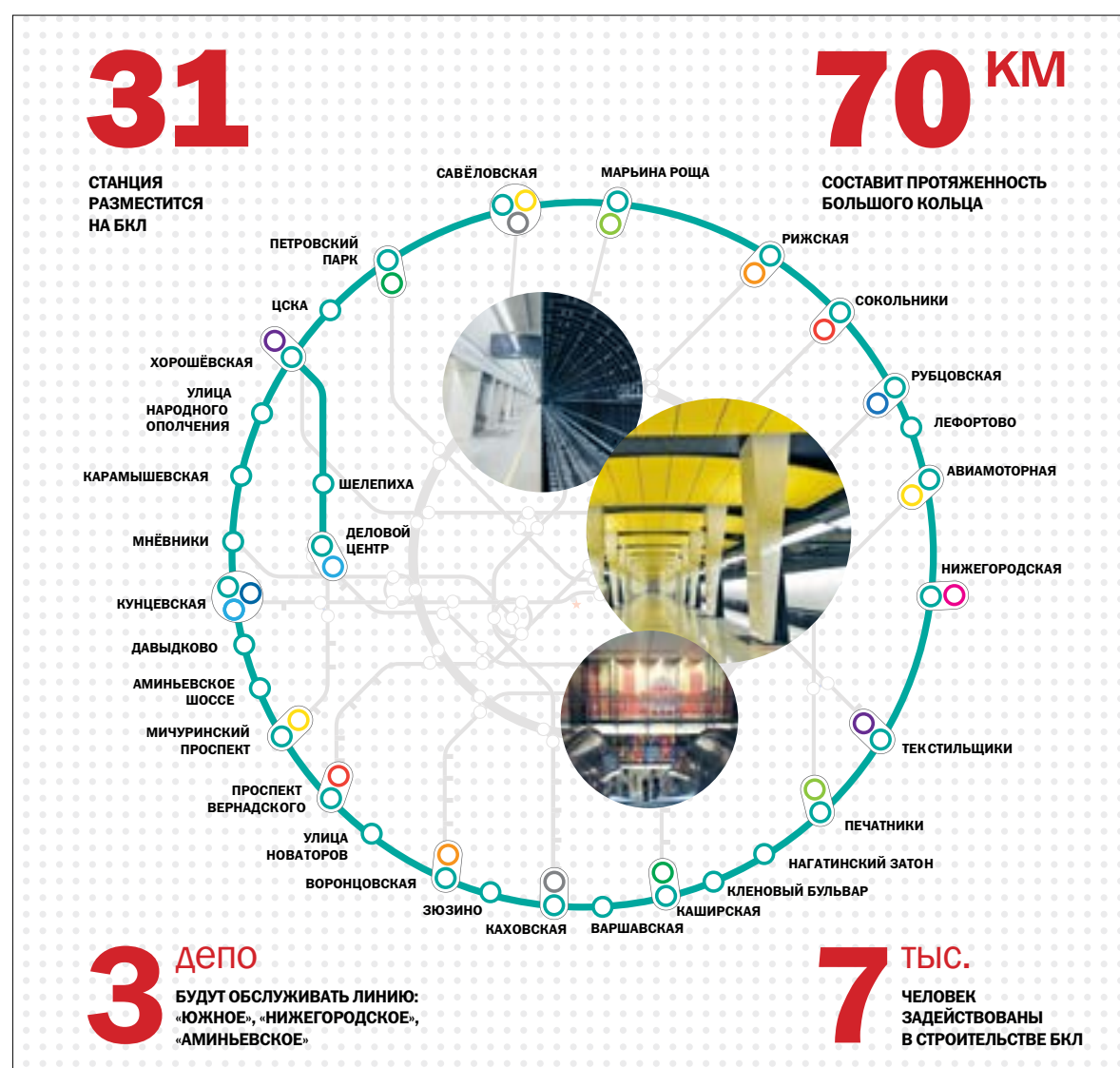
Семь лет на службе у города

Компания «ИБТ» – один из ведущих подрядчиков по строительству Московского метрополитена

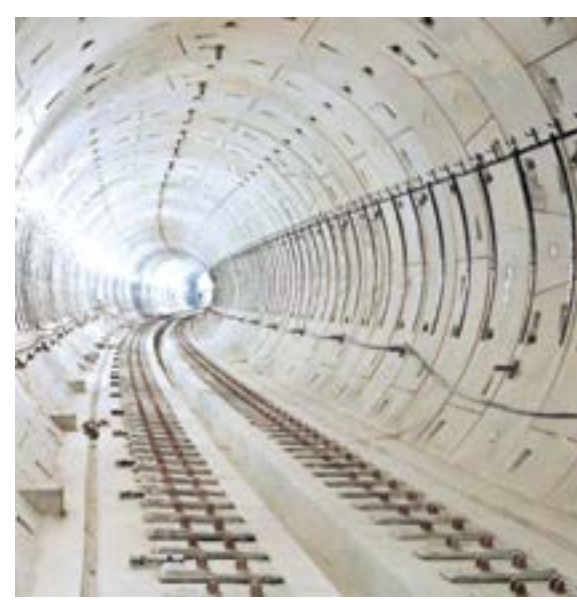
□ Анна Левченко

В 2020 году Московскому метрополитену исполняется 85 лет. Столичная подземка давно и прочно занимает первое место по ежедневному пассажиропотоку среди всего общественного транспорта столицы, поэтому право на строительство станций и тоннелей получают лучшие из лучших. Семь лет назад на строительном рынке Москвы появилась компания «ИБТ», специалисты которой занимаются возведением сразу семи станций метро. Благодаря их работе жизнь миллионов москвичей станет комфортнее и проще, при этом стандарты безопасности и качества работы метро будут полностью соблюдены. Дизайн новых станций сделает необычным и интригующим. Например, «Воронцовская» будет похожа на кабину космического корабля, а потолок «Эюзино» напомнит пчелиные соты.

Московский метрополитен всегда был одной из визитных карточек города. Станции «Площадь революции», «Кропоткинская», «Киевская» и «Комсомольская» занимают первые строчки туристических рейтингов. При этом за последние несколько лет столица совершила прорыв в развитии рельсового транспорта – было запущено Московское центральное кольцо, благодаря которому развитие заброшенных промышленных территорий в районе Третьего транспортного кольца, метро вышло за границы МКАД, в связи с чем территории новой Москвы смогли в кратчайшие сроки нарастить колоссальные темпы строительства жилья и коммерческой недвижимости. Сегодня заданный ритм не снижается – в столице продолжается реализация уникальных проектов, среди которых возведение Большой кольцевой линии метро, продление Калининско-Солнцевской ветки метро до аэропорта «Внуково», а также дальнейшая транспортная застройка присоединенных территорий. К выбору компаний, которые получают право на строительство участков столичной подземки, власти города подходят максимально ответственно. Возведение новых линий требует особых навыков от всех участников процесса – начиная от идеального менеджмента первых лиц компаний и заканчивая «золотыми» руками мастеров. На рынок попадают только проверенные организации, зарекомендовавшие себя профессионалами своего дела. Компания «ИБТ» давно специализируется на подземном строительстве, ее специалисты участвовали в реализации крупных проектов не только в России, но и за рубежом. А за семь лет работы в Москве организация пополнила свой портфель еще несколькими уникальными проектами. Сегодня ООО «ИБТ» одновременно строит сразу три новых участка Московского метрополитена, включающих в себя семь станций. Каждый из них оригинален и имеет особое значение для развития мегаполиса. После открытия новых платформ улучшится транспортная доступность десятков районов города, включая территории новой Москвы.



Бригада проходчиков, ТПМК Негеннехт S-219 «Роза» (февраль, 2020 год)



Левый перегонный тоннель от «Воронцовской» до «Улицы Новаторов»



Станция метро «Эюзино»

Москву возьмут в кольцо

Большая кольцевая линия метро – это самый масштабный проект метроостроения не только в России, но и во всем мире. Уникальность его заключается еще и в том, что новые станции появятся в условиях сложившейся застройки, когда под землей проходят сотни километров коммуникаций, а над ней стоят целые районы. Длина Большой кольцевой линии составит 70 километров, на ней расположатся 31 станция и два электродепо. БКЛ разгрузит действующие станции внутри кольца, а также Кольцевую линию. Строительство линии разбили на семь участков, возведение одного из которых доверили компании «ИБТ». Южный участок БКЛ включает в себя девять километров пути и три новых станционных комплекса – «Эюзино», «Воронцовскую» и «Улицу Новаторов». Все они примут первых пассажиров уже в следующем году. «Метро рядом с домом» появится у полу-

миллиона человек: жителей районов Проспект Вернадского, Обручевский, Коньково, Черемушки и, конечно, Эюзино. Снизится нагрузка на центральные и южные участки Сокольнической, Калужско-Рижской и Серпуховско-Тимирязевской линий. Мы сможем полностью интегрировать в метро новую Коммунарскую линию. И, как всегда, в районах, где появляется подземка, до 15% сократится трафик машин», – отметил мэр Москвы Сергей Собянин.

Станция «Эюзино» появится в месте пересечения улицы Каховки и Севастопольского проспекта, на границе районов Черемушки и Эюзино. Сейчас строители монтируют кассовый зал в восточном вестибюле, сооружают эскалаторные ленты и ведут проходку двух последних тоннелей на участке в сторону станции «Воронцовская». Отдельного внимания заслуживает дизайн станции. Центральным элементом станет необычный потолок – алюминиевые пластины разных размеров со встроенными светильниками сделают его похожим на пчелиные соты или объемные кубы. Благодаря динамичной композиции пассажирам будет казаться, что потолок находится в постоянном движении. Дизайнеры сыграли на контрасте – сложная конструкция «уравновешивается» простым рисунком пола. Станция будет выполнена в серых, черных и желтых тонах. Колонны на платформе облицуют светло-серым мрамором, а пол выложат гранитом в тон и черным габбро-диабазом. Кассовый блок отделают оранжевым камнем, чтобы он был более заметным.

Еще одна станция южного участка БКЛ – «Воронцовская» разместится под Хлебобулочным проездом в месте его пересечения с Профсоюзной улицей и Старокалужским шоссе. С этой станции можно будет пересечь на Калужско-Рижскую линию метро, платформа снизит нагрузку центральных пересадочных узлов столичной подземки, а также улучшит транспортную доступность Обручевского района. Зайдя на площадку, специалисты ООО «ИБТ» столкнулись с рядом сложностей. Дело в том, что на месте строительства «Воронцовской» располагались два городских коммуника-

ционных коллектора, обслуживавшие магистральные газовые и тепловые сети, а также водопровод. Чтобы перенести все коммуникации и вывести инженерные сети, компании потребовалось почти год кропотливой работы, только после этого можно было приступать непосредственно к строительству. Дизайн этой платформы также будет необычным – «Воронцовскую» сделают похожей на кабину космического корабля. Подвесной 3D-потолок соберут из множества алюминиевых пластин и неоновых светильников, чтобы у пассажиров создавалось ощущение непрерывного движения – это будет своего рода поток, напоминающий Млечный Путь. Космическая тематика была выбрана архитекторами неслучайно, рабочее название «Воронцовской» – «Калужская», а в Калуге жил и работал основоположник теоретической космонавтики Константин Циолковский. Итоговое название новая платформа получила благодаря расположенному рядом с ней природному парку «Усадьба Воронцово». Это уникальный природный заповедник, являющийся памятником садово-паркового искусства конца XVIII – начала XIX века. Площадь парка занимает почти 50 га, в 2007 году там провели масштабную реконструкцию.

Третья платформа участка – «Улица Новаторов» соединит Большую кольцевую и Коммунарскую линии метро. Значение этой связи сложно переоценить – фактически «Улица Новаторов» свяжет с центром столицы Троицкий административный округ.

цевской линии на две станции подземка придет в аэропорт «Внуково». Решение о продлении ветки от станции «Расказовка» Сергей Собянин принял в 2017 году. Длина участка с двумя новыми станциями «Пыхтино» и «Внуково» – около пяти километров. Специалистам ООО «ИБТ» предстоит выполнить уникальные работы, с которыми не сталкивались ни одна компания в России, ведь «Внуково» станет первым аэропортом в стране, имеющим собственную станцию метро, причем произойдет это всего через два года. Платформу полностью интегрируют в инфраструктуру аэропорта для максимального комфорта авиапассажира.

Станция «Пыхтино» разместится на территории поселения Внуковское, с южной стороны Боровского шоссе, вблизи примыкания к нему улицы Летчика Григивца в районе одноименной деревни. Новые платформы улучшат транспортное обслуживание москвичей, живущих и работающих в районах, прилегающих к Боровскому и Киевскому шоссе. В марте нынешнего года между станциями началось строительство перегонного метрооста. Длина сооружения составит 598 метров: 460 метров – это сам мост, а 138 метров – его наземный участок. Метроост будет состоять из 276 свай, 24 опор и 22 пролетов.

Новое метро для новой Москвы

Сегодня два присоединенных к столице в 2012 году округа – Троицкий и Новомосковский – обслуживают всего

“ КОМПАНИЯ «ИБТ» ДАВНО СПЕЦИАЛИЗИРУЕТСЯ НА ПОДЗЕМНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ, ЕЕ СПЕЦИАЛИСТЫ УЧАСТВОВАЛИ В РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ, НО И ЗА РУБЕЖОМ. А ЗА СЕМЬ ЛЕТ РАБОТЫ В МОСКВЕ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОПОЛНИЛА СВОЙ ПОРТФЕЛЬ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКИМИ УНИКАЛЬНЫМИ ПРОЕКТАМИ

Станция расположится на месте пересечения одноименной улицы с Ленинским проспектом и снизит нагрузку центральных пересадочных узлов московской подземки и южных участков Сокольнической, Калужско-Рижской и Серпуховско-Тимирязевской линий метро. Также новая платформа улучшит транспортную ситуацию в районах Проспект Вернадского и Обручевский, в зоне ее влияния проживают 115 тысяч человек. По словам главного архитектора столицы Сергея Кузнецова, потолок станции выполнит из прозрачных пластиковых панелей в трех оттенках оранжевого, между которыми поместят лампы. На самой платформе установят скамейки из нержавеющей стали и дерева. Центральные ряд колонн оформят серым саянским мрамором, а пол выложат светло-серым сибирским гранитом и черным габбро. Потолок вестибюля покроют треугольными сотовыми алюминиевыми панелями, а кассы облицуют оранжевым камнем.

Метро придет в аэропорт

Компания «ИБТ» также ведет работы по возведению долгожданного для многих москвичей участка желтой ветки столичного метрополитена. Благодаря продлению Калининско-Солн-

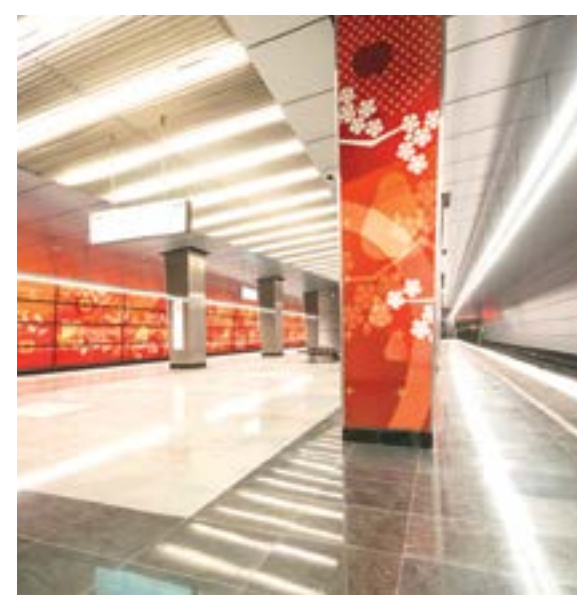
цевской линии на две станции подземка придет в аэропорт «Внуково». Решение о продлении ветки от станции «Расказовка» Сергей Собянин принял в 2017 году. Длина участка с двумя новыми станциями «Пыхтино» и «Внуково» – около пяти километров. Специалистам ООО «ИБТ» предстоит выполнить уникальные работы, с которыми не сталкивались ни одна компания в России, ведь «Внуково» станет первым аэропортом в стране, имеющим собственную станцию метро, причем произойдет это всего через два года. Платформу полностью интегрируют в инфраструктуру аэропорта для максимального комфорта авиапассажира.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ПЕРВОГО ЛИЦА КОМПАНИИ:

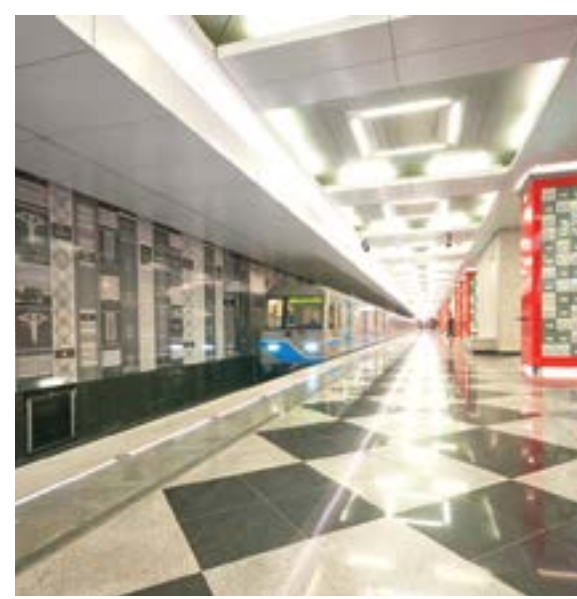


Руслан Сарыбаев, генеральный директор ООО «ИБТ»

Сегодня Москву невозможно представить без метрополитена. Столичная подземка неразрывно связана с жизнью города и каждым его жителем. Ежедневно на станции спускаются почти 10 миллионов москвичей, и эта цифра непрерывно растет. Гости столицы, приезжая в Москву, специально спускаются в метро, чтобы увидеть уникальную архитектуру станций. Мы гордимся нашей работой по развитию главной транспортной артерии столицы. Я искренне, от всей души поздравляю сотрудников московского метро, наших коллег – строителей и пассажиров с юбилейной датой. От лица компании желаю всем здоровья, благополучия, взятия новых вершин и успешного преодоления всех трудностей на пути!



Станция метро «Мичуринский проспект»



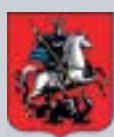
Станция метро «Расказовка»

101

85 лет метрополитену москвы

Метро на особом контроле

Валерий Леонов: «Московский метрополитен – объект самых передовых технических разработок»



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ
Комитет города Москвы по ценовой политике
в строительстве и государственной экспертизе проектов
МОСКМЭКСПЕРТИЗА

□ Андрей Мещеряков

В последние годы в связи с интенсивным развитием московской подземки важнейшее значение для столичного мегаполиса приобретает тщательно продуманная стратегия строительства метро, составляющего основу транспортной инфраструктуры города. Немаловажную роль в этом играет Москомэкспертиза, чьи подведомственные учреждения выполняют экспертную оценку технических решений и стоимостных показателей проектов будущих объектов метрополитена и его сопутствующей инфраструктуры. Корреспондент «Московской перспективы» поинтересовался у председателя комитета Валерия Леонова, насколько активно данная работа ведется в текущем году в период жестких ограничений, связанных с коронавирусом.

ММ Валерий Владимирович, как в текущих условиях строится работа по рассмотрению проектов?

– Для нас все осталось в плановом режиме. Работая удаленно, наш коллектив продолжает рассмотрение проектной документации и выдачу заключений в том же объеме, что и до введения самоизоляции на территории Москвы. Качество и сроки выдачи заключений – на прежнем уровне и без потерь. На сегодняшний день выдано уже 3909 заключений, из которых 2489 – положительных. А с конца марта – начала апреля, когда президент России Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин объявили режим самоизоляции, в работу поступил 1971 комплект документации и было выдано 1201 заключение по всем услугам.

ММ Показатели нынешнего года соответствуют прошлогодним?

– Даже слегка их превышают. В прошлом году за первые четыре месяца выдали 3325 заключений, включая 2109 положительных по объектам, финансируемым из городского бюджета. В этом году мы приблизились к достижениям прошлого года, хотя 2019-й был чрезвычайно продуктивным: мы выдали свыше 10 тыс. заключений.

ММ По вашему мнению, за счет чего удается удерживать объемы работ, несмотря на весьма непростую эпидемическую ситуацию?

– Благодаря двум ключевым факторам: профессионализму коллектива и высокому уровню цифровизации работ. Очевидно, что консолидированными усилиями можно достичь высоких показателей в любой ситуации, а сейчас это особенно важно. Расслабляться ни в коем случае нельзя. Я признателен своим сотрудникам за то, что интенсивность удаленной работы ничуть не уступает их стандартному офисному режиму. И, разумеется, важно, что для этого был подготовлен весь инструментальный: программное обеспечение, технические мощности, наша автоматизированная информационная система «Экспертиза».

ММ Сколько проектов рассмотрено в части метрополитена? Здесь тоже все в стабильном режиме?

– Да, работы по метро всегда в приоритете, и не только в нашей организации, но во всем столичном строительном комплексе под руководством заместителя мэра Москвы по вопросам градполитики и строительства Андрея Бочкарёва. На сегодняшний день нашим экспертным блоком выдано 58 положительных заключений го-

сударственной экспертизы по объектам строительства метрополитена и сопутствующей инфраструктуры. Еще 50 – в рамках процедуры проверки достоверности определения сметной стоимости.

ММ В чем специфика рассмотрения проектов строительства метрополитена? Есть ли особенности в работе с ними?

– Разумеется. Проектами метро в нашей организации занимается специализированное управление, поскольку это очень кропотливая работа, требующая особой квалификации. Часто в силу своей специфики такие проекты имеют нестандартные конструктивные решения, нуждаются в особом контроле в части обеспечения пожарной безопасности. На эти два пункта делается особый упор при экспертизе, поскольку безопасность пассажироперевозок всегда на первом месте.

Метрополитен в столице не просто предмет гордости, но сердце транспортной системы, объект самых передовых технических и технологических разработок. Именно в Московском метрополитене часто применяются уникальные в российской и общемировой практике инновации. При этом мы имеем возможность оценить это не только в рамках экспертизы,

но и проводя нормативные наблюдения силами нашей второй подведомственной организации – ГАУ «НИАЦ». Например, в прошлом году специалисты центра провели наблюдения для первого в России вертикального конвейера, используемого на строительстве монтажно-щитовой камеры на перегоне от станции «Рижская» на северо-восточном участке Большой кольцевой линии (БКЛ) метро. Это, кстати, самая глубокая в Европе монтажная камера.

И подобных примеров немало. А то, что кажется простым в использовании, на самом деле требует кропотливого труда сотен специалистов.

В целом работа ведется весьма активно. Метрополитен находится на особом контроле, повышенное внимание уделено БКЛ, строительство которой запущено по личному поручению мэра Москвы. Она поможет разгрузить Кольцевую линию и создаст множество альтернативных маршрутов.

Задач много, они разнообразны и зачастую весьма непросты. Ну а мы, в свою очередь, прилагаем все усилия, чтобы экспертиза была проведена качественно для любых проектов – с максимальным вниманием к вопросам обеспечения надежности и безопасности москвичей.



Николай Плаксин,
генеральный директор
«MTC-Metro»

Уважаемые коллеги-строители,

руководители Московского метрополитена и все, кто так или иначе связан со столичной подземкой!
Сердечно поздравляю вас с юбилеем московского метро!

С момента своего открытия в 1935 году метрополитен является главной транспортной артерией нашей столицы, ее визитной карточкой. Сегодня без этого вида транспорта сложно представить жизнь нашего города.

Все 85 лет метро росло и развивалось вместе с городом, приходя в самые отдаленные уголки Москвы. Над созданием его станций и тоннелей работали десятки тысяч специалистов-строителей, лучшие архитекторы, скульпторы, художники, проектировщики.

Однако новое время ставит новые задачи. Сегодня город реализует глобальную программу развития метрополитена на годы вперед, с тем чтобы современная подземка максимально соответствовала динамике роста мегаполиса, обеспечивая шаговую доступность к самому популярному общественному транспорту столицы для подавляющего числа москвичей.

И эти планы успешно реализуются, что подтверждают построенные с 2011 года 301 км линий, включая МЦК и два Московских центральных диаметра, а также 145 станций и 10 электродепо.

Вместе с тем для слаженной и бесперебойной работы такого огромного, сложного и разнообразного организма, как метрополитен, нужна постоянная профессиональная поддержка



десятков тысяч людей самых разных специальностей – машинистов, диспетчеров, эксплуатационщиков и многих других. Благодаря им Московский метрополитен работает как великолепно организованный и четко действующий механизм. Здесь внедряются самые передовые технологии и современные автоматизированные системы управления движением поездов, делается все для того, чтобы людям было удобно и комфортно добираться в любой район нашего большого города.

В юбилейные дни хочется выразить особые слова благодарности всем сотрудникам Московского метрополитена. Каждый из них на своем посту вносит большой профессиональный вклад в то, чтобы система метро долгие десятилетия оставалась гордостью столицы, радовала гостей нашего города, не утрачивала лидерских позиций в качестве надежного общественного вида транспорта.

Желаю всем вам дальнейших успехов в работе, здоровья, благополучия и счастливого пути в Московском метрополитене!



МНЕНИЕ

Владимир Ресин,
депутат
Государственной Думы



В свои восемьдесят пять столичный метрополитен стремительно развивается

Были у метростроителей, как и у других столичных строителей, непростые времена. С конца девяностых до конца нулевых Россия, а вместе с ней Москва прошли через череду экономических кризисов, которые больно били и по строительству новых линий. Но, несмотря на это, в столице строили новые станции и депо, разрабатывали планы развития метрополитена. А в начале нулевых мы встретились с трудностями, каких раньше не знали. Принятый вопреки настояниям Москвы Налоговый кодекс лишил город денег Дорожного фонда. Это повлияло на развитие Московского метрополитена. Прежде метрострой сдавал городу протяженные линии, а в нулевые приходилось по одной станции.

В 1999–2009 годах правительство Москвы рассматривало возможности включения железных дорог в работу городского пассажирского транспорта. Я говорю о планах строительства МЦК и МЖД. Проекты создали в НИИПИ Генплана Москвы, их учли в Генеральном плане 2010 года. Но только спустя десять лет эти разработки были завершены и реализованы благодаря новой политике правительства Москвы, а также найденным источникам финансирования.

Время выбрало в руководители Москвы Сергея Собянина, чтобы он дал старт возрождению метростроительства. И сегодня то и дело стройкомплекс Москвы сдает в эксплуатацию новые станции столичной подземки, прокладывает новые линии, информирует о планах на дальнейшее расширение. Москва сделала строительство метро одним из главных приоритетов своего дальнейшего развития.

В конце прошлого года контроль над «Мосметростроем» получило правительство Москвы. Это значит, что финансирование для реализации новых проектов столичной подземки город обязательно найдет. И в свои восемьдесят пять столичный метрополитен стремительно развивается.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.
КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

**МОСКОВСКАЯ
перспектива**

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
125009, Москва, Романов переулок, д. 5
Телефоны: +7 (495) 419 93 88
mperspektiva@mail.ru
mperspektiva.ru

Генеральный директор:
Мельников С.О.

РЕДАКЦИЯ:
Главный редактор объединенной редакции:
Пастушин А.В.
Руководитель отдела газеты
и спецпроект: Шибанов А.А.
Компьютерная верстка:
Цымбал А.С.
Корректура: Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г.

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации № 01 2265 от 30.12.98 г.
При использовании материалов ссылка на газету
«Московская перспектива» обязательна. Мнение
редакции и авторов не всегда совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под знаком © публикуются на правах рекламы.
ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография».
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1.
Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб. 1025).
E-mail: kabanova@mosgt.ru
Заказ № 0934 Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

Газета распространяется бесплатно на собственных стойках в Мосгордуме, мэрии Москвы, в Комплексе градостроительной политики и строительства города Москвы, префектурах, Москомархитектуре, Мосгостройнадзоре, Москомнадзоре и других комитетах и департаментах правительства Москвы, а также в VIP-залах и залах официальных делегаций столичных аэропортов, в терминале бизнес-авиации а/л «Внуково», в сети кофеен «Кофемания», в выставочных комплексах «Гостинный Двор», «Экспоцентр», ВВЦ, «Дом на Брестской», в бизнес-центрах и гостиницах, на территории новой Москвы, во всех центрах госуслуг города Москвы.

Квартиры в ГОТОВЫХ Домах

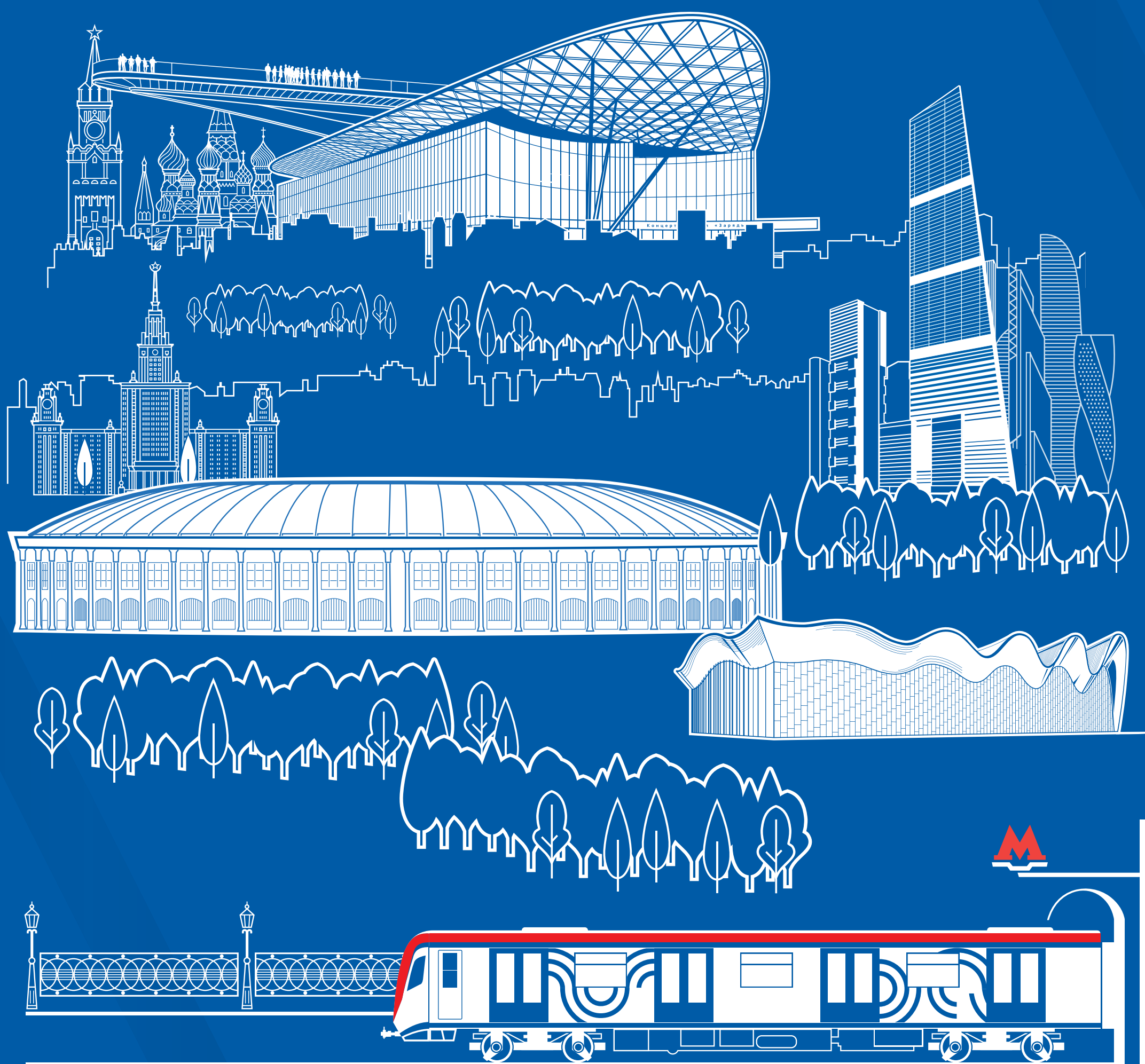


ПАО «Группа Компаний ПИК». Подробная информация размещена на rik.ru.

ПИК
ГРУППА



МОСИНЖПРОЕКТ



*ПРОЕКТИРУЕМ БУДУЩЕЕ,
СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ!*