

Вестник

Строительство. Архитектура. Инфраструктура

4 | 22



Обновить дорожную одежду

Выполнение амбициозных планов по развитию транспортной инфраструктуры невозможно без применения инновационных технологий [22]



Отраслевой журнал
«Вестник» представляет

БОЛЬШОЙ ИТОГОВЫЙ НОМЕР

Ноябрь —
январь 2022



Обзоры, репортажи,
интервью, экспертные
мнения и рекламные
возможности —
одним кликом



ДЛЯ ТЕХ, КТО СТРОИТ ИСТОРИЮ

8 форматов размещения



Яндекс

calaméo

YouTube

Google

Joomag
DIGITAL PUBLISHING SOLUTIONS

Яндекс Дзен

@mail.ru

Flipboard

1 печатная
версия

2 сайт
www.vestnikstroy.ru

3 версия
для iPad

4 версия
для iPhone

5 версия
для iWatch

6 новостные
агрегаторы

7 интерактивные
издания

8 социальные
сети

Специальный выпуск главного инфраструктурного журнала страны, посвященный вопросам развития строительного комплекса, дорожного хозяйства, ЖКХ и промстройматериалов.

Актуальная повестка выпуска:

- **Строительство — локомотив экономики России.** Современные тренды в проектировании и строительстве жилья. Роль регионов в достижении национальных целей роста качества жизни населения и формирования комфортной городской среды.
- **Агрессивное развитие инфраструктуры как драйвер экономического роста страны.** Федеральная повестка и лучшие региональные практики развития инженерной и транспортной инфраструктуры.
- **О чем говорят здания.** Спецпроект об архитектурном своеобразии России.
- **Новая эра в ЖКХ.** Спецпроект о реформировании сферы жизнеобеспечения.
- **Жить с комфортом:** реализация проектов формирования комфортной городской среды. Тренды в благоустройстве общественных и дворовых территорий.
- **Строим из своего.** Импортозамещение в производстве строительных материалов.

Единая горячая линия:

8 800 200-89-49

www.vestnikstroy.ru

www.ideuromedia.ru


евромедиа
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХОЛДИНГ

Аудитория —
более чем
100 000
читателей.

Открыт прием заявок
на размещение рекламы.

Учредитель и издатель: ООО «ЕвроМедиа»

Главный редактор журнала «Вестник»:

Елена Александровна Лозовая

Заместитель главного редактора: **Наталья Приходько**

Обозреватели: **Алла Ленько, Валерия Якимова, Андрей Чумичев, Сергей Кисин, Юлия Серебрякова, Татьяна Набойченко, Никита Жуков, Евгения Есакова, Лия Гильмутдинова, Наталья Гончарова**

Дизайн-макет/обложка: **Сергей Номерков**

Иллюстратор: **Александр Лютов**

Руководитель отдела дизайна: **Светлана Ферулева**

Дизайн-верстка: **Игорь Иваненко, Ирина Арутюнова, Наталья Виноградова**

Фото обложки: **пресс-служба Росавтотора**

Фото: **Мария Фетисова, Дмитрий Ярошук**

Фото предоставлены: **пресс-служба Минстроя, пресс-служба ТПП РФ, пресс-служба МЧС, пресс-служба госкорпорации «Росатом», пресс-служба Росавтотора, Ольга Акулова, пресс-служба компании hh, Adobe Stock, Fgeerik, открытые источники, личные архивы героев**

Отдел PR и Digital: **Светлана Лещенко, тел.: 8-988-940-10-50**

Корректор: **Наталья Гальченко**

Служба логистики: **Олег Денисенко, Юрий Заноза,**

Александр Цвет, Юрий Пьянов

Служба дистрибуции: **Юлия Дейнеко, тел.: 8-918-554-68-21,**

8 800 200-89-49 (доб. 43)

Адрес учредителя, издателя и редакции:

344082 г. Ростов-на-Дону,

ул. Станиславского, д. 8а-10, корп. Б-3, оф. 18,

секретарь редакции Анастасия Константинова, тел.: 8 800 200-89-49,

e-mail: info@ideuromedia.ru

Адреса обособленных подразделений ООО «ЕвроМедиа»:

115280 г. Москва, ул. Ленинская Слобода, 19, оф. 21,

БЦ «Омега Плаза», тел.: 8 800 200-89-49 (доб. 53)

info@ideuromedia.ru

191023 г. Санкт-Петербург, ул. Караванная, 1 А, пом. 9-10,

тел.: 8 800 200-89-49 (доб. 55), info@ideuromedia.ru

420061 г. Казань, ул. Н. Ершова, 1 А, БЦ «Корстон», оф. 728,

тел.: 8 800 200-89-49 (доб. 45), info@ideuromedia.ru

Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ: ПИ №ФС 77-54548 от 21.06.2013 г.

Любое заимствование публикаций возможно только по согласованию с редакцией «Отраслевого журнала Вестник». В случае нарушения указанного положения виновное лицо несет ответственность в соответствии с действующим законодательством РФ.

Рекламные публикации размещаются в журнале в соответствии с ФЗ №38 «О рекламе» от 13.03.2006 г. Специализированное рекламное издание.

Подписано в печать 25.10.2022, дата выхода в свет: 28.10.2022.

Формат 60x84/8, бумага мелованная, печать офсетная.

Отпечатано: ИП Федосеев В.А. (типография «Лаки Пак»),

г. Ростов-на-Дону, ул. Мечникова, 112,

тел.: (863) 256-77-40, 256-77-90.

Заказ: №1Ц844,

Тираж: 12 000 экз.

Цена свободная.

Директор ООО «ЕвроМедиа»: **Владимир Денисов**

Дирекция по работе с органами власти:

Анастасия Коломийцева, тел.: 8-918-554-54-69

Галина Амирова, тел.: 8-918-558-12-09

Федор Симоненко, тел.: 8-921-906-30-90

Екатерина Воротынцева, тел.: 8-928-227-44-75

Координаторы проекта: **Наталья Шокина, Татьяна Опацкая, Татьяна Востокова, Виктория Гусельникова, Ольга Иванова**

Над выпуском работали: **Любовь Немец, Анатолий Некрасов,**

Юлия Заярная, Ирина Щербакова, Екатерина Эйсмонт, Наталья Абраменко



ООО «ЕвроМедиа» ®

свидетельство 819246 от 08.07.2021 г.



Аналитический центр «ЕвроМедиа»:

Сергей Семенов,

тел.: 8-961-274-00-77



Digital-агентство:

Дарья Ступко,

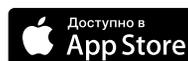
тел.: 8-918-589-59-57



Журнал издается при содействии

автономной некоммерческой организации

«Центр развития СМИ»



социальные сети



Юрий Андриади

Николай Шумаков —
президент Союза архитекторов
России

Владимир Денисов —
исполнительный директор
международного холдинга
«ЕвроМедиа»



Дорогою добра

Вопрос создания качественного дорожного полотна и безопасной транспортной инфраструктуры является одним из приоритетных в повестке социально-экономического развития территорий. Контроль за реализацией масштабных инфраструктурных проектов ведется на самом высоком уровне. С опережением сроков сдаются в эксплуатацию тысячи километров дорог, что способствует созданию прочной основы для роста российской экономики и повышает темпы развития всей страны. Чтобы справляться с поставленными задачами по возведению современной инфраструктуры, в ход идут различные инструменты, зачастую новые и меняющие взгляд на качество дорожного строительства. Так, в прошлом году более 66% всех контрактов по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» предусматривали использование современных технологий.

Об инновационных решениях в дорожном строительстве мы поговорили с ведущими экспертами отрасли, которые утверждают, что санкционный режим, введенный против России рядом недружественных стран, не повлияет на темпы развития транспортной инфраструктуры. Так, ординарный профессор НИУ «Высшая школа экономики», научный руководитель факультета городского и регионального развития, директор института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин отметил в интервью изданию: «Проблема импортозамещения в дорожном хозяйстве стоит менее остро, чем, скажем, в авиации или в автопроме. Для ведения дорожных работ всех видов — строительства, ремонта и эксплуатации дорог низших категорий — в России есть почти все. Речь прежде всего о несложной дорожной технике, которую производят в России и Белоруссии». Правда, он признал, что импортозависимость наблюдается в сфере строительства дорог высших технических категорий и внеклассных мостов. Однако и в таком случае со временем американские, шведские, немецкие и японские дорожные машины можно будет заменить китайскими аналогами.

Темпы развития дорожной отрасли и детальное планирование на пятилетнюю перспективу делают данную сферу одной из самых надежных для бизнеса. Результаты рейтинга аналитического центра «ЕвроМедиа» демонстрируют, что оборот крупнейших компаний отрасли составляет десятки миллиардов рублей. Подробнее с исследованием «Топ-20 автодорожных компаний России» вы можете ознакомиться в выпуске.

В номере также представлен блок материалов проекта «Кадры решают все», который Отраслевой журнал «Вестник» реализовал совместно с Минстроем России. О трудовых резервах стройкомплекса мы поговорили с первым заместителем министра строительства и ЖКХ РФ Александром Ломакиным, ректором МГСУ Павлом Акимовым, председателем комиссии ТПП РФ по предпринимательству в сфере строительства Ефимом Басиным и другими экспертами отрасли.

Не обошли стороной мы и вопрос восстановления новых российских территорий. Сегодня в работе находится порядка 2 тысяч объектов, из которых каждую неделю сдается минимум 200. Восстановить ЛНР и ДНР планируется за два-три года.

Обо всем этом и многом другом читайте в свежем выпуске издания.

Елена Лозовая,
главный редактор Отраслевого журнала «Вестник»

В номере:

22 | Тема номера Обновить дорожную одежду

Актуально

14 | Восстановлению подлежат

18 | Стимул для жилищного строительства

Отраслевой рейтинг

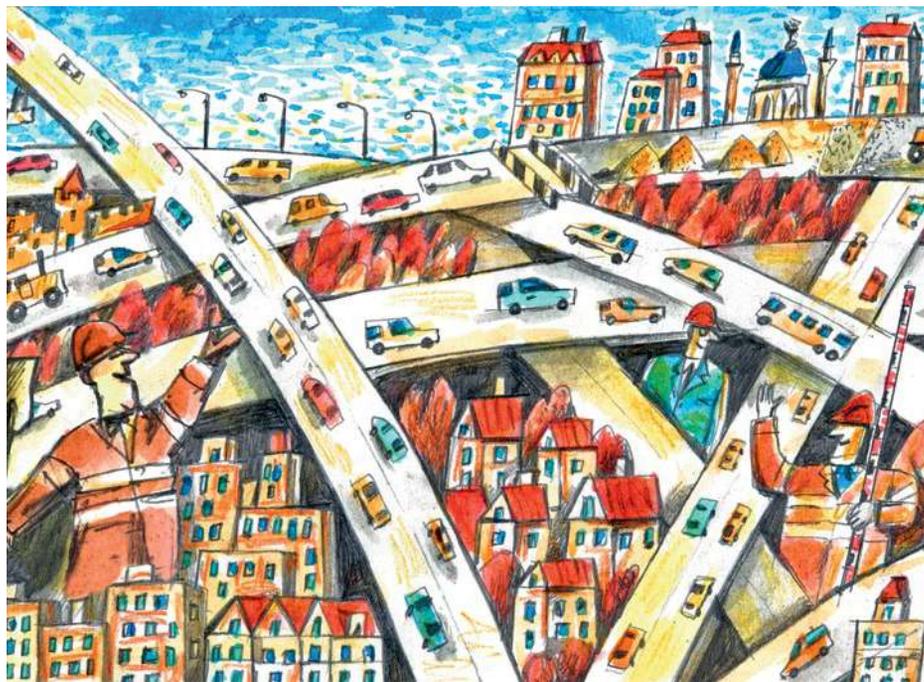
32 | Идут своей дорогой

Актуальное интервью

36 | *Михаил Блинкин:* «Процесс урбанизации неизбежен»

Инфраструктура

48 | Сфера ЖКХ подошла к переосмыслению роли управляющих организаций



Кадры

54 | *Александр Ломакин:* «Для обеспечения строительной отрасли кадрами необходимо построение многоуровневой системы подготовки специалистов»

58 | Созидательный настрой

62 | *Павел Акимов:* «Только все вместе мы сможем обеспечить отрасль квалифицированными специалистами»

70 | *Ефим Басин:* «За 60 лет я ни разу не пожалел о том, что выбрал профессию строителя»

84 | Аргументы и факты

Рейтинг —

это уникальная возможность
позиционировать ваш бизнес

Аналитический центр МИД «ЕвроМедиа»: выполнит исследование рынка с прозрачной методикой, подготовит рейтинг с участием ведущих игроков, проведет презентацию исследования, расскажет о нем профильной аудитории.

55

ИССЛЕДОВАНИЙ
ЕЖЕГОДНО

18

ОТРАСЛЕВЫХ
НАПРАВЛЕНИЙ ДЛЯ
ИССЛЕДОВАНИЙ

1645

КОМПАНИЙ
В СПИСКЕ
ТОП-ЛИСТОВ

5

ПОБЕД ВО
ВСЕРОССИЙСКИХ
ЖУРНАЛИСТСКИХ
КОНКУРСАХ





№ 2-3 | 2022



Андрей Широков, председатель Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере ЖКХ:

— В интервью председатель Комитета Госдумы РФ по строительству и ЖКХ Сергей Пахомов охарактеризовал принятые в 2022 году меры поддержки сферы строительства как исключительные и беспрецедентные. С этим следует согласиться, однако в жилищной сфере ни исключительных, ни беспрецедентных мероприятий в интервью не отмечено, хотя именно здесь состояние отношений собственников жилых помещений в МКД с управляющими домами вызывает тревогу. К сожалению, и в этой сфере, и в сфере коммунальных организаций реальные рыночные отношения еще не сформированы законодателем. В новом дыхании нуждается и система капремонта МКД — сегодня на спецсчетах собственников собрано, но не используется более 200 млрд рублей. Есть масса вопросов по жилищной и коммунальной сферам экономики, и именно они должны стать темой широкого их обсуждения в ГД с участием управляющих организаций и авторитетных экспертов-экономистов.

См. статью «Сергей Пахомов: «Принятые в 2022 году меры поддержки сферы строительства можно охарактеризовать как исключительные и беспрецедентные», стр. 56.



Вадим Германов, мэр города Череповца:

— Федеральный проект «Комфортная городская среда» позволяет качественно менять инфраструктуру наших городов. Возможности местных бюджетов ограничены, реализация крупных проектов часто оказывается неподъемной для «городского кошелька». Участие в проекте «КИС» — отличная возможность сделать город комфортнее. Главное, что все изменения происходят с участием жителей. Начиная от идеи проекта до реализации, народный контроль — важнейшая составляющая. За последние годы в Череповце отремонтированы несколько сотен дворовых территорий, реконструирована площадь у Дворца металлургов, строится новая Соборная набережная. После завершения работ общественные территории неизменно становятся популярными у горожан местами отдыха и прогулок. Люди видят, как город меняется к лучшему и какую роль в этом играет федеральный проект «Комфортная городская среда».

См. статью «Природа архитектуры и архитектура природы», стр. 186.



Булат Биктимиров, директор ГАПОУ «Башкирский колледж архитектуры, строительства и коммунального хозяйства»:

— Сегодня в первую очередь растет спрос на специалистов, умеющих работать с BIM-технологиями, которые все более плотно входят в нашу жизнь. Но мое личное мнение, самое перспективное направление подготовки специалистов будущего в строительной сфере — это кадры, которые будут работать с беспилотными летательными аппаратами (БЛА). Специалисту не нужно будет подниматься на 15-й этаж, чтобы проинспектировать ход работ, если он при помощи БЛА сможет выполнить эту работу, не выходя из своего кабинета, ведь для этого ему нужны только фотографии и электронные данные, которые предоставит ему беспилотник. Специалистов такого профиля обязательно нужно готовить, потому что за ними будущее. И я надеюсь, что в самое ближайшее время мы откроем такую специальность в нашем колледже.

См. статью «Профессиональный апгрейд», стр. 234.

Читайте № 2-3/22 здесь



www.vestnikstroy.ru

75,9 млн кв. метров жилья сдано в эксплуатацию за 9 месяцев текущего года, что на 21% больше, чем за аналогичный период 2021 года.

18 760 общественных территорий благоустроено с начала реализации проекта «Формирование комфортной городской среды».

В **2 раза** планируется сократить количество незавершенных объектов к 2027 году.

175,4 млрд рублей – размер средств, направленных в рамках ИБК в 76 субъектов РФ.

259 специальных технических условий скорректированы в первом полугодии 2022 года.

183 объекта строятся по программе «Стимул», еще 13 введено в эксплуатацию.

761 территория общей площадью 25 тыс. га рассматривается под КРТ.

Более **255 млн кв. метров** составляет градпотенциал российских территорий.

«От работы строительного комплекса зависит социальное самочувствие граждан»



*Владимир Путин,
президент Российской
Федерации:*

— Сегодня, как и договорились, мы обсудим текущую ситуацию в экономике России и ключевые тенденции. И прежде чем перейдем к повестке, остановлюсь на некоторых макроэкономических показателях. Так, после четырех месяцев спада промышленное производство вернулось на уровень прошлого года. Постепенно восстанавливаются отрасли, которые оказались в наиболее сложном положении, такие как автопром и металлургия. Хорошую динамику показывает сельское хозяйство: здесь плюс 4,6% за январь — август. Прибавляет и строительство. В августе объем строительных работ вырос на 7,4% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Такая опережающая динамика стройки должна подтянуть и другие, смежные отрасли, придать им дополнительный стимул.



*Валентина Матвиенко,
председатель Совета
Федерации Федерального
Собрания Российской
Федерации:*

— Все мы понимаем, какой непростой путь проходит сейчас Россия. Но никакие вызовы и трудности не могут остановить развитие нашей страны. Мы продолжаем и будем продолжать добиваться всех поставленных целей. И именно строительный комплекс может стать одним из локомотивов экономического развития и, что называется, потянуть за собой смежные отрасли. Президент России отмечал, что стройкомплекс играет не только системообразующую роль в экономике, но и имеет социально значимое измерение. От работы строительного комплекса напрямую зависят и ситуация на рынке жилья, и обеспечение доступности улучшения жилищных условий для наших граждан, и реализация масштабных инфраструктурных проектов, а в целом, конечно, социальное самочувствие граждан.



*Виталий Мутко,
генеральный директор
акционерного общества
«ДОМ.РФ»:*

— Жилищная сфера в целом за 25 лет прошла большой путь. С 2000 года и по сегодняшний день мы увеличили жилищное строительство в три раза — с 30 млн квадратных метров, в прошлом году 93 млн ввели. В этом году темпы тоже неплохие — за восемь месяцев уже введено 70 млн квадратных метров. По сути дела, с нуля создан такой продукт, как ипотека. На сегодняшний день 14 млн граждан за счет ипотеки улучшили жилищные условия. «ДОМ.РФ» является оператором всех ипотечных программ. Это и льготная, и семейная, и дальневосточная, сейчас запустили IT-ипотеку. Если все эти программы сложить, то, конечно, такой поддержки никогда не было. Сейчас, особенно в кризисное время, и в прошлом году, в этом году в апреле-мае только эти программы смогли поддержать рынок. Надо честно сказать, он бы мог остановиться полностью.



*Олег Скуфинский,
руководитель Росреестра:*

— По инициативе Росреестра за последние два года принято 40 федеральных законов. Кстати, это и закон о гаражной амнистии, который очень активно обсуждался. 80 тыс. наших граждан уже воспользовались этим инструментом, и он набирает обороты. Это и продление дачной амнистии, и закон о поддержке садовых и сокращении сроков при регистрации прав, кадастрового учета и в целом инвестиционно-строительного цикла. Но главная задача службы, конечно, это обеспечение гарантий прав собственности наших людей. Принят закон о запрете так называемых сайтов-двойников. Такие сайты маскировались под официальный портал ведомства, перепродавали информацию, зачастую некорректную, и вводили в заблуждение граждан. На сегодня такие сайты запрещены. И еще очень важный закон — тоже принят — о защите персональных данных. Сведения о фамилии, имени, отчестве гражданина предоставляются теперь с разрешения собственника объекта недвижимости. ||

Развивать территории грамотно

С такой целью Минстрой России проводит обучение специалистов в рамках образовательной программы по КРТ

В конце октября Минстрой России объявил о разработанной совместно с ФАУ «РосКапСтрой» программе повышения квалификации «Комплексное развитие территории и иные аспекты управления градостроительной деятельностью». Первый поток обучения пройдет с 10 по 25 ноября 2022 года в очно-заочной форме.

«Образовательная программа по КРТ проводится впервые и включает в себя ряд тем, связанных с градостроительным и архитектурным проектированием, юридические вопросы в части земельно-имущественных отношений и корпоративного права, расчет финансовой модели и жизненного цикла проекта. Если ранее Департамент КРТ проводил вебинары по отдельным аспектам комплексного развития территорий, то теперь подготовлена полноценная образовательная программа, которая дает ответы на все вопросы, возникающие как со стороны заказчика, так и со стороны исполнителя», — сообщила директор Департамента комплексного развития территорий Минстроя РФ Мария Синичич.

Она пояснила, что слушатели программы смогут получить полную информацию о действующих нормативах градостроительного проектирования, детально ознакомятся с передовыми практиками реализации проектов КРТ и получат навыки решений профессиональных градостроительных задач.

Напомним, что сегодня в России прорабатывается вопрос о применении механизма КРТ в отношении 761 территории общей площадью около 25 тыс. га. Применение данного механизма обеспечит возведение объектов капитального строительства общей площадью около 143 млн кв. метров (из них около 112 млн кв. метров жилой площади).

Первый заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Александр Ломакин напомнил о том,



что комплексное развитие территорий обеспечивает сбалансированное и устойчивое развитие поселений и городских округов, расселение аварийных домов, помогает формировать современную комфортную городскую среду и создавать новые места приложения труда.

«В настоящее время сформирована нормативная база федерального уровня, необходимая для применения механизма КРТ всеми субъектами РФ и муниципальными образованиями. В свою очередь все субъекты обеспечили принятие нормативных правовых актов в объеме, который дает возможность подготовки проекта решения о КРТ, его принятия, проведения торгов на право заключения договора о КРТ, а также заключения такого договора», — отметил он.

В числе крупнейших проектов КРТ, реализуемых сегодня, — территория старого аэропорта в Ростовской области, комплексное развитие центра при строительстве метро в Самарской области, Ивановские мануфактуры в Ивановской области, Больничный городок в Мурманской области, о. Русский в Приморском крае, реновация Санкт-Петербурга и другие.

С лучшими кейсами слушатели программы смогут ознакомиться в ходе обучения. Лекции участникам проекта прочтут представители целого ряда институтов развития, в том числе ДОМ.РФ. Благодаря этому участники получают ответы на все интересующие вопросы в режиме прямого диалога от ведущих экспертов рынка. ||

20 лет



издательских побед

Холдинг «ЕвроМедиа» и Отраслевой журнал «Вестник» отмечают юбилейную дату

В 2022 году холдингу «ЕвроМедиа» и первому изданию, которое он выпустил в 2002 году, — Отраслевому журналу «Вестник» исполнилось 20 лет. За два десятилетия «Вестник» стал настоящим хранителем истории и летописцем развития строительной отрасли современной России. За это время разрастались и преображались города, появлялись новые ведомства, принимались знаковые для отрасли законы, было пережито несколько кризисов, росла инновационная составляющая строительного комплекса. Все это из года в год находило отражение на страницах «Вестника».

За два десятка лет эволюционировал и он сам — из черно-белого 50-полосного журнала на скрепке тиражом 999 экземпляров он вырос до солидного полноцветного издания тиражом 12 тысяч экземпляров и объемом до 600 полос. С течением времени его контент становился все более интересным: обязательными элементами стали эксклюзивные рейтинги, отраслевые обзоры и интервью с первыми лицами отрасли страны и многое другое. Значительно расширилась география интересов: из специализированного издания Ростовской области и ЮФО «Вестник» превратился в альманах всероссийского масштаба. Читатели ценят «Вестник» за актуальность, широту охвата и глубину аналитики. В редакцию приходят письма с поздравлениями от наших партнеров. В течение всего юбилейного года мы публикуем самые яркие из них.



*Сергей Пахомов,
председатель Комитета
Государственной думы РФ
по строительству и ЖКХ:*



*Елена Довлатова,
исполнительный
директор Российской
ассоциации водоснабжения
и водоотведения:*



*Андрей Копытин,
руководитель
ФАУ «Федеральный
центр нормирования,
стандартизации
и технической
оценки соответствия
в строительстве»:*



*Антон Солон,
исполнительный директор
ассоциации «Национальное
объединение
производителей
строительных материалов
и строительной
индустрии»:*

— Исторически роль прессы всегда была велика. От грамотного изложения событий, происходящих в политике и экономике страны, во многом зависит реакция населения и в целом настроение в обществе. Особая роль возложена на отраслевую прессу, которая должна достоверно информировать профессиональное сообщество о мерах поддержки экономики, о формировании новых программ и проектов, рассказывать о лучших кейсах работы на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. И с этой задачей прекрасно справляется один из флагманов отраслевой прессы — Отраслевой журнал «Вестник», который уже на протяжении 20 лет является площадкой, где представители отрасли могут рассказать о своих успехах, поделить проблемами и в конструктивном диалоге найти их решение. Желаю изданию и в дальнейшем находить и раскрывать на своих страницах и в интернет-пространстве новые, актуальные темы, процветания и роста тиражей!

— Два десятка лет существования для любого отраслевого журнала — это блестящий результат! В вашем лице перед нами живой образец профессиональной журналистики и пример отличной работы редакции, которая годами поддерживает интерес к своему изданию для самого широкого круга читателей. Отрадно, что тема водоснабжения и водоотведения регулярно освещается на страницах журнала, готовятся обзорные материалы по ключевым проблемам и решениям в отрасли, публикуются интервью и экспертные комментарии с участниками рынка. Благодаря вашей работе формируется объективная и целостная информационная картина в сфере ЖКХ, за которой с вниманием следят тысячи преданных читателей и подписчиков. Желаем изданию новых содержательных проектов и творческих сил на реализацию самых амбициозных задач, которые приведут к приумножению вашей аудитории и росту интереса со стороны рекламодателей.

— Профессиональное СМИ отличается прежде всего подходом к подаче информации, основанный на достоверных фактах. Мне импонирует позиция Отраслевого журнала «Вестник», который публикует оперативную, точную и востребованную информацию, рейтинги и обзоры, масштабные спецпроекты по актуальной повестке. С удовольствием принял участие в проекте издания об импортозамещении «Строим из своего», организованном совместно с Минстроем России, в котором представители отрасли подробно рассказали читателям об этой важной теме. Желаю коллективу редакции интересных открытий, развития не только печатной версии издания, но и новых медиаформатов, а главное — вдохновения для реализации всех, даже самых грандиозных планов и проектов!

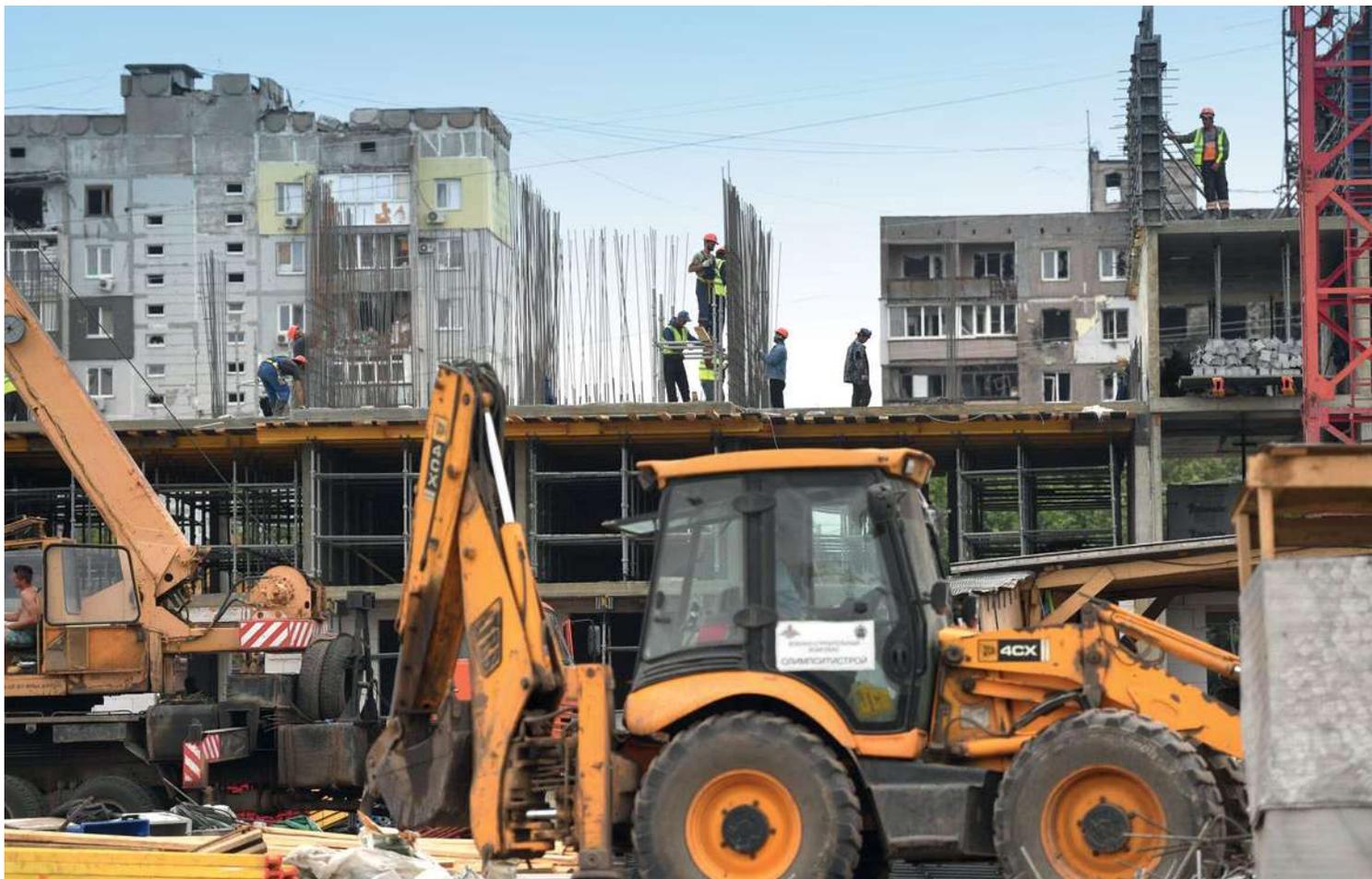
— С Отраслевым журналом «Вестник» Национальное объединение производителей строительных материалов и строительной индустрии уже не первый год связывают хорошие партнерские отношения. Главное, на что хотелось бы обратить внимание, — актуальность вопросов, которые поднимаются на страницах издания, и компетентность журналистов, всегда глубоко разбирающихся в строительной тематике. В частности, в этом году эксперты ассоциации принимали участие в проекте «Строим из своего» об импортозамещении в отрасли. Эта тема на протяжении почти десятилетия будоражит профессиональное сообщество, а в этом году она стала как никогда актуальной. Для нас было интересным и самым высказать свою позицию по поводу сложившейся ситуации, и узнать мнение коллег о перспективах дальнейшего развития отечественной индустрии. Уверен, что редакция сможет реализовать еще десятки проектов, которые найдут положительный отклик у профессиональной аудитории. ||

Восстановлению подлежат

ЛНР и ДНР планируется привести в порядок за два-три года

Президент России Владимир Путин поручил заместителю председателя Правительства РФ Марату Хуснуллину помочь Донецкой и Луганской народным республикам с восстановлением жилья, социальных и инфраструктурных объектов. Активнее всего в эту работу включилось возглавляемое Иреком Файзуллиным Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, в структуре которого создан специальный департамент. Сегодня на освобожденных территориях Донбасса в работе находится порядка 2 тыс. объектов, из которых каждую неделю сдается минимум 200. При этом объем, как признает вице-премьер, настолько велик, что количество задействованных строителей необходимо увеличить с нынешних 32 тыс. до 50-60 тыс. человек. Тогда восстановить ЛНР и ДНР удастся за два-три года.

Текст: *Марк Александров*



«Это только первый шаг». 14 мая в Луганск прибыли первая бригада российских специалистов и колонна специальной техники: 340 строителей, энергетиков и газовиков, а также 70 экскаваторов, кранов, грузовиков со стройматериалами. «Начали активную помощь ЛНР в восстановлении инфраструктуры. В планах — ремонт жилья, дорог и инфраструктуры, — прокомментировал **Марат Хуснуллин**. — Это только первый шаг — будем активно взаимодействовать с республикой и дальше».

В первую очередь было объявлено о восстановлении городов Луганска и Счастье. В Луганске профильные специалисты из Москвы приступили к полному демонтажу асфальтобетонных заводов, пострадавших в ходе боевых действий в 2014 году. Их запустили в работу уже летом. В Счастье приоритетным стало восстановление моста, чтобы как можно скорее наладить транспортное сообщение с Луганском и другими населенными пунктами. Этот мост стал «дорогой жизни» для освобожденных территорий республики.

В начале августа Марат Хуснуллин совершил рабочую поездку в ЛНР. Совместно с *главой республики Леонидом Пасечником* он оценил ход восстановительных работ и подготовки к зиме в Лисичанске, Северодонецке, Попасной и Рубежном. «Увидел, что быстрыми темпами идут восстановительные дорожные работы, но объем большой, будем подключаться и помогать», — пообещал вице-премьер.

Он также проанонсировал подготовку мастер-плана Северодонецкой агломерации: «Он нужен для того, чтобы можно было уже полномасштабно проводить системную работу не только по восстановлению, но и по развитию этой территории».

Одной из важнейших задач Марат Хуснуллин неоднократно называл оперативную организацию в Луганской Народной Республике компенсационных выплат. Согласно принятому решению, компенсация за утраченное в результате боевых действий жилье будет выплачиваться в размере 35 тыс. рублей за 1 кв. метр, а за поврежденное — 6 тыс. рублей. В середине сентября стало известно, что 48 жителей Красного Луча и Перевальска получили компенсацию за утраченное жилье, а 75 граждан из Алчевска, Стаханова, Первомайска, Славяносербска и Новоайдара — единовременную денежную помощь за утрату имущества первой необходимости. «Всего от жителей принято около 2,4 тыс. заявлений, и они продолжают поступать, — проинформировал вице-премьер. — Основной поток обращений идет из Северодонецкой агломерации и Славяносербского района».

В начале октября Марат Хуснуллин рассказал, что на территории ЛНР в строительстве и ремонте находится порядка 1 тыс. объектов. Работы выполняются как по линии федеральных заказчиков, так и по линии оказания шефской помощи. «Это немаленький объем, — уточнил зампред правительства. — Из тысячи объектов 580 уже восстановлено. Это и садики, и школы, и объекты подготовки к зиме. Также в республике будет отремонтировано 200 км дорог».

Помимо Москвы помощь Луганской Народной Республике в налаживании мирной жизни оказывают и многие другие регионы России. Астраханская область взяла шефство над Кременским районом, Ульяновская — над Лутугинским, Севастополь — над Старобельским, Калужская область — над городом Первомайском, Иркутская — над Кировском, Брянская — над Брянкой. Соглашения о сотрудничестве



заклучили Вологодская область и Алчевск, Ставропольский край и Антрацитовский район, Республика Коми и Ровеньки, Волгоградская область и Станично-Луганский район, Омская область и Стаханов, Пермский край и Северодонецк, Тюменская, Курганская области и Краснодарский район. Республика Башкортостан участвует в восстановлении Красного Луча, Алтайский край — Славяносербского района, Воронежская область — Меловского, Марковского и Новопсковского, Новосибирская — Беловодского, Саратовская — Сватовского, Белгородская — Белокуракинского и Троицкого районов.

Оперативные решения оперативного штаба. В поле зрения федерального центра постоянно находится и Донецкая Народная Республика. 8 мая Марат Хуснуллин посетил ряд объектов, в том числе больницы в Волновахе и Мариуполе. Кроме того, как сообщил *глава ДНР Денис Пушилин*, вице-премьер оценил объем восстановительных работ, чтобы «обозначить подходы к процессу строительства, которые должны быть нестандартными, поскольку стройка будет беспрецедентно масштабной и должна пройти в короткие сроки».

«Побывали на «Азовмаше», а также в Мариупольском торговом порту, — дополнил Пушилин картину. — Там кипит работа — уже принято более 400 сотрудников. В мае, как и планировалось, через порт будет отгружена первая продукция из республики. Традиционно порт в больших объемах отправлял металлопродукцию и зерновые. Теперь он будет загружен еще и стройматериалами».

В начале августа Марат Хуснуллин совершил еще одну рабочую поездку в Донецкую Народную Республику и провел



заседание оперативного штаба по восстановлению Мариуполя. Он объехал город и отметил быстрые темпы восстановительных работ, а также хорошую подготовку к зимнему отопительному сезону. Зампред Правительства РФ принял участие в торжественной церемонии пуска газа первому абоненту Мариуполя. Таким образом, на тот момент газоснабжение в городе было восстановлено уже в трех районах: Приморском, Октябрьском и Ильичевском, а водо- и электроснабжение предстояло восстановить к середине сентября.

Вместе с тем вице-премьер заметил, что работы впереди еще много. Необходимо ускорить восстановление жилищного фонда, а также наладить процесс выплаты компенсаций гражданам, не готовым ждать восстановления своих домов и квартир. Выплаты будет осуществлять специально созданная комиссия, которая сможет оказать помощь и тем людям, которые вместе с жильем утратили документы на собственность.

Отдельный фронт работ — развитие дорожного комплекса. До конца года в Мариуполе планируется построить и реконструировать порядка 200 км дорог, а также 5 мостов.

Вице-премьер также встретился с жителями Мариуполя, чтобы обсудить вопросы, требующие, по их мнению, скорейшего решения. Федеральный куратор пообещал, что в первую очередь в новые дома, сдача которых была намечена на сентябрь, смогут заселиться многодетные семьи. Они же — первые в очереди на выплату компенсаций.

По итогам заседания оперативного штаба был утвержден одобренный ранее президентом России **Владимиром Путиным** трехлетний мастер-план по восстановлению Мариуполя. Марат Хуснуллин поручил также составить трехлетний пообъектный график восстановления города. «Задача — иметь детальный план реализации по каждому сектору, — подчеркнул вице-премьер. — Все, что прописано в мастер-плане и одобрено главой государства, должно быть выполнено за три года».

Большой фронт работ. В оказании помощи Донбассу участвуют десятки министерств и ведомств, в том числе Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства России. Оно решает одну из самых сложных, но при этом важных

задач — обеспечение населения Донецкой и Луганской народных республик, сильно пострадавшего от боевых действий, крышей над головой, теплом, водой, другими привычными для мирных регионов благами цивилизации.

«Ситуация в ДНР и ЛНР меняется каждый день: подвозятся строительные материалы, формируется градостроительная документация, работают десятки тысяч строителей», — рассказал глава Минстроя **Ирек Файзуллин** в одном из интервью. И он, и его коллеги по министерству постоянно посещают освобожденные территории, поэтому имеют максимально полное представление о том, какие работы и какие сроки необходимо выполнить.

Согласно официальной информации, в Донецкой и Луганской народных республиках подлежат восстановлению около 27 тыс. частных и многоквартирных домов. По заявлению Ирека Файзуллина, обеспечение населения Донбасса качественным жильем и удобной инфраструктурой — приоритетные задачи, решаемые сегодня российским стройкомплексом. При координации Минстроя в эту работу вовлечена вся страна. Запланированные мероприятия будут выполняться поэтапно, чтобы в течение ближайших лет сформировать в ЛНР и ДНР качественную среду для жизни.

Непосредственно до конца 2022 года предполагается выполнить ремонтно-восстановительные работы на жилых объектах площадью свыше 500 тыс. кв. метров. В Донецкой Народной Республике намечено привести в порядок более 3,5 тыс. многоквартирных домов. В Мариуполе активно возводится новое жилье — 15 пятиэтажных и 9 девятиэтажных МКД на 2 тыс. квартир. В Луганской Республике будет восстановлено порядка 800 многоквартирных и более 1000 индивидуальных жилых домов.

Помимо этого во всех нуждающихся регионах на освобожденных территориях развернуты восстановительные работы для обеспечения водо-, тепло- и электроснабжения. Так, в рамках восстановления инфраструктуры водоснабжения ДНР и ЛНР реализуются мероприятия на 14 крупных объектах. Осуществляется реконструкция систем водоснабжения Волновахи, Докучаевска, Лисичанска, в ряде мест строятся новые водоводы. В Мариуполе восстановлена система водоочистки, запитаны насосные станции водоснабжения и



канализации. Сегодня вода подается в 1688 домов, 10 больниц, 13 школ и 12 детских садов города. Производится замена магистрального водопровода и канализационного коллектора для скорейшего подключения оставшихся домов и учреждений. В ЛНР ведется реконструкция наиболее изношенных участков магистральных водоводов и разводящих водопроводных сетей, что позволит сократить аварийность и потери воды при транспортировке. В планах на 2022 год — заменить 26,7 км трубопроводов, на сегодня обновлено более 8 км. Для нормализации энергоснабжения в Мариуполе отремонтирована подстанция 220 кВ «Азовская», восстановлены высоковольтные линии электропередачи и запущены магистральные электросети. Идет подключение к энергоснабжению бытовых потребителей, уличного освещения и дорожной сети. В ЛНР восстановлено 8 высоковольтных ЛЭП. Подано напряжение бытовым потребителям в Лисичанске, Приволье, Новодружеске, Рубежном и Северодонцеке.

Отопительный сезон без сюрпризов. Отдельная очень важная тема — инвентаризация тепловых сетей и подготовка к осенне-зимнему отопительному периоду. Всего на территории Донбасса предстояло подключить почти 44 тыс. объектов: многоквартирных домов, объектов соцкультбыта, учреждений, котельных и пр. Параллельно выявлялись неподключенные объекты, изучалась возможность их подключения к системе центрального отопления, блочно-модульным котельным, другим источникам теплоснабжения. Велось бурение новых водозаборных скважин, необходимых для работы таких котельных. Самыми проблемными по подготовке к отопительному сезону населенными пунктами являлись Мариуполь и Волноваха: они больше всего пострадали от боевых действий.

«В Мариуполе для обеспечения жителей теплом определены 32 котельные, в 26 из них проведена опрессовка, начались пробные топки. Те дома и соцобъекты, которые невозможно подключить к центральной отопительной системе, запрашиваются от блочно-модульных котельных, — комментировал заместитель министра строительства и ЖКХ России **Алексей Ересков** в середине октября. — Люди возвращаются в свои дома — это положительный момент. Я уверен, что основную часть работ по подготовке к отопительному сезону мы

завершим в сроки и согласно утвержденным планам мероприятий. Для контроля качества предоставляемых коммунальных услуг на новых территориях будут созданы органы государственного жилищного надзора».

Квалифицированные специалисты и их гарантированное трудоустройство. Решая вопросы текущей повестки, команда Ирека Файзуллина не забывает и о перспективном планировании. В середине августа стало известно о том, что в Луганской и Донецкой народных республиках формируются два учебных центра, цель которых — подготовка специалистов в области строительства и их последующее гарантированное трудоустройство. Соглашение об этом ФАУ «РосКапСтрой», подведомственное Минстрою России, подписало с Мариупольским строительным профильным колледжем и Донецким техникумом архитектуры и строительных технологий. На основании анализа потребности в кадрах, проведенного Кадровым центром Минстроя РФ, сформирован перечень ключевых специальностей, по которым будет проходить обучение на первом этапе реализации учебной программы. Это кровельщик, стекольщик, сантехник и оператор котельной, а также водители и операторы транспортной техники. Помощь в трудоустройстве учащимся также окажет Кадровый центр.

Спустя месяц, в середине сентября, появилась информация о третьем учебном центре — он формируется в ЛНР на базе Счастьенского многопрофильного колледжа. «Стоит задача вовлечь в экономику республики тех, кто остался без работы. Поэтому принято решение организовать на базе колледжа совместный учебный центр для того, чтобы проводить переобучение людей, нуждающихся в трудоустройстве», — пояснила директор ФАУ «РосКапСтрой» **Юлия Максимова**.

«В том числе с привлечением производителей стройматериалов, очень серьезных профессионалов, будет организовано обучение непосредственно на строительных площадках — это та самая практика. Поэтому можно сказать, что вся республика, все строительные объекты и есть база для обучения. Плюс поддержка «РосКапСтроя» с точки зрения необходимых преподавателей — тех, кого не будет хватать на месте», — добавил министр образования и науки ЛНР **Иван Кусов**. ||

Стимул для жилищного строительства

За 3 года количество подконтрольных «РосСтройКонтролю» объектов составило 1877

Сегодня жилье является ключевой точкой роста для регионов: при увеличении объемов его строительства развивается транспортная и социальная инфраструктура, появляются новые рабочие места. К 2030 году поставлена задача достичь целевых показателей нацпроекта «Жилье и городская среда» и отметки в 0,82 кв. метра жилья на человека, то есть меньше чем за 10 лет построить порядка 1 млрд кв. метров. Как подведомственное Минстрою России ФБУ «РосСтройКонтроль» (РСК) помогает в достижении национальных целей и каким образом удается обеспечивать эффективный контроль за ходом строительства почти 1000 объектов по всей России? Об этом и многом другом рассказал генеральный директор учреждения Владимир Щербинин.

Текст: *Сергей Кисин*



Владимир Станиславович, расскажите о проводимой ФБУ «РосСтройКонтроль» работе по осуществлению строительного контроля и мониторинга социально значимых объектов. Строительство не менее 120 млн кв. метров жилья в год — одна из ключевых целей национального проекта «Жилье и городская среда», стартовавшего в 2018 году. Люди за счет государства переезжают из аварийных домов, создаются новые общественные пространства, а жилье становится доступнее благодаря развитию ипотеки и наращиванию объемов строительства.

Например, за счет средств программы «Стимул», входящей в состав проекта «Жилье», из федерального бюджета финансируется строительство школ, детских садов, медучреждений, автодорог и инженерных сетей на территории новых жилых районов. Социально значимые объекты строятся параллельно с новыми жилыми комплексами, что позволяет обеспечить новоселов необходимой инфраструктурой и ускорить ввод новостроек в строй. Кроме того, благодаря федеральной поддержке происходит удешевление полного цикла строительства, и конечная стоимость жилья становится доступнее. Только в 2022 году программа должна профинансировать строительство 209 объектов инфраструктуры в 54 регионах страны и стать стимулом для ввода почти 8,9 млн жилых кв. метров. РСК осуществляет строительный контроль и мониторинг за ходом строительства объектов в рамках программы «Стимул» и других федеральных программ. Сегодня под нашим контролем строятся объекты по таким направлениям, как «Чистая вода», «Сейсмика», «Оздоровление Волги», «Сохранение озера Байкал», индивидуальных программ социально-экономического развития регионов, а также с привлечением средств инфраструктурных бюджетных кредитов и в рамках непрограммной деятельности. В настоящий момент мы контролируем ход строительства 995 социально значимых объектов по всей России. В числе подконтрольных объектов — метро в Самаре, роддом в Магадане, горнолыжные трассы в Домбае, новая взлетно-посадочная полоса в аэропорту Южно-Сахалинска и другие, не менее важные объекты, направленные на повышение качества жизни россиян. С 2019 года под контролем РСК введено в эксплуатацию 882 объекта по линии Минстрою России. В настоящий момент



инспекторы учреждения продолжают осуществлять строительный контроль и мониторинг за ходом реализации 995 проектов в 82 регионах страны. Так, более чем за 3 года работы общее количество объектов, курируемых РСК, составило 1877.

Не влияет ли такая высокая скорость возведения на надежность и качество создания социально значимых объектов? Как при таком объеме удается сохранять высокое качество стройконтроля во всех регионах страны?

Да, объемы впечатляют, но тысяча объектов — это еще не предел. В ближайшее время «РосСтройКонтролю» планируется передать полномочия на осуществление контроля по новой пятилетней государственной программе «Строительство», в основу которой была положена Федеральная адресная инвестиционная программа. Объем строек, на которых необходимо будет осуществлять централизованный строительный контроль, возрастет для нас в три раза. Мы к этому серьезно готовимся, в том числе готовим перспективный кадровый резерв и усиливаем региональные подразделения. Так, в скором времени на базе каждого федерального округа будет сформирована высокопрофессиональная геодезическая бригада для работы на особо значимых объектах с применением 3D-сканеров, дронов с GNSS-оборудованием, лазерных сканирующих тахеометров и другого высокотехнологичного оборудования.

При текущем объеме строек выездные проверки на таких объектах осуществляют специалисты из московского офиса. Уверен, что даже после передачи РСК новых объектов мы со своей работой справимся. Сегодня выработан единый подход к проведению строительного контроля, и каждый сотрудник организации четко понимает, что скорость возведения, продиктованная рекордными для отрасли плановыми объемами, никак не должна влиять на надежность и качество реализации объектов. Более того, для заказчика мы хоть и ведем от его лица строительный контроль (структура независимая, потому что оплата нашей работы изначально зашита в смете строительства, и у нас нет задачи просто потратить деньги), есть задача ввести объект качественно и в установленные сроки. Здесь мы с заказчиком находимся в одной лодке, и такой подход дает очень хорошие результаты.

«Более чем за 3 года работы общее количество объектов, курируемых ФБУ «РосСтройКонтроль», составило 1877».

Также для осуществления качественного строительного контроля необходима хорошая техническая база. И она у нас есть. Сегодня мы можем принимать работу при помощи передовых средств сканирования, например квадрокоптеров с навесным оборудованием, которые с высокой точностью дают возможность проведения лазерной съемки линейных объектов. Все это сильно упрощает контроль за объектом с точки зрения выполняемых объемов работ, а также существенно сокращает время на его проведение. Кроме того, мы применяем лазерные тахеометры и сканеры для 3D-визуализации объектов, а все наши инспекторы вооружены планшетами, ноутбуками и прочим оборудованием, необходимым для успешной работы во всех 82 регионах страны.

Суммарное поступление налогов в бюджеты различных уровней с учетом операций с недвижимым имуществом в РФ составило в 2021 году 3,75 трлн рублей. Сумма внушительная настолько, что не может не вызывать у недобросовестных людей соблазна создания различных коррупционных схем по уводу финансов. Как сотрудники РСК пресекают подобную деятельность?

Мы даем большой объем аналитики и прогнозируем риски неосвоения выделенных бюджетных средств, потому что деньги должны быть потрачены на строительство конкретных объектов. И если стройка по какой-то причине начинает буксовать — хотя таких строек у нас крайне мало — это сразу ретранслируется до самого верхнего уровня. Можно сказать, мы формируем информационное поле для принятия оперативных и основанных на достоверных данных решений, предоставляя информацию по состоянию сектора по всей России

и показывая реальную ситуацию на объектах. Все эти условия нашли отражение в информационной системе Минстроя РФ, разработанной совместно с РСК, в которой осуществляется мониторинг всех объектов и за наполнение которой отвечают инспекторы учреждения. Кроме того, в нашей организации налажен многоступенчатый внутренний контроль, когда каждый инспектор знает своего руководителя проекта в центральной офисе и может воспользоваться всеми возможностями организации. У нас есть отдел инструментального контроля, сотрудники которого выезжают с современными приборами и оборудованием в регионы и снимают горячие противоречия. Отдел нормоконтроля помогает инспектору не запутаться в хитросплетениях на объекте. А если на инспектора начинают оказывать давление или предлагать взятку, то наша внутренняя служба безопасности взаимодействует с местными правоохранительными органами. Региональные управления ФСБ, прокуратуры и МВД работают с нами в постоянном контакте, и, если возникает какая-то проблема на объекте, мы всегда можем к ним обратиться.

Сегодня наши инспекторы полностью независимы от региональных властей, от местных желаний и интересов. Да, на начальном этапе заказчики пробовали управлять нами, но у них этого не получилось. Пробовали даже жаловаться, что мы проявляем избыточную принципиальность, но через несколько лет все встало на свои места. Более того, многие руководители в регионах отмечают, что в последнее время все участники стройки стали более дисциплинированными, а сама стройка начала приходить к тому облику, какой она и должна быть по нормативным документам.

Часто возникают ситуации по госконтрактам, когда стоимость торгов на осуществление строительного контроля уходит «в минус». Почему так случается, если стройконтроль является одним из ключевых звеньев строительного процесса? Как правило, заказчик старается сэкономить — он дает простое техническое задание на оказание услуг строительного контроля, где основным критерием является цена. В итоге расторгивает контракт и получает «кота в мешке» — неправильно посчитали, неправильно приняли, некачественно отработали. И заказчик, оплатив такие работы, рискует тут же попасть под уголовное преследование, а правоохранители у нас не дремлют.

Сегодня строительный контроль отвечает и за безопасность, и за соблюдение технических регламентов, и за правильность подтверждения объемов работ, что в первую очередь связано с оплатой этих работ. Поэтому отбирать как подрядчиков, так и строительный контроль нужно не по цене, а исходя из других критериев, в том числе по профессиональным качествам и возможности обеспечить надлежащий контроль за строительством. Экономия в данном случае выходит боком, и заказчик, получив такого контролера, очень сильно рискует.

В условиях западных санкций у специалистов РСК могут возникнуть проблемы с обеспечением необходимого оборудования для строительного контроля. Как решаются вопросы импортозамещения?

Повторюсь: наши специалисты полностью обеспечены



«Еще один важный момент — государственные стройки нуждаются в цифровизации. В прошлом году мы начали обучать наших сотрудников работе с ТИМ».

необходимым передовым оборудованием для осуществления строительного контроля, и в настоящий момент РСК больше нацелен на автоматизацию процессов. Сегодня на рынке нет программных продуктов, которые полностью соответствуют нашим требованиям, и мы находимся в поиске отечественного продукта, который удовлетворил бы наших инспекторов. Если говорить об импортозамещении, наш софт еще не набрал необходимое качество и полноту. Над этим тоже придется работать, и это наш шанс догнать и перегнать зарубежных коллег.

Еще один важный момент — государственные стройки нуждаются в цифровизации. В прошлом году мы начали обучать наших сотрудников работе с технологиями информационного моделирования (ТИМ), которые нацелены на формирование централизованной системы хранения, обработки и интеграции данных, к которой будут обращаться все участники строительного процесса. Встает вопрос, как именно и на каком софте будут формироваться, использоваться и храниться информационные модели. Здесь упор также должен быть на отечественные разработки. Кроме того, все ждут законодательных решений по развитию ТИМ-технологий, что, на мой взгляд, очень серьезно повысит качество проектирования, потому что практически на каждом объекте мы сталкиваемся с пересечением внутренних инженерных сетей, вентиляции, отопления, водоснабжения, электро-снабжения. Поэтому идет постоянная корректировка рабочей документации, вплоть до переносов срока строительства. ТИМ-модель, в свою очередь, исключает подобного рода ошибки, в том числе человеческий фактор. И мы как строительный контроль очень ждем этого перехода. ||

В ОДНО

Онлайн-конференции — высокоэффективный

ВРЕМЯ

интерактивный формат коммуникации

В ОДНОМ

от департамента конгрессных мероприятий

МЕСТЕ

международного холдинга «ЕвроМедиа»

Охватываемые темы:

инвестиции | инфраструктура | строительство | АПК | жилищно-коммунальное хозяйство | транспортный комплекс | образование | здравоохранение | социальная защита населения.



zoom

Преимущества:

высокая степень интерактивности | широкий географический охват | значительная экономия времени и средств | возможность рассказать о своем опыте на нескольких крупных медиаплощадках | оперативное получение обратной связи | способ наладить новые деловые контакты.



Единая горячая линия:

8 800 200-89-49

info@ideuromedia.ru

Обновить дорожную одежду

Выполнение амбициозных планов по развитию транспортной инфраструктуры невозможно без применения инновационных технологий



В последние годы вопросу создания качественного дорожного полотна и комфортной, безопасной транспортной инфраструктуры уделяется колоссальное внимание. На реализацию масштабных планов автодорожного строительства направляются беспрецедентные суммы. Строительство новых федеральных трасс и расширение существующей транспортной сети способствуют созданию прочной основы для роста экономики и повышают темпы развития всей страны. Чтобы справляться с поставленными задачами по возведению современной инфраструктуры, в ход пускаются различные инструменты, зачастую новые и меняющие сам взгляд на качество дорожного строительства.

Текст: Юлия Серебрякова | Иллюстрация: Александр Лютов





основным инструментом на пути к созданию современной транспортной инфраструктуры на протяжении уже нескольких лет остается национальный проект «Безопасные качественные дороги». В его основе лежат приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», реализованный в 2017-2018 годах в 36 регионах России, и национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который в 2019 году стал продолжением совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства. В том виде, в котором «БКД» существует сегодня, он появился в 2021 году. Именно тогда его география была расширена: он охватил 84 субъекта-участника. Кроме того, пополнился список и федеральных проектов, вошедших в структуру нацпроекта: к четырем из них добавились еще два — «Развитие общественного транспорта» и «Развитие федеральной магистральной сети». В 2021 году, как и в предыдущие два года, национальный проект показал хорошие результаты, продолжая преследовать основную свою цель, оставшуюся неизменной несмотря на трансформацию самого проекта, — повышение качества жизни россиян. В этот период по нацпроекту, по данным официального портала «Безопасные качественные дороги», комплексно обновили порядка 16,5 тыс. км дорог, установили более 172 тыс. дорожных знаков, свыше 2,5 тыс. светофоров, порядка 1,2 млн пог. метров барьерного

ограждения, более 204 пог. метров пешеходного ограждения и около 848 тыс. пог. метров освещения.

Новации — в отрасль. В 2021 году более 66% всех контрактов по нацпроекту предусматривали использование современных технологий. Специалисты и год назад, и сегодня уверены, что для увеличения качества отечественных дорог необходимо отказаться от устаревших материалов и уделить особое внимание современным технологиям и решениям. «Сейчас без использования современных материалов не обходится ни одно крупное дорожное строительство. Как результат — мы видим, что такой подход меняет в лучшую сторону и скорость выполнения строительных работ, и их качество, — отметил президент Ассоциации бетонных дорог, д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» ФГБОУ ВО «МАДИ» **Виктор Ушаков.** — Сегодня изменились нормативные межремонтные сроки службы дорожных объектов, то есть если срок с момента строительства до момента капитального ремонта дороги раньше был 12 лет, то теперь он составляет 24 года. Однако соблюдение этого срока возможно только при условии, что качество дорожного строительства будет возрастать, а для этого необходимо менять подход и к проектированию дорог, и к их строительству, и к материалам, которые используются в процессе этого. В первую очередь сейчас особое внимание следует обращать на обеспечение прочности (несущей способности) земляного полотна. Для этого в последнее

время широко стали применять стабилизацию и укрепление грунтов, используя для этих целей комплексные минеральные вяжущие. Это направление сегодня широко развивается ввиду того, что в нормативных документах впервые за последнее время повышены требования к модулю упругости рабочего слоя земляного полотна».

В свою очередь и заместитель директора филиала ФГБУ «Росдортехнология» в г. Чебоксары **Ольга Воробьева**, выступая на международном конгрессе «Транспорт и строительство», отметила, что в числе эффективных технологий, позволяющих сделать прочное основание и сохранить дороги для потомков, в первую очередь укрепление грунтов. «Второе — это регенерация слоев дорожной одежды. Эта технология сейчас получила новое развитие, и она также у нас отвечает за то, чтобы основание нашей дороги было более прочным и более устойчивым, — отметила спикер. — Что касается технологий для покрытий, то единственное, наверное, правильное направление, по которому всем дорожникам нужно идти вперед, — это асфальтобетонные смеси, запроектированные объемно-функциональным методом». По словам Виктора Ушакова, в тренде сегодня — использование при капитальном ремонте холодной регенерации дорожных одежд (ресайклинга). Также, по его данным, ввиду повышения интенсивности нагрузки на дорожное полотно, которые дают ТС, и увеличения нормативных сроков эксплуатации дорог по всей стране активно начинают использовать цементно-бетонные основания.



Отремонтировано, реконструировано и построено дорог*

Установлено светофоров*

Год	2019	2020	2021	Год	2019	2020	2021
Тыс. км	16	16,5	16,5	Тыс.	3,4	2,2	2,5

«Необходимо применять прочные основания: щебеночно-песчаные смеси, укрепленные цементом, цементобетонные основания, — убежден Виктор Ушаков. — Что касается асфальтобетонных покрытий, то ведется работа по улучшению качества битумов. Кроме того, сегодня активно применяются геосинтетические материалы, к которым раньше относились с большой осторожностью: армирование и оснований, и земляного полотна, и покрытий».

Эксперт добавил, что перспективным для отрасли является применение композитных материалов, однако наши дорожники находятся только в начале этого пути. «Речь идет о легких, прочных, коррозионностойких и морозостойких материалах. Всеми этими свойствами обладают композитные материалы. И поэтому они должны широко внедряться в дорожную отрасль, что позволит нам строить долговечные и качественные автомобильные дороги», — уверен Виктор Ушаков.

На местах. Новые материалы и технологии в дорожном хозяйстве внедряются в разных регионах страны. Один из передовиков — Архангельская область, где в числе прочих используется технология

устройства слоев покрытий из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА 16 по ГОСТ Р 58406.1-2020. По словам министра транспорта Архангельской области **Сергея Роднева**, применение ЩМА повышает износостойкость дорожного полотна и увеличивает срок его эксплуатации. Покрытие остается стабильным при механических воздействиях, кроме того, оно характеризуется повышенным коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги. Еще одна новинка, активно используемая в дорожном строительстве на территории региона, — технология применения металлических гофрированных водопропускных труб, которая значительно повышает экономическую эффективность проекта за счет сокращения сроков монтажа спиральновитых труб, увеличения периода эксплуатации и надежности водопропускной конструкции. Кроме того, по словам **Сергея Роднева**, хорошо зарекомендовало себя применение атмосферостойких сталей в конструкции мостов. В 2020 году при капитальном ремонте моста через реку Юбра на км 65+783 автомобильной дороги «Пинега (Кулогоры) — Чакола — Пиримень» в Пинежском районе Архангельской области регион одним из

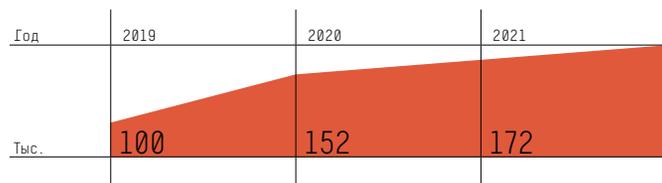
первых в России выполнил устройство пролетного строения из стали 14 ХГНДЦ, отличающейся повышенной стойкостью к атмосферному воздействию. В среднем за период эксплуатации мостов затраты на антикоррозионную защиту в 4-5 раз перекрывают стоимость самих конструкций. Технология холодной регенерации дорожных одежд (ресайклинга) является основной среди тех, которые используются при ремонте дорог в Саратовской области.

«В результате получается новое дорожное основание с более длительным сроком эксплуатации. Большинство наших объектов именно по этой технологии и делались. Это и автомобильная дорога «Степное — Мечетное — Любимово» в Советском районе, и автомобильная дорога «Хвалынский — Ивановка — Алексеевка», и автомобильная дорога Р-228 «Сызрань — Саратов — Волгоград» в Хвалынском районе, и многие другие», — отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области **Алексей Петаев**.

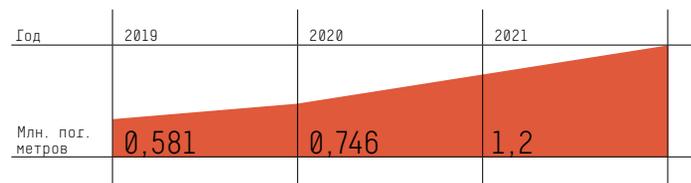
А в Вологодской области с 2021 года на всех дорогах, ремонтируемых в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», применяется технология



Установлено дорожных знаков*



Выполнено устройство барьерного ограждения*



устройства слоев дорожной одежды из асфальтобетона по новым ГОСТам. «Кроме того, на таких объектах, как подъезд к г. Красавино (северный), Избоищи — Наумовское — Кабожа (гр. Новгородской области), Сергиев Посад — Калязин — Рыбинск — Череповец и Новинка-Нестерово в Череповецком районе, подъезд к с. Верховажью, Новое — Виктово в Вологодском районе, М-8 «Батово — Вараксино и Грязовец — Чернецкое» в Грязовецком районе использована технология применения геосинтетических материалов в конструктивных элементах дорожной одежды и земляном полотне», — рассказал начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области **Андрей Накрошаев**.

Ленинградская же область, по словам председателя регионального комитета по дорожному хозяйству **Дениса Сегова**, стала одной из первых в России, кто стал использовать асфальт, разработанный по методу объемного проектирования. «Такая смесь разрабатывается индивидуально под каждую дорогу с учетом ее нагрузок и климатических

особенностей. Она лучше противостоит образованию колеи и в целом менее склонна к износу, так как щебень и вяжущий компонент подбираются по особо определенным параметрам, — пояснил глава дорожного комитета. — Кроме того, мы используем литой асфальт, который незаменим для путепроводов и мостов. Даже пошли дальше: на новом путепроводе во Всеволожске литой асфальт стал цветным. Пешеходные дорожки были сделаны из красного и синего асфальтобетона под цвет герба города. Литой асфальт отлично защищает элементы пролетного строения от коррозии».

Дорогам — цифру. Эксперты отмечают, что в дорожном строительстве, как и во многих других отраслях, сегодня очень активно используются цифровые инструменты.

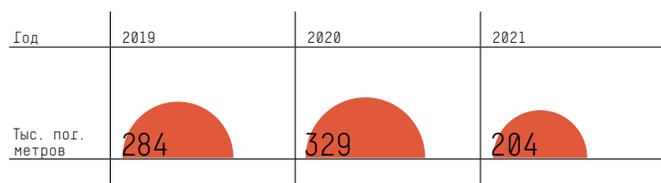
«Без цифровизации мы сейчас уже не можем представить себе работу всей нашей дорожной отрасли: оцифровку дорог, внедрение каких-то новых инструментов — об этом говорится не только на городском и региональном уровнях, но и на федеральном уровне», — подчеркнул в своем

приветственном слове на международном конгрессе «Транспорт и строительство» *руководитель государственного казенного учреждения Республики Башкортостан «Центр организации дорожного движения» Мансаф Нузакаев*.

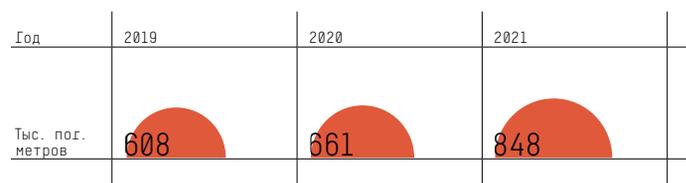
А Виктор Ушаков, в свою очередь, поделился мнением о том, что цифровизация в дорожной отрасли сегодня развивается очень активно, причем цифровые технологии используются на всех этапах выполнения дорожных работ, начиная от проектирования объектов с применением BIM-технологий, применения беспилотных летательных аппаратов и заканчивая использованием 3D-систем при выполнении дорожно-строительных работ. «Сотрудники кафедры «Строительство и эксплуатация дорог» ФГБОУ ВО «МАДИ», которую я возглавляю, сейчас занимаются разработкой цифровых технологий по оценке транспортно-эксплуатационного состояния автодорог и оптимального назначения ремонтных мероприятий. Такая разработка, касающаяся именно этого аспекта, для нашей страны уникальна. Она базируется на создании цифровой базы данных, на основе которой можно прогнозировать дальнейшие изменения состояния дорог



Выполнено устройство пешеходного ограждения*



Выполнено устройство освещения*



и разрабатывать технологии восстановления транспортно-эксплуатационного состояния дорог», — поделился Виктор Ушаков. В пресс-службе Росавтодора отметили, что вопросу модернизации и технологического развития отечественной дорожной отрасли, а также поддержке научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ сегодня уделяется большое внимание. Так, в целях инновационного развития отрасли в системе Федерального дорожного агентства принята Стратегия, которая определяет вектор развития инновационной деятельности на период до 2025 года. Между Росавтодором и ППК «Российский экологический оператор» заключен меморандум о взаимодействии, направленном на устойчивое развитие и эффективное использование вторичных материальных ресурсов при осуществлении дорожной деятельности с соблюдением требований ТР ТС 014/2011. В пресс-службе организации отметили, что в планах на ближайшее будущее — дальнейшее исследование возможности многократного возврата RAP в составы горячих асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей, а также применения составов асфальтобетонных смесей

с содержанием RAP более 50%. **Планирование как залог успеха.** Важной вехой в истории отрасли стало утверждение Правительством РФ в июне 2022 года плана дорожного строительства на ближайшие пять лет, или, как его еще называют, дорожной пятилетки. В него вошли более 250 мероприятий по строительству, реконструкции и ремонту дорог, которые будут реализованы в 2023-2027 годах. «Главная задача нашего пятилетнего плана — увязать все имеющиеся дороги в одну удобную для жителей сеть. При этом большую часть дорог мы планируем довести до нормативного состояния. Для этого будем проводить ремонт федеральных и региональных дорог, будем расширять трассы с двух до четырех полос, чтобы увеличить их пропускную способность и, соответственно, сократить время в пути. Построим 46 обходов крупных городов, чтобы обеспечить комфорт для их жителей и для проезжающих водителей», — отметил вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин.** Виктор Ушаков уверен, что сильная сторона такого решения прежде всего состоит в том, что впервые за долгие годы было определено именно пятилетнее

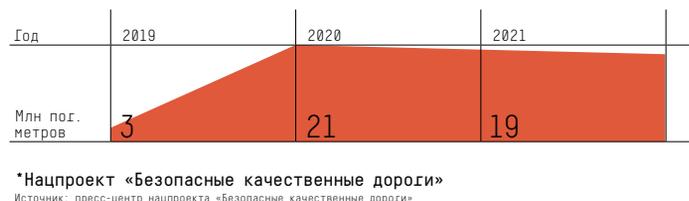
планирование, которое подразумевает четкие объемы выполняемых работ. «Это колоссальная программа, в которой расписан каждый объект: когда он будет начат и закончен. Такой формат планирования значительно облегчит и сделает более качественную работу подрядных организаций, ведь теперь они смогут планировать свою работу, заранее приобретая оборудование и увеличивая производственные мощности, — объяснил эксперт. — Очень важно, что в программе уделяется большое внимание региональной сети. Этого катастрофически не хватало прежде. Радует, что часть региональной сети будет переведена в опорную сеть и будет приводиться в нормативное состояние. Главная задача пятилетнего плана дорожного строительства, на мой взгляд, — обеспечить комфортное, скоростное и безопасное движение по территории страны, обеспечить эффективную перевозку грузов и создать сеть скоростных дорог, в отношении которых планы действительно грандиозные. Это и М-12 «Москва — Казань — Екатеринбург», и дорога «Меридиан» от границы Казахстана до границы Республики Беларусь, и многие другие проекты».



Обновлен пассажирский транспорт в 14 агломерациях*



Нанесено разметки*



В свою очередь генеральный директор АО «Донаэродорстрой» **Владимир Иванов** уверен, что пятилетний план представляет собой взвешенный и прагматичный подход к развитию дорожной сети в стране.

«Главная задача, которую озвучили в федеральном правительстве, — увязать все имеющиеся дороги в единую и удобную сеть. Это, в свою очередь, позволит нашей экономике за счет мультипликативного эффекта лучше адаптироваться к внешнему санкционному давлению. Даст бизнесу возможность перестроить логистику, быстрее и дешевле доставлять грузы, создаст новые рабочие места в регионах, повысит качество жизни миллионов людей, — уверен эксперт. — Объекты, указанные в пятилетнем плане, важны для того региона, в котором они будут реализовываться, в частности и для дорожной сети Российской Федерации в целом. Они все по-своему масштабны, значимы и будут играть свою индивидуальную роль в общей инфраструктуре страны. В их числе есть и объекты, которые возводит АО «Донаэродорстрой». Например,

Дальний западный обход Краснодара — серьезнейшая автодорожная стройка. Объект спроектирован таким образом, чтобы 51,2 км автомагистрали не проходили в городской черте столицы Краснодарского края, не затронули зону других населенных пунктов Кубани. Тем самым ДЗОК возьмет на себя транзитный трафик, который сейчас идет по существующему участку М-4 и в черте города Краснодара. Это улучшит экологическую ситуацию, существенно увеличит пропускную способность и сократит время в пути к Черному морю и будет способствовать дальнейшему социально-экономическому развитию ЮФО».

Реализация пятилетнего плана запланирована в Брянской, Владимирской, Ярославской, Архангельской, Вологодской, Саратовской областях и других субъектах РФ. Например, реализация пятилетнего плана дорожного строительства в Архангельской области включает в себя реконструкцию моста через Никольское устье Северной Двины и реконструкцию автодороги М-8 «Холмогоры» Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск на подъезде к городу Северодвинску на участке км 0+700 — км 13+000.

«Цель реализации проекта по реконструкции моста через Никольское устье Северной Двины — обеспечение транспортной доступностью острова Ягры в Северодвинске. Существующий двухполосный мост расположен в северо-западной части города, пересекает Никольское устье Северной Двины, соединяя материк с островом. Данное мостовое сооружение эксплуатируется более 60 лет без капитального ремонта и является единственным объектом транспортной инфраструктуры острова Ягры с материковой частью города. На островной территории проживает порядка 30 тыс. человек, здесь расположены и производственные мощности градообразующих предприятий», — отметил Сергей Роднев.

Объект включает в себя строительство автомобильного моста через Никольское устье и реконструкцию Ягринского шоссе на участке от улицы Октябрьской до улицы Транспортной. Предусматривается расширение проезжей части до четырех полос движения, устройство тротуаров, велодорожки, ливневой канализации, наружного освещения и перекладка существующих инженерных сетей. Строительная длина объекта составляет

2,9 км, в том числе мост 185,8 м. Осенью 2022 года по двум полосам нового моста будет открыто техническое движение, и подрядчик приступит к работам по демонтажу старого моста, а в сентябре 2023 года новый мост будет введен в эксплуатацию. В Саратовской области пятилетним планом предусмотрено строительство обхода региональной столицы с мостовым переходом через реку Волгу.

«В Саратове через Волгу есть два моста, но один постройки 1965 года, и он, конечно, уже не справляется с тем интенсивным автомобильным движением, которое сложилось за последние годы. Второй построен на достаточном удалении от Саратова и Энгельса — главных городов, составляющих основной поток автомобилистов. Поэтому третий мост и обход Саратова — это, пожалуй, необходимость, — объяснил Алексей Петаев. — В настоящее время проект строительства третьего этапа Южного обхода г. Саратова, включающий строительство мостового перехода протяженностью 11 км, проходит процедуру экспертизы». В рамках пятилетнего плана дорожного строительства была предусмотрена реализация еще одного значимого проекта — завершение строительства самого длинного искусственного сооружения в Вологодской области — моста через Шексну в Череповце. Объект был сдан досрочно.

«Для города Череповца — ядра Череповецкой городской агломерации — строительство Архангельского моста через реку Шексну стало ключевым инфраструктурным проектом в дорожной сфере. Новое искусственное сооружение сняло ту транспортную напряженность, которая приходилась на единственный в городе Октябрьский мост. В свою очередь Архангельский мост способствует созданию дублирующего маршрута, перераспределению транспортных потоков автотранспорта, выводу их за пределы центральных улиц Череповца, а также в перспективе он позволит реализовать крупные транспортные проекты на Волго-Балтийском водном пути, на Северной железной дороге в районе станции Череповец II, — пояснил Андрей Накрошаев. — Новый мост завершил создание транспортного кольца города Череповца, связав между собой четыре крупных микрорайона, и обеспечил создание условий для кольцевого движения общественного транспорта.

Также он значительно упростил транспортную доступность работников к производственным площадкам ПАО «Северсталь» и АО «Апатит». Таким образом, Архангельский мост стал частью инфраструктурного каркаса Северо-Западного и Центрального федеральных округов и позволил расширить транспортно-логистический коридор в южном направлении, увеличить транзитные перевозки и укрепить связь Вологодской области в целом и Череповецкой городской агломерации в частности с центральными регионами страны».

Задел на будущее. «Принятые сегодня решения совсем скоро дадут результаты. Но важно смотреть и в будущее, уже сейчас задумываться над тем, что может усовершенствовать работу дорожной отрасли в перспективе, — уверен Виктор Ушаков. — Мое мнение — необходимо в разумных пределах развивать строительство как асфальтобетонных, так и цементобетонных покрытий, ведь они позволят нам создать дороги, срок службы которых будет превышать 30 лет. Эта технология нам знакома, но, увы, сейчас забыта. Сегодня мы имеем большую востребованность битума, дефицит которого вызвал значительное его удорожание, а вслед за этим — рост цены и дорожного строительства в целом. Однако почти в каждом регионе нашей страны довольно хорошо развита цементная промышленность». Специалист отметил и то, что важно создать основательную нормативную базу, которая позволит внедрять новые технологии в процесс дорожного строительства, а также необходимо актуализировать стоимостные расценки материалов. В свою очередь в пресс-службе Росавтодора пояснили, что этому направлению уделяется большое внимание. По их словам, пятилетний план дорожной деятельности еще на этапе своего создания и согласования подразумевал системную работу по нормативному регулированию, и к настоящему моменту уже приняты около 50 законов и 300 различных поправок для дорожной отрасли, в том числе с учетом текущих экономических реалий и необходимости принятия масштабных антикризисных мер. В ближайшую же пятилетку работа над совершенствованием нормативно-технической базы продолжится. ||

10 говорящих цифр

84 субъекта РФ

участвовали в реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в 2021 году.

6 федеральных проектов

входят в структуру нацпроекта.

6 тыс. объектов

вошло в программу федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в прошлом году.

250 км федеральных трасс

вошло в программу федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» в 2021 году.

66%

всех контрактов в прошлом году предусматривали использование современных технологий.

5833

— общее количество строящихся, реконструируемых, ремонтируемых объектов в 2022 году.

132,26 млн м²

— укладка верхнего слоя дорожного покрытия в этом году.

145,28 млрд рублей

— освоение ИМБТ в 2022 году.

35 млрд рублей

выделено дополнительно на строительство федеральных трасс в этом году.

Соединяя берега

Главный итог 2022 года для АО «АвтодорМост» — завершение первого строительного объекта — моста через реку Устья

Специализированное мостовое предприятие «АвтодорМост» основано в 2013 году путем слияния двух его исторических предшественников — Поморского и Вельского мостовых управлений. За неполные 10 лет своей истории предприятие сумело вырасти в серьезного игрока на строительном рынке. Его основной профиль — содержание и ремонт мостов и искусственных сооружений в Архангельской области. Сегодня компания осваивает новое для себя направление — строительство мостов.



Алексей Прожерин



Основным видом деятельности организации является эксплуатация дорожных сооружений: мостов, путепроводов и арок. АО «АвтодорМост» выполняет весь цикл работ, связанных с содержанием региональных мостов в соответствии с действующими российскими нормативами и стандартами. На сегодняшний день это 406 искусственных сооружений на автодорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения во всех 19 районах Архангельской области.

«Мы осуществляем весь комплекс работ по содержанию мостов — от осмотров и текущего ухода до профилактических и планово-предупредительных ремонтных работ, — поясняет генеральный директор АО «АвтодорМост» Алексей Прожерин. — В 2022 году мы провели такие ремонты на девяти мостовых сооружениях, вследствие чего была увеличена их грузоподъемность. Именно в правильном содержании во многом кроется залог долговечности мостов и обеспечение надежного и безопасного движения по ним в любое время года». В текущем году предприятие выполняет также работы по капитальному ремонту моста через р. Лапа в Приморском районе. Это капитальный бетонный мост протяженностью 30 метров.



«Каждый объект ремонта добавляет и разнообразит наш опыт в применении различных технологий, например, на этом объекте мы впервые попрактиковались в устройстве буронабивных свай. Уверен, приобретенный опыт позволит предприятию в будущем реализовывать самые сложные по техническому решению проекты по возведению мостовых сооружений», — резюмирует Алексей Прожерин.

А в Устьянском районе «АвтодорМост» в этом году завершает строительство мостового перехода через реку Устья на 139-м километре региональной автодороги Шангалы — Квазеньга — Кизема. Генеральным подрядчиком по выполнению работ является АО «Котласское ДРСУ», которое занимается устройством подходов к мосту,

строительством моста занимается «АвтодорМост». Этот мост длиной почти 130 метров станет особой вехой в истории предприятия как его первый строительный объект. Сложность ему придает и тот факт, что работы ведутся в труднодоступной местности вдали от асфальтовых дорог. Однако качество работ, надежность и долговечность объекта для компании всегда были на первом месте, поэтому мостостроители со всей серьезностью подошли к реализации этого проекта. Сегодня предприятие «АвтодорМост» располагает современным парком машин и техники для выполнения специфических видов работ. Различные бурильные и сваебойные установки, а также современные вибропогрузчики применяются при создании свайных фундаментов, установке железобетонных и деревянных опор. Для полного обследования мостов используется мобильная смотровая машина. Предприятие ежегодно обновляет парк техники. Так, для строительства моста через Устья был специально приобретен бетономеситель CARMIX для производства бетонной смеси, а для перевозки железобетонных балок — специальный прицеп.

Текст: Валерия Якимова

Залог безопасности и комфорта

Более чем за полувековую историю Котласское ДРСУ привело в порядок сотни километров дорог на юге Архангельской области

57 лет исполнилось в 2022 году одному из передовых дорожно-строительных предприятий Архангельской области АО «Котласское ДРСУ». Основной вид деятельности управления – содержание региональных и муниципальных дорог в четырех районах на юге Архангельской области. Предприятие работает в рамках региональных программ и проектов, в том числе нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», и достаточно успешно решает поставленные задачи.



Константин Олейник



В ведении Котласского ДРСУ находятся дороги Котласского, Красноборского, Вилегодского и Ленского районов Архангельской области. В зоне их ответственности региональные дороги общей протяженностью 1111 км, и порядка 300 км муниципальных дорог. «Наша задача – содержание дорог в зимнее и летнее время, – рассказывает генеральный директор АО «Котласское ДРСУ» **Константин Олейник**. – Зимой дороги очищаем от снега, обрабатываем противогололедными материалами, устанавливаем временные или постоянные дорожные знаки, устраняем скользкость и проч. Летом – ямочный ремонт. Кстати, делаем его как с помощью струйно-инъекционной технологии, так и с помощью горячего метода укладки асфальтобетона. У нас есть необходимая материальная база и квалифицированные кадры, что дает возможность успешно решать поставленные задачи».

ДРСУ – одно из первых предприятий в регионе, с которым был заключен контракт «жизненного цикла» на содержание дороги. Это самая загруженная региональная автотрасса Усть-Вага – Ядриха в Котласском районе. «Мы сделали капитальный ремонт этой дороги – поясняет **Сергей Сапожников**, заместитель директора по содержанию. – Теперь в



течение пяти лет будем осуществлять ее содержание: нанесение разметки, содержание в зимний период и т.д.». Задач у Котласского ДРСУ много. Например, одним из последних проектов, где были задействованы мощности управления, стала модернизация в 2021 году аэропорта в г. Котласе. Есть у предприятия опыт и в строительстве мостовых сооружений. Еще в 2001 году ДРСУ участвовало в возведении моста через Малую Северную Двину. Сегодня предприятие вместе с субподрядчиком АО «АвтодорМост» строит мост через реку Устью региональной дороги Шангалы – Квазеньга – Кизема, а также подходы к мосту протяженностью 5,6 км. Котласское ДРСУ выступает в качестве генподрядчика, держа на круглосуточном контроле все вопросы качества



строительства объекта. Предприятие с первых дней включилось в работу по реализации мероприятий в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В этом году до начала декабря планирует завершить масштабный ремонт дороги Ядриха – Удима в Котласском районе. Также в этом году будет заасфальтировано более 12 км участка дороги Усть-Вага – Ядриха, который расположен в Красноборском районе, и отремонтировано 4,2 км переходного типа покрытия дороги Ватса – Дурницыно – Козьмино в Котласском районе. «Эти проекты имеют стратегически важное значение для региона, – подчеркивает **Дмитрий Емельянов**, главный инженер предприятия. – Например, дорога Ватса – Дурницыно – Козьмино – одна из немногих, которая ведет к жемчужине юга Архангельской области – городу Сольвычегодску. Большая работа ведется и по муниципальным дорогам. Главное, чтобы все работы были выполнены точно в срок и на высоком уровне. Качественные дороги – это первое условие безопасности и комфорта дорожного движения».

Текст: Валерия Якимова

Идут своей дорогой

Оборот крупнейших компаний отрасли — десятки миллиардов рублей

Главным драйвером развития дорожной отрасли вот уже четвертый год остается нацпроект «Безопасные качественные дороги». Правительство отмечает, что только за первые три года реализации нацпроекта удалось обновить почти 50 тыс. км автотрасс. Это не только привело к росту качества передвижения по дорогам страны и к заметному сокращению числа ДТП, но и значительно пополнило бюджеты дорожных компаний.

Текст: Сергей Семенов



Состояние дорожной сети в России долгое время было настоящей головной болью правительства и одним из главных поводов для многочисленных шуток в различных юмористических ток-шоу. Причем какое-то время не помогали даже сверхприбыли от продажи углеводородов, и если федеральную дорожную сеть еще кое-как удавалось держать в приемлемом состоянии, то региональные, межмуниципальные трассы находились в жалком виде вплоть до середины 2010-х. Поворотным моментом в этой истории стал 2016 год, когда президент **Владимир Путин** под впечатлением от поездки в один из городов-миллионников, отметил, что состояние дорог — это серьезная проблема и вызов для развития страны. Уже в 2017-2018 годах Минтранс РФ начал реализацию приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», главным результатом которого стало доведение доли отремонтированных дорог в 36 городских агломерациях с 38% до 62%. Полученный опыт был признан успешным, и нацпроект продлили сначала до 2024-го, а затем и до 2030 года. С момента старта в 2019 году по нацпроекту удалось отремонтировать более 48 тыс. км дорог.

С момента старта в 2019 году по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» удалось отремонтировать более 48 тыс. км дорог.

Набрали скорость. Важно отметить: деньги деньгами, но объемы и скорость строительства и ремонта дорог также крайне важный фактор, влияющий как на состояние сети, так и на восприятие ее со стороны населения. И здесь дорожным строителям тоже есть чем гордиться. Если в первые годы реализации нацпроекта значительная часть бюджетов оставалась неосвоенной, а госзадание в значительной степени невыполненным, то, например, в 2021 году было освоено уже свыше 99% выделенных средств, что является отличным показателем как по сравнению с другими отраслями, так и с другими нацпроектами. По этому поводу дорожников даже похвалил *заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин*, выразив уверенность что с 2022 года показатель освоения средств будет очень близок к 100%. В августе вице-премьер, докладывая о промежуточных итогах реализации нацпроекта, отмечал, что выполнено около 60% запланированных на год объемов — уложено почти 75 млн кв. метров дорожного покрытия. «Дорожники идут с опережением графика, чтобы, если вмешается, например, погода, мы держались изначальных планов», — прокомментировал вице-премьер. *Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков* сообщил, что в России в первом полугодии введено в эксплуатацию более 1,2 тыс. региональных объектов из плана 2022 года. Их общая протяженность составляет свыше 2,5 тыс. км. На сайте Правительства РФ говорится, что всего в этом году по нацпроекту планируется привести в нормативное состояние более 16 тыс. км трасс и улично-дорожной сети городских агломераций. Если же вернуться к итогам 2021 года, то, как сообщила пресс-служба Росавтодора, после строительства и реконструкции были введены в эксплуатацию 19 объектов общей протяженностью 152,8 км (при целевом показателе 146,4 км), а





также еще 45 объектов обустройства автодорог. Что касается ремонта и капремонта, то в общей сложности в 2021 году сданы в эксплуатацию 6066,9 км автодорог.

Отдельной строкой Росавтодор коснулся итогов работы в части улучшения ситуации с ДТП. Так, на подведомственных трассах было зафиксировано снижение общего количества ДТП на 0,3%, а раненых — на 0,1%. «Необходимо продолжать взаимодействие в рамках региональных комиссий по безопасности дорожного движения. Со всеми главами субъектов мы обсуждаем данную тему. Ни с кем нет недопонимания. Так что остается только «докручивать» имеющиеся наработки конкретными, точечными мероприятиями и методологическими действиями, которые и дальше будут приводить к снижению аварийности на дорогах», — резюмировал Роман Новиков.

Миллиарды из асфальта. Одними из главных бенефициаров развернувшегося в стране масштабного дорожного строительства стали крупнейшие подрядчики, заработки которых изменились пропорционально бюджетам, которые государство вкладывает в отрасль. Согласно данным аналитического центра холдинга «ЕвроМедиа», лидером отрасли уже много лет остается ПАО «Мостотрест», которое в 2020 году было реорганизовано в АО «Дороги и мосты». Компании после значительных проблем последних лет удалось сохранить не только весь топ-менеджмент, но и основной портфель заказов. Так, АО «Дороги и мосты» возводит такие крупные объекты, как участок основного хода Юго-Восточной хорды в Москве (со съездами на Третье транспортное кольцо (ТТК), Рязанский проспект и Нижегородскую улицу), первый этап обхода Набережных Челнов и Нижнекамска, объездную дорогу вокруг Твери по трассе М-11. Анализ тендерной документации показывает, что АО «Дороги и мосты» достаточно часто является единственным участником крупных конкурсов, что будет определять лидерство компании и в дальнейшем. Пожалуй, единственная компания, которая в ближайшее время может бросить вызов лидеру, — «Трансстроймеханизация», которая также выполняет значительные объемы работ на дорожном рынке. В частности, в сентябре она стала единственным участником конкурса

Лидером отрасли уже много лет остается ПАО «Мостотрест», которое в 2020 году было реорганизовано в АО «Дороги и мосты».

на проектирование и строительство 8-го этапа трассы М-12 протяженностью 66 км за 123,2 млрд руб., получив самый крупный по стоимости контракт на строительство участков трассы М-12 (Москва — Нижний Новгород — Казань) из уже разыгранных. В числе строящихся сейчас объектов на сайте компании указаны такие крупные участки, как «8-й этап км 663 — км 729 с мостовым переходом через р. Волгу (Республика Татарстан)», «Строительство и реконструкция автодороги А-289 Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — автомобильная дорога А-290 Новороссийск — Керчь (1-й этап)», «Строительство обхода г. Боброва в Воронежской области», «Реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 1036 — км 1072 в Ростовской области (обход Аксая)». Разбавляет московскую компанию в топ-3 крупнейших дорожных компаний страны «ВАД», чья деятельность в основном сосредоточена в северо-западной части страны, а с недавних пор и в Крыму. Как сообщили в пресс-службе «ВАД», общая протяженность введенных в эксплуатацию вологодскими дорожниками в 2021 году автодорог составила 948,5 км. Среди крупнейших объектов — участок с 116 по 224 км (Владимирская область) трассы М-12, участок автодороги Симферополь — Евпатория — Мирный в Республике Крым (от села Скворцово до пересечения с региональной дорогой Евпатория — порт Мирный вблизи села Уютное с обходом озера Сасык-Сиваш), первый этап строительства Северного обхода г. Калининграда, капитальный ремонт участка трассы А-119 Вологда — Медвежьегорск — автодорога Р-21 «Кола» с 6,1 по 14,8 км, участки автодороги А-181 «Скандинавия» с 65 по 80 км и с 80 по 134 км.||

20 крупнейших автодорожных компаний России

Место	Название компании	Регион	Выручка, млрд рублей
1	АО «Дороги и мосты»	Москва	119,9
2	ООО «Трансстроймеханизация»	Москва	93,6
3	АО «ВАД»	Вологодская область	81,7
4	АО «Дорожно-строительная компания «Автобан»	Москва	76,4
5	АО «ПО «Возрождение»	Санкт-Петербург	24,4
6	ООО «НПС Аксай»	Москва	22,8
7	АО «Донаэродорстрой»	Москва	19,6
8	АО «Ханты-Мансийскдорстрой»	ХМАО-Югра	18,7
9	ООО «Дорожная строительная компания»	Тверская область	18,6
10	ООО «ИБТ»	Москва	15,7
11	ООО «Концессионная строительная компания №3»	Москва	14,8
12	АО «Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие»	Тюменская область	14,7
13	АО «Ямалтрансстрой»	ЯНАО	14,6
14	АО «Центрдорстрой»	Москва	13,8
15	ООО «Технострой»	Санкт-Петербург	13,7
16	ООО «Концессионная строительная компания №1»	Москва	12,4
17	ООО «Региональная концессионная компания»	Хабаровский край	12
18	ООО «РСК»	Москва	11,5
19	ООО «Строительная компания «Орион Плюс»	Ленинградская область	11
20	ООО «Магистраль Северной столицы»	Санкт-Петербург	10,8

Как мы считали. В рейтинг вошли крупнейшие в России организации, специализирующиеся на строительстве, ремонте и обслуживании автомобильных дорог и автодорожной инфраструктуры. Основанием для ранжирования послужил объем выручки в рублях по итогам 2021 года. Информация для рейтинга предоставлена самими компаниями, а также взята из официальных годовых отчетов, сайтов и системы анализа финансовой информации СБИС.

Рейтинг носит ознакомительный характер и может использоваться только в частном порядке. Редакция будет признательна за дополнения и уточнения.



Михаил Блинкин: «Процесс урбанизации неизбежен»

Несколько лет назад большой резонанс в обществе вызвал доклад ООН, в котором прогнозировался взрывной рост урбанизации. В частности, в данном документе утверждалось, что к 2030 году в мире сформируется 43 мегагорода с населением от 10 миллионов человек в каждом, а к 2050 году две трети живущих на земле людей станут горожанами. О том, сбываются ли эти прогнозы в России, успевает ли развитие дорожной сети за ростом территорий и каким критериям должны отвечать города будущего, мы поговорили с ординарным профессором НИУ «Высшая школа экономики», научным руководителем факультета городского и регионального развития, директором института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаилом Блинкиным.

Текст: Елена Серегина



Михаил Яковлевич, идет ли Россия по пути укрупнения городов? Или же этот процесс приостановила пандемия, показавшая, что многие из нас могут работать в домашнем режиме, находясь за много километров от места приложения труда?

Недавно были опубликованы детальные результаты всероссийской переписи населения 2020 года, по которым можно

проследить, как у нас увеличивается число городов-миллионников и городов с населением от полумиллиона до миллиона человек. Так вот по всем разделам укрупнения городов идет ровно тот же сдвиг, что и во всем мире. И мы никуда от этого не денемся, прежде всего потому, что процент сельского населения неуклонно сокращается и будет сокращаться в дальнейшем.

И это несмотря на то, что Россия с ее земельными угодьями по результатам 2021 года является одним из ведущих в мире экспортеров зерновых культур: применение современных технологий с высокой производительностью отменяет необходимость привлекать к данному труду большое число работников. Что касается иллюзий, связанных с возможностью массового перевода сотрудников на удаленку, то они разбиваются об элементарные цифры: для полноценной работы сотрудника в удаленном режиме необходимо, чтобы количество комнат на одного городского жителя составляло примерно 1,5 и более. Это, конечно, не бог весть какое требование. Однако в России не все могут себе это позволить [кроме застройки класса Luxury и отчасти бизнес-класса]. Кроме того, согласно нормам СанПиН, рабочее место с компьютером должно занимать 6 метров. И где, спрашивается, оборудовать такое рабочее место, например, в двухкомнатной квартире семье с двумя детьми? Уверен, что уход на удаленную работу в условиях наших скромных жилищных стандартов — вещь на сегодняшний день абсолютно нереальная.

Гораздо реалистичнее выглядит возможность удаленной работы в коворкингах. Их активное развитие мы наблюдаем в первом 20-летию XXI века. И эта тенденция продолжится: для коворкингов сейчас есть масса свободных территорий в хорошо обжитых районах, куда каждый желающий житель микрорайона может добраться пешком.



А насколько реалистичными вы считаете прогнозы относительно массовой миграции в пригороды?

Честно говоря, перспектива жизни в пригородах, или субурбиях, мне нравится. Я неоднократно бывал в канадских, американских, североамериканских субурбиях. И должен заметить, что там действительно очень приятно жить, особенно семье с детьми. Вопрос только вот в чем: такие жилые поселки — это не дача в советском смысле с земельными участками от 6 соток и низкой плотностью населения, а комплекс стационарного жилья, состоящий из односемейных домиков. И плотность местной дорожной сети должна составлять не менее шести, а лучше восьми километров автомобильных дорог на квадратный километр территории: иначе из этой субурбии жители просто не смогут выбраться. При этом средний показатель плотности местной дорожной сети в России составляет порядка полутора километров дорог на квадратный километр территории. В таких условиях жилье в субурбии — это просто дача, но не постоянное место жительства.

Еще одна тенденция последних десятилетий — объединение городов в агломерации. Наше издание проводило опрос на тему присоединения небольших территорий к крупным городам, находящимся рядом с ними. Выяснилось, что среди экспертов отрасли существуют две диаметрально противоположные точки зрения: кто-то говорит, что агломерации — это закономерное благо, а кто-то — что это неизбежное зло.

«Мировой опыт показывает, что лучшая практика — это координация муниципальных образований, входящих в агломерацию. Мы к этой модели со временем придем».

Каково ваше мнение по данному вопросу?

Я бы не был столь категоричен в своих оценках. Агломерации сегодня — это некая объективная тенденция. Вопрос в том, как агломерации управляются как объекты социально-экономической жизни. Здесь есть совершенно разный мировой опыт. Например, опыт Филадельфийской агломерации, которая находится на стыке трех штатов и куда входит примерно 50 муниципальных образований. Здесь впервые в мировой практике была создана структура под названием Metropolitan Planning Organization (MPO), у которой законодательно прописаны определенные полномочия, опирающиеся на местную налоговую базу. В MPO входят архитекторы, проектировщики, транспортные планировщики. Когда в начале 90-х годов было принято решение о том, что бюджетные деньги из федерального дорожного фонда США на местные транспортные проекты могут прийти только при наличии согласованного решения с MPO, она превратилась в очень влиятельную организацию: координация застройки, землепользования и новых транспортных проектов стала происходить именно на территории агломерации.

Обращаясь к отечественному опыту, должен отметить, что очень многое изменилось с назначением на пост главы Москвы Сергея Собянина: стал эффективно работать координационный центр Московского транспортного узла, в котором представлено московское правительство, Минтранс России, РЖД. То есть в отечественной практике мы пришли примерно к такой же разумной организационной модели, как на Западе. Мировой опыт показывает, что лучшая практика — это координация муниципальных образований, входящих в агломерацию. Мы к этой модели со временем придем, потому что в рамках наших национальных проектов, прежде всего «Безопасные качественные дороги», — наличие документов транспортного планирования по Чебоксарской, Уфимской, Саратовской агломерациям является формальным основанием для прихода федеральных денег в транспортные проекты по Бюджетному кодексу РФ. Если вы между собой договорились и у вас есть конкретный документ, связанный с транспортным планированием в пределах агломерации, вы можете скооперироваться, чтобы реализовать крупный проект, выгодный для всех сторон.



Продолжая тему реализации масштабных проектов, оцените важность принятия так называемой дорожной пятилетки. Что ее реализация принесет в целом для развития территорий? И как вы оцениваете состояние дорожной сети сегодня?

К сожалению, по совокупным характеристикам дорожной сети (прежде всего их качеству и количеству) Россия в мировом рейтинге развития транспортной системы занимает не очень почетное место во второй сотне стран. Справедливости ради стоит отметить, что за последние 10 лет мы подвинулись со 136-го на 114-е место. И хотя ни то, ни другое радовать нас не может, очевидно, что прошлые годы показали: мы можем вырваться из своих дорожных проблем, систематически, может, не очень быстро, двигаясь в разумную сторону, потому что у нас есть определенная динамика, спрос и предложение. На спросе останавливаться отдельно. Спрос — это автомобильный парк, который за 30 лет вырос в 6 раз. И если в 1991 году на 1000 человек было 60-80 автомобилей, то сегодня во всех российских городах количество автомобилей на 1000 жителей — 300-400, а во Владивостоке вообще 650. Чтобы удовлетворить растущий спрос на качественные дороги, принят ряд серьезных политических решений, прежде всего национальные проекты «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Безопасные качественные дороги». Это как раз шаги

в сторону удовлетворения спроса, и шаги очень эффективные. Принятие пятилетней дорожной национальной программы, безусловно, очень хороший, правильный шаг, который я полностью поддерживаю. Вопрос только в том, что существующее отставание накапливалось столетиями, и оно не может быть преодолено всего за 5 лет. Главное сегодня — сохранение бюджетных ориентировок в пределах тех сумм, которые мы имели в последние годы при выполнении национальных проектов. Понятно, что в нынешних условиях гарантий того, что бюджетные назначения будут в полной мере исполнены, к сожалению, нет. Но это уже не мне, транспортному эксперту, об этом судить.

Еще один актуальный в связи с известными событиями вопрос — импортозамещение. Как вы оцениваете уровень зависимости России от зарубежной продукции в дорожной отрасли?

Проблема импортозамещения в дорожном хозяйстве стоит менее остро, чем, скажем, в авиации или в автопроме. Для ведения дорожных работ всех видов — строительства, ремонта и эксплуатации дорог низших категорий — в России есть почти все. Речь прежде всего о несложной дорожной технике (такой как скреперы, грейдеры, бульдозеры), которую производят в России и Белоруссии. Но как только мы говорим о строительстве дорог высших технических категорий и внеклассных мостов, импортозависимость очевидна. В таком случае требуются американские, шведские, немецкие, японские дорожные машины.

И несмотря на то, что в последние годы дорог высшей технической категории мы вводили не очень много, для страны этот сегмент крайне важен. Однако и здесь есть выход: практически у всех этих дорожных машин есть китайские аналоги. Потому что китайцы строят дорог высшей технической категории не просто больше, чем какая-либо другая страна, они строят их больше, чем все остальные страны вместе взятые. И если еще 30 лет назад в Китае дорог высших категорий не было как таковых, то к началу 2022 года таких дорог было уже в 1,5 раза больше, чем в Америке (порядка 160 тысяч километров). Понятно, что при таких объемах китайцы развивали собственную индустрию дорожно-строительных машин. Эти машины несколько уступают по техническому уровню японским, шведским или немецким аналогам, но в целом вполне неплохи. Необходимо добавить, что у нас есть некоторый временной лаг: имеющаяся импортная техника эксплуатироваться будет еще не один год. Возникнут только вопросы с приобретением ремкомплектов и расходников для эксплуатации машин, которые придется как-то решить на базе «параллельного» импорта.

Возвращаясь к теме развития городов, как вы считаете, каким образом и мегаполисы, и небольшие поселения можно сделать комфортными для жизни как с точки зрения удобства населения, так и с эстетической стороны?

Совершенно точно могу сказать, что качественную городскую среду невозможно подарить, она не может прийти



сверху. Городская среда приобретает на уровне местного самоуправления в складчину совместно с горожанами. При этом на уровне власти можно принимать решения, связанные с улучшением качества городской среды, с повышением качества застройки, с изменением ее плотности. Например, одним из разумных мероприятий с целью формирования комфортной среды стало решение властей Москвы о расширении тротуаров. Ведь когда мое пешеходное пространство становится комфортнее, последний километр я с удовольствием пройду пешком, а не буду искать способ на чем-нибудь его проехать. При этом падает нагрузка на транспортную систему города в целом. А если у нас с вами скверная пешеходная среда, то я буду стараться доехать сразу до своих дверей. И зачем мне это: автомобили, километры, маршруты, ну, в общем, транспортные эмоции? В данном случае решение власти совместно с общественным согласием приводит к необходимому результату — созданию комфортной городской среды.

Что касается архитектурной составляющей строящихся зданий, приведу пример почти идеального решения, которое мне чрезвычайно нравится. В этом году одним из победителей конкурса «Лучший реализованный проект в области строительства», который ежегодно организует московское правительство, стал ТРЦ на Павелецком вокзале. Являясь одним из членов жюри данного мероприятия, я обратил внимание коллег на то, что

этот проект идеален по деликатности. Дело в том, что слева и справа от нового ТРЦ, вдоль Садового кольца, находятся фасады Павелецкого вокзала и музея имени А.А. Бахрушина, которые хотя и не являются признанными памятниками архитектуры, но все равно представляют собой ценность, напоминающую об архитектуре начала XX века. Важно, что новый проект очень логично вписан в окружающую застройку — он не закрывает вид на знаковые здания города. Эта деликатность проектировщика по отношению к тому, что сделано раньше, позволяет назвать ТРЦ одним из лучших примеров современной застройки.

А как вы относитесь к такой позиции: давайте снесем все старое и построим новое, красивое, гораздо лучше, чем прежде?

На этот вопрос лучше всего ответил один из самых знаменитых архитекторов-урбанистов Европы Хосе Асебелью, главный архитектор Барселоны. Он сказал, что снос старого — это не менее творческий акт для архитектора, чем сооружение чего-то нового. Еще раз подчеркну: это творческий акт, а не пожелание охранителей и тем более не пожелание бизнеса. Вот к этому после периода многочисленных проб и ошибок мы постепенно приходим.

Михаил Яковлевич, а какими вы видите города будущего?

На самом деле есть прекрасное английское слово *liveable* (в переводе на русский — удобный,

приспособленный для жизни). Главное для будущего — это самое свойство. За счет чего этого можно достичь? Здесь две составляющие: сложный инженерно-экономический расчет и творческий взгляд архитектора. Хочу процитировать того же Хосе Асебелью, который сказал как-то, что в городе, построенном без точного расчета планировщика, так называемого *urban planning* (коммуникации, дороги, транспорт, энергоснабжение), жить невозможно, а в городе, построенном без творческой идеи архитектора, жить можно, но не нужно. Безусловно, достичь этого сочетания очень трудно, но я искренне верю, что его можно добиться. Что касается Москвы, то здесь в последние годы появилось большое количество уникальных объектов, даже в жилой застройке. Один из них — проект «Садовые кварталы» авторства ряда выдающихся русских архитекторов, прежде всего Сергея Скуратова. Сегодня в этот район водят частные экскурсии. И это просто удивительный феномен! Немаловажно, что изменения городской среды происходят не только в столице. Обратите внимание на Казань с ее прекрасной набережной и построенными к Универсиаде объектами. Примечателен Краснодар с его архитектурным шедевром — футбольным стадионам Галицкого и прилегающим парком. Таких примеров можно привести десятки. И чем больше у нас будет современных городов, чем больше мы сможем назвать примечательных объектов, тем комфортнее будет жить в нашей стране. ||

Отличный темп движения

В Кузбассе разработана пятилетняя программа дорожной деятельности на 2023-2027 гг.

Цель программы — довести к 2027 году до нормативного состояния 85% автомобильных дорог Кемеровской области, входящих в опорную сеть России. Кузбасс нацелен достигнуть данных показателей досрочно. Задачи амбициозные. Впрочем, для региона, который привык работать качественно и оперативно, вполне достижимые. О предварительных итогах уже проделанной работы в развитии дорожной инфраструктуры и об улучшении транспортной логистики, а также о масштабных проектах настоящего рассказал директор Дирекции автомобильных дорог Кузбасса Олег Шурыгин.

Олег Шурыгин



— Согласно разработанной пятилетней программе до нормативного состояния должно быть доведено 85% автомобильных дорог Кузбасса, входящих в опорную сеть страны. Мы этого показателя достигнем уже к началу 2026 года. А к 1 января 2028 года доля автодорог регионального и межмуниципального значения, приведенных к нормативному состоянию, будет составлять 93,86%. И это при требовании НП «БКД» достичь не менее 60% к концу 2030 года. Отмечу, что ранее на федеральном уровне были поставлены задачи привести к нормативному состоянию 50% автодорог к 2024 году. В Кузбассе же мы получим данное значение в текущем году.

В рамках задач НП «БКД» мы также в этом году завершаем ремонт на шести мостовых сооружениях и начаты работы на еще двух со сроком завершения в 2023 году. Немаловажно, особенно для нашего промышленного региона, что за пять лет на территории Кемеровской области устроено 18 автоматических постов весогабаритного контроля, до конца 2024 года их количество будет доведено до 24.

Одним из значимых событий, стартовавших в этом году, стало участие региона в одном из важнейших направлений



плана дорожной деятельности России — строительстве Северо-Западного обхода города Кемерово — автомобильной дороги 1Б категории с двумя полосами движения в каждом направлении, общего пользования регионального или межмуниципального значения Кемеровской области — Кузбасса и стоимостью более 45 млн рублей. В настоящее время ведутся работы по строительству основной дороги. В целом работы по объекту будут завершены в 2024 году. Кроме того, предусмотрено возведение 12 мостовых сооружений. Среди них: 4 транспортные развязки, мост протяженностью 884 погонных метра и экодук.

Строительство Северо-Западного обхода г. Кемерово способствует решению комплекса задач. Во-первых, ввод данного

объекта позволит вывести транзитные транспортные потоки из центральной части города, что приведет к увеличению пропускной способности улично-дорожной сети Кемерово и созданию условий для формирования единой системы скоростных автомагистралей города с выходами на сеть федеральных и территориальных автодорог. В свою очередь такое логистическое решение ведет к значительному сокращению вредных выбросов в атмосферу, что улучшит уровень экологической обстановки. И, конечно же, ввод данного объекта будет способствовать интенсивному освоению прилегающих территорий, обеспечив расположенным на них населенным пунктам наиболее качественный доступ на федеральные трассы и активное включение новых градостроительных комплексов в общегородские интеграционные связи, что резко повысит капитализацию территорий на предусмотренных участках. Ввод новой дороги поможет значительно сократить время движения для транзитного транспорта. И это, безусловно, благотворно повлияет на экономику не только Кузбасса, но и в целом регионов Сибири.

На ведущих позициях

В 2023 году исполнится 20 лет с момента организации кузбасского АО «Автодор»

«Автодор» — один из крупнейших участников строительной отрасли, входящих в число системообразующих предприятий Кузбасса. На его счету, в том числе как генерального подрядчика, десятки реализованных дорожных объектов, ввод и качественная эксплуатация которых играет весомую роль в развитии и наращивании показателей социально-экономической устойчивости региона.

Михаил Сиротенко



АО «Автодор» с головным офисом в Кемерово и пятью филиалами в других населенных пунктах Кузбасса осуществляет весь комплекс дорожно-строительных и ремонтных работ. Безопасность и качество — составляющие ежедневной деятельности предприятия, возглавляемого **Михаилом Сиротенко**, под началом которого трудится уже не менее 1500 человек. В арсенале компании весь спектр современных технологических и технических возможностей: шесть АБЗ, цементно-бетонный завод, 500 единиц дорожно-строительной техники, семь спецмашин по нанесению дорожной разметки, две из которых для нанесения разметки термопластиком и т.п.

Мощная производственная база позволяет АО «Автодор» выполнять большой объем заказов и в части ввода в эксплуатацию крупных транспортных узлов и развязок, и в сегменте круглогодичного содержания дорог. Так, сегодня на долю предприятия по содержанию дорог приходится около 40% всей автодорожной сети Кемеровской области. Из находящихся на обслуживании 2680 км дорог свыше 300 км являются дорогами федерального значения, в том числе 82,5 км трассы направления горнолыжный курорт «Шерегеш» «Кузедеево — Мундыбаш — Таштагол». На содержании АО «Автодор» также 68 км



дороги, относящейся к категории «автомагистраль» с разрешенной максимальной скоростью 130 км/ч. Надо отметить, что на сегодня это единственная за Уралом магистральная автомобильная скоростная дорога, проложенная в объезд мелких населенных пунктов. Генеральным подрядчиком при ее строительстве выступало предприятие «Автодор», зарекомендовав себя как ответственный участник дорожно-строительной отрасли, который возводит объекты в соответствии со всеми современными стандартами, без срыва сроков и проволочек. Безупречная репутация позволяет ему стабильно быть в списке участников возведения ключевых социальных и экономически значимых дорожных объектов. Так, АО «Автодор» еще на старте формирования горнолыжного курорта «Шерегеш»

было включено в процесс инфраструктурного развития набирающего сегодня все большую популярность туристического кластера. И в настоящее время реализует на данной территории как генеральный подрядчик строительство дорожных объектов в рамках трех заключенных муниципальных контрактов с администрацией Шерегешского г.о.

Опыт, компетенции и ресурсы «Автодора» задействованы также и при строительстве еще одного логистически и инфраструктурно важного для региона дорожного проекта — объездной дороги «Северо-Западный обход г. Кемерово». Ввод в эксплуатацию этого объекта позволит пропустить транзитный поток, движущийся с западной части России в восточную и обратно, без въезда в Кемерово, как это происходит сейчас.

Текст: Мария Аристова



Функционал и эстетика

В 2022 году АО «Кемеровоспецстрой» заключило более 38 контрактов на проектирование, строительство, реконструкцию и капремонт автодорог

Среди особо крупных мероприятий дорожной отрасли и совершенствования транспортной инфраструктуры — участие в одном из важнейших направлений плана дорожной деятельности России — строительстве Северо-Западного обхода Кемерово, а также реконструкция взлетно-посадочной полосы (2,3 км) аэропорта Богашево в Томске с устройством водосточно-дренажной системы и переустройством покрытия на нескольких рулежных дорожках. Большой вклад вносит предприятие и в благоустройство общественных пространств Кузбасса, участвуя в создании порой поистине уникальных объектов.

Александр Выприцкий



АО «Кемеровоспецстрой» является активным участником нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Предприятием отремонтировано 17 улиц в Кемерово общей протяженностью 11 км, выполнен капремонт автодороги Томск — Мариинск свыше 17 км, закончены работы по строительству Пойменного двухполосного шоссе свыше 1000 м, которое ведет к новой инфекционной больнице. В рамках работы над данным объектом также созданы защитные сооружения хозяйственно-бытовой и ливневой канализации, так как неподалеку находится насосная станция, трубы которой проходят прямо в «теле» дороги. Параллельно с этим велось благоустройство территории и обустройство железнодорожного переезда. АО «Кемеровоспецстрой», которое возглавляет **Александр Выприцкий**, доступна работа любого уровня сложности, в том числе объекты благоустройства с насыщенной инфраструктурой и сложными архитектурными решениями. Так, предприятие обустроило сквер им. маршала Советского Союза Жукова с установкой памятной стелы «Город трудовой доблести» в Центральном районе г. Новокузнецка. Высота стелы — 17 метров, высота



фриза — 2 м (длина — 60 м). Площадь покрытий из тротуарной плитки — 13 900 кв. м. Сегодня активно идет и реконструкция парка Победы им. Г.К. Жукова в Кемерово с реставрацией уже имеющейся в парке военной техники и установкой новой стелы «Трудовой доблести и славы» высотой более 29 м. Изюминкой парка станет статодинамическая подсветка военной техники и взлетно-посадочной полосы, на которой будет установлен самолет МиГ-29, переданный городу Министерством обороны.

АО «Кемеровоспецстрой» принимает участие и в строительстве масштабного архитектурно-скульптурного ансамбля в Кемерово — мемориального комплекса героям-сибирякам, в центре которого установят памятник Герою

Кузбасса Николаю Масалову — точную копию монумента «Воину-освободителю» в Трептов-парке Берлина.

Вложил свою большую лепту «Кемеровоспецстрой» и в обустройство еще одного уникального не только для Кузбасса, но в целом для России места — Олимпийского парка Славы в Кемерово площадью 50 га со множеством расположенных на этой территории знаковых спортивных объектов и общественных пространств. В том числе такой грандиозный по своей эстетике и функционалу объект, как набережная р. Томь. Протяженность объекта составляет 800 м и включает в себя линии берегоукрепления, монолитные амфитеатры, видовые площадки, пешеходную прогулочную зону, велодорожку, технический проезд. На объектах Олимпийского парка Славы специалистами АО «Кемеровоспецстрой» уложено свыше 20 тыс. кв. м тротуарной плитки разного размера, конфигурации и цветовой гаммы, а также выполнен комплекс озеленения, установлены системы освещения и видеонаблюдения, обустроены МАФы (парковые диваны, лежаки), организованы велопарковки.



Главное — дороги

Тренд социально-экономического развития Кузбасса можно охарактеризовать емким 24/7

Непрерывное совершенствование позволяет выводить экономику региона каждый год на более высокий уровень. Но это же накладывает на участников рынка готовность работать на опережение. Впрочем, в таком темпе ГК «Стройдорэкспорт» трудится не один десяток лет: технические и технологические возможности позволяют выполнять большой объем работ не просто без срыва оговоренных контрактом сроков, но даже досрочно. В этом убедился «Вестник». ГК «Стройдорэкспорт» — это 10 предприятий, из них три дорожно-строительных подразделения: АО «Новокузнецкое ДРСУ», ООО «Кузбассдорстрой», ООО «Томскдорстрой», а также 10 АБЗ, четыре карьера (1 ПГС и 3 щебеночных), две дорожные лаборатории, автобаза, где трудится около 500 человек. В целом коллектив ГК «Стройдорэкспорт» насчитывает не менее 2500 человек.



«Северо-Западный обход Кемерово», где отвечает за участок протяженностью около 8 км.

Сдавать объекты не просто в срок, но даже с опережением — одна из визитных карточек ГК «Стройдорэкспорт». Так, более чем на 2 млрд рублей было выполнено работ в 2022 году на объектах, срок сдачи которых в эксплуатацию по контракту с 2023 по 2024 г.

24/7 работают они и по направлению круглогодичного содержания дорог: в ведении входящего в группу компаний предприятия «Новокузнецкое ДРСУ» около 1000 км автодорог. Располагая мощной технической базой, ГК на 95% обеспечивает себя инертными материалами.

А работа входящих в структуру группы компаний подразделений позволяет закрывать по максимуму потребности практически во всех других ключевых дорожно-строительных материалах: АБС, в том числе литой, асфальтобетоне, ЩМА, ПБВ и т.д. Опираясь на мировой опыт, «Стройдорэкспорт» в Кузбассе находится в числе первопроходцев. За годы своей деятельности ГК освоены многие передовые современные технологии, в частности методы поверхностной обработки дорог «Чип Сил», «Микросюрфейсинг», «Сларри Сил», «Новачип» и «СМА-11»; ЩМА; битум РГ, производство битумных эмульсий и минерального порошка; теплые АБС; горячую регенерацию асфальтобетонных покрытий, литые вибропрессованные бетонные покрытия; 3D-технологии проектирования, устройство и профилирование дорожных покрытий и многое другое внедрили первыми в регионе.

На всех руководящих позициях отделений ГК «Стройдорэкспорт» — специалисты, работающие в «Стройдорэкспорте» не менее 10-15 лет. Сотрудники «Стройдорэкспорта» регулярно в числе лучших из лучших. Только в текущем году ко Дню работников дорожного хозяйства награды от Росавтодора, Дирекции автомобильных дорог Кузбасса, администрации Правительства Кемеровской области-Кузбасса, муниципалитетов области получили 111 работников. Технические и технологические возможности, а также высококвалифицированные кадры гарантируют качественное решение поставленных перед компанией задач в оперативном режиме. В 2022 году в работе ГК находилось не менее 50 объектов.

Большая часть из которых уже сдана в эксплуатацию, а некоторые, как, например, ремонт 20-километрового участка автомобильной дороги Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий — Кемерово — Юрга (км 377+000 — км 397+00) был осуществлен ООО «Кузбассдорстрой» с опережением и вовсе на год. В целом же, если суммировать весь объем проведенных ремонтных работ в текущем году ГК «Стройдорэкспорт», в том числе в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», по всем заказчикам показатель составил около 260 км дорог, приведенных ко II технической категории.

В настоящее время компания также является участником на одном из ключевых объектов Кузбасса — строительстве объездной автодороги (I категория)

Путеводные километры

Компания «Лель» — участник нацпроекта БКД в Кузбассе

На рынке дорожно-строительной отрасли компания «Лель» работает уже более 30 лет. Однако костяк коллектива составляют специалисты, посвятившие обустройству дорог уже не один десяток лет. Располагая современной дорожной техникой как иностранного, так и отечественного производства, предприятие за год в среднем производит ремонт и капитальный ремонт не менее 30 километров дорог в Кемеровской области.

Со старта национального проекта «Безопасные качественные дороги» компания «Лель» стала его непосредственным участником.

В рамках данного проекта предприятием проведен ремонт уже нескольких участков автомобильных дорог в городе Новокузнецке. И, как отмечает руководитель ООО «Лель» **Армен Авагян**, в планах компании дальнейшее участие в реализации программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также не менее активная работа по ремонту автодорог регионального и муниципального значения на разных территориях Кемеровской области. В структуре организации — три дорожно-строительных филиала в разных муниципалитетах Кемеровской области, а также участок по содержанию автомобильных дорог.

Среди заказчиков, с которыми за годы деятельности сотрудничала и сотрудничает компания, — ГКУ «Дирекция автомобильных дорог Кузбасса», УДКХиБ администрации г. Новокузнецка и УДХиБ администрации г. Кемерово, МКУ города Киселевска «Управление по благоустройству», органы местного самоуправления в Прокопьевском муниципальном округе.

За последние пять лет среди наиболее крупных мероприятий стоит выделить (помимо работы в рамках БКД) ремонт автомобильных дорог объекта «Подъезд к аэропорту г. Новокузнецк, Ленинск-Кузнецкий — Новокузнецк — Междуреченск



от кольцевой развязки до поворота на аэропорт г. Новокузнецка, Ленинск-Кузнецкий — Новокузнецк; обход г. Новокузнецка», капремонт автодорог «Ленинск-Кузнецкий — Прокопьевск — Новокузнецк» и «Бурлаки — Пушкино», участие на субподряде с АО «Автодор» в строительстве автодороги «Кемерово — Новокузнецк» протяженностью более 60 км и т.д.

В 2020 году ООО «Лель» заключило пятилетний контракт жизненного цикла на ремонт и содержание автомобильной дороги общего пользования регионального/межмуниципального значения «Кемерово — Анжеро-Судженск».

Стоит отметить, что компания неизменно уделяет серьезное внимание совершенствованию материально-технической базы.

В настоящее время ООО «Лель» располагает современными видами дорожной техники как отечественного, так и иностранного производства. В частности, в своей работе применяет дорожные фрезы Wirtgen, асфальтоукладчики Vogel, грунтовые и асфальтоукладочные катки Sakai, Hamm, экскаваторы Hyundai, самосвалы Scania, КАМАЗ и т.д.

В 2017 году предприятие внедрило в работу приобретенное оборудование систем 3D-нивелирования.

С тех пор все работы по фрезированию старого асфальтобетона и укладке выравнивающих слоев компания выполняет, опираясь на данную систему, что, безусловно, положительно сказывается на повышении уровня качества работ.

Жизнь в движении

ДРСУ №6 вносит большой вклад в развитие дорожной сети региона

Предприятие с многолетней историей «ДРСУ №6» успешно трудится на объектах строительства, ремонта и содержания автодорог федерального и регионального значения. Постоянно стремится к совершенствованию методов и технологий работ, техническому обновлению и повышению квалификации своих сотрудников. Такой подход помогает добиваться высоких результатов и занимать лидирующие позиции среди организаций дорожной отрасли Омской области.



Александр Ковель



АО «ДРСУ №6» обслуживает всю восточную часть Омской области: две федеральные дороги А-320 и Р-254, а также 350 км дорог областного и районного значения. В последние годы растет финансирование регионального дорожного фонда, и объем работ, выполняемых ДРСУ №6, в 2022 году достиг 1,5 млрд рублей. На территории Кормиловского района в 2022 году предприятие завершило капремонт автодороги «Сыропятское — Кормиловка — Калачинск» протяженностью 6,8 км. В августе состоялся ввод дороги в эксплуатацию. Приемочной комиссией отмечено высокое качество работ. В текущем году ДРСУ №6 выполняет капремонт дороги Р-402 «Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск» в Крутинском районе на участке протяженностью 10 км (398-408 км). Ввод дороги в эксплуатацию намечен на конец октября 2022 года. Здесь же выполнен ремонт на участке км 479 — км 487 протяженностью 8,6 км с установкой шумозащитных экранов и новых дорожных знаков. При проведении работ предприятие активно использует современные технологии. Так, за последние годы были освоены производство и



укладка щебеночно-мастичного асфальтобетона. Например, устройство верхнего слоя покрытия из ЩМА-16 на ПБВ-90 применялось при капремонте автодороги Р-402 «Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск». «Чтобы выполнять столь значительные объемы работ на автодорогах региона, нужны профессиональная команда, современная техника и качественные материалы для работы. И все это у нас есть», — комментирует *генеральный директор Александр Ковель*, специалист с большим опытом работы в сфере дорожного хозяйства. Коллектив ДРСУ №6 прочный и слаженный, порядка 300 человек. Имеются два асфальтобетонных завода на территории Калачинского и Крутинского районов. На производственной базе проводятся все виды ремонта и обслуживания дорожно-строительной техники и автотранспорта. В 2019 году введена в эксплуатацию дорожная лаборатория, оснащенная современным оборудованием. С того же года в АО «ДРСУ №6» начали производство асфальтобетонных смесей по новым национальным стандартам. С их



применением отремонтировано более 50 км дорог. Мощная производственная база в сочетании с высококвалифицированным и стабильным коллективом укрепили имидж АО «ДРСУ №6» как надежного партнера и флагмана региональной дорожной отрасли, стабильно обеспечивающего высокое качество строительно-монтажных работ. Калачинские дорожники твердо уверены: для того чтобы развиваться, строить современные прочные дороги, необходимо внимательно следить за новинками отрасли и внедрять их, адаптируя к местным условиям. «Профессия дорожника сложна и ответственна. За каждым километром трассы — напряженный труд. Каждая введенная в эксплуатацию дорога — это еще один шаг к развитию транспортной инфраструктуры и благоустройству городов и сельских населенных пунктов. Каждый работник отрасли — прежде всего профессионал, который в условиях сложного климата Омской области делает невозможное, приумножая количество дорог и комфортность проезда по ним», — завершает Александр Ковель.

Дорожные приоритеты

За последние пять лет в Кировской области отремонтировано рекордное количество дорог

К концу 2022 года в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Кировской области будет отремонтировано почти 180 км дорог. Основным подрядчиком в регионе по строительству и ремонту дорог и, соответственно, активным участником реализации мероприятий нацпроекта является «Вятавтодор» — предприятие, располагающее мощной материально-технической базой и командой профессионалов, ежедневный труд которых направлен на то, чтобы автодороги региона были качественными, безопасными и современными.



Реализация приоритетного проекта «Безопасные качественные дороги» началась в Кировской городской агломерации (городские округа Киров, Кирово-Чепецк и Слободской) еще в 2017 году, а в статусе национального проекта — с 2019 года.

За это время отремонтировано 420 км дорог местного значения Кировской городской агломерации, что увеличило их долю в нормативном состоянии с 24,3% до 72,4%. На региональной сети приведено в порядок 477 км дорог, доля соответствия их нормативам выросла с 24% до 41,9%.

Огромный вклад в достижение этих показателей внесла работа областного предприятия «Вятавтодор», потому что именно оно является основным подрядчиком в регионе по строительству и ремонту дорог. Так, в 2022 году в рамках нацпроекта в Кировской области будет отремонтировано 176,7 км трасс, и около 80% этих работ взял на себя «Вятавтодор». Также выполняются значительные объемы дорожных работ и вне национального проекта. Так, в 2022 году компанией заключено 177

государственных и муниципальных контрактов на выполнение дорожных работ — всего в течение года отремонтировано 148 км автодорог, 100 км из них — региональные, 48 км — муниципальные. В этом году в числе проектов предприятия, выполняемых в рамках БКД, — капремонт ул. Ленина в части устройства переходно-скоростных полос на перекрестке улицы Ленина — улицы Современная в г. Кирове, автодороги по Студенческому проезду, а также капремонт в части организации кругового движения на пересечении улиц Проезжая и Павла Корчагина и так далее. Все работы проводятся с применением современных материалов и с соблюдением ГОСТов. Предприятие несет гарантийные обязательства.

Отметим, что с 2022 года в рамках нацпроекта большое внимание уделяется мостовым сооружениям, и в этом году компания занимается ремонтом мостов в Зуевском районе.

Для качественного и своевременного исполнения обязательств у предприятия есть все необходимое, а именно опытный, трудолюбивый коллектив и мощная материально-техническая база. За последние три года было приобретено

182 единицы техники, модернизировали асфальтобетонные установки, а в 2022 году парк пополнился 54 единицами новой дорожной техники, в том числе приобретен комплект дорожной техники по нанесению разметки.

Как отметили в Министерстве транспорта Кировской области, дороги для региона — это драйвер для его развития, ведь область граничит с девятью субъектами РФ. В Кировской области на ближайшие пять лет разработан план приведения дорог в нормативное состояние. Планируется, что к 2027 году 85% опорной сети субъекта будут соответствовать нормам. Глобальными для региона проектами являются объекты нового строительства — это возведение моста через реку Чепца, который свяжет города Кирово-Чепецк и Слободской в объезд областного центра — Кирова. Также в планах соединить северный район области — Лузский — прямой автодорогой с Кировом и построить тоннель под железнодорожным переездом в Нововятске.

Все это позволит разгрузить транспортные потоки, улучшить дорожную инфраструктуру, повысить экономическую привлекательность.



В 2022 году в ООО «Кондопожское ДРСУ» произошла реорганизация — к нему было присоединено Петрозаводское ДРСУ. Коллектив нового предприятия увеличился почти вдвое, закуплена новая техника, а это значит, что КДРСУ готово к значительному наращиванию объемов работы.

Кондопожское ДРСУ уже около 70 лет несет ответственность за состояние и развитие автомобильных дорог родного района и региона в целом. Опыт и многолетние успехи закрепили за ним статус одного из самых ответственных подрядчиков. С 2022 года объемы работ предприятия значительно выросли. На данный момент КДРСУ выполняет работы по содержанию автодорог регионально-го или межмуниципального значения в Кондопожском, Прионежском, Пяжинском,

Суоярвском и Муезерском районах Республики Карелия. С 1 июня КДРСУ в ответе за содержание городских улиц и дорог Петрозаводского городского округа, в том числе и в зимний период, а также Кондопожского городского поселения. Предприятие ведет ремонт дорог Видлица — Кинелахта — Ведлозеро, Соломенное — Ялгуба — Суйсарь, занимаемся ремонтом мостов и даже благоустройством придомовых территорий многоквартирных домов в г. Кондопоге.

В стадии заключения на данный момент находятся контракты на ремонт подъезда к д. Тулгуба, Кончезеро — Гомсельга, подъезда к м. Лучевое-2.

«За прошедший год наш коллектив вырос со 111 человек до 266 квалифицированных работников. Это огромный потенциал. Для обеспечения своевременного выполнения работ по содержанию и ремонту дорог в 2022 году приобретено 49 единиц новой техники: комбинированные дорожные машины, погрузчики, автогрейдеры, подметально-уборочные машины, экскаваторы, МТЗ, автомобили дорожной службы. У нас



имеются базы в Кондопоге, Петрозаводске и в Суоярвском районе. Мы располагаем собственным асфальтобетонным заводом Global 160 немецкого производства, установками для производства ЩМА и ПБВ. Для контроля качества применяемых материалов, а также выпускаемой асфальтобетонной смеси на предприятии создана лаборатория. Закуплены необходимые контрольно-измерительные приборы, получена лицензия. Все это дает нам уверенность, что мы справимся с новыми серьезными задачами», — комментирует генеральный директор КДРСУ Юрий Сinyaков.

Digital EuroMedia



Digital EuroMedia — это digital-агентство, специализирующееся на отраслевых сегментах.

Вы владелец или топ-менеджер узкоспециализированного бизнеса? Мы поможем в разы увеличить эффективность ваших рекламных кампаний в digital с экспертным уровнем понимания отрасли. Оставьте заявки прямо сейчас, чтобы уже завтра иметь ресурсы для дальнейшего развития вашего бизнеса.

Дарья Ступко, руководитель Digital EuroMedia
8 918 589-59-57, digital@ideuromedia.ru



Сфера ЖКХ подошла к переосмыслению роли управляющих организаций

Такое мнение выразили участники заседания Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере ЖКХ

14 октября 2022 года в Торгово-промышленной палате РФ состоялось заседание Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере жилищного и коммунального хозяйства. Участники мероприятия обсудили целый ряд важных вопросов: современное состояние и проблемы рынка управления МКД, актуальные вопросы сферы обращения с ТКО, законодательные инициативы 2022 года, формирование платежной дисциплины в условиях международных санкций и многое другое. Председатель Комитета ТПП РФ Андрей Широков в числе основных проблем сферы управления жилой недвижимостью назвал несколько.



«Во-первых, ключевой документ — это Жилищный кодекс РФ, который до сих пор далек от совершенства. Появившись в конце 2004 года, он за прошедшее время сильно оброс изменениями, правками и подзаконными актами. У специалистов нередко возникает вопрос: не легче ли написать новый кодекс, нежели править без конца существующий? Во-вторых, УО вовсю включены в механизмы регулирования ЖКХ. Это такие инструменты, как ГИС ЖКХ, лицензирование, ИЕРЦ, МФЦ и тому подобное. И этому направлению также требуется совершенствование. В-третьих, головная боль отрасли — банкротство УО и жилищных объединений», — отметил **Андрей Широков**. Следующий вызов, по его мнению, — необходимость определиться с тем, что такое экономика МКД и экономика УК, из чего она складывается. «Это огромная тема, в стране почему-то и пятиэтажки, и высотные дома платят одну и ту же сумму за содержание общедолевого имущества. Хотя понятно, что каждый дом должен иметь самостоятельную экономику по оплате ЖКХ», — уверен глава профильного комитета ТПП РФ. Но главная проблема,

подчеркивает Андрей Широков, — в многоквартирных домах до сих пор не появился ответственный собственник.

«Когда сталкиваешься с конкретными примерами, то становится понятно, что проблемы в первую очередь в собственнике. В многоквартирном доме общедомовая собственность раздроблена, и нет единства собственника с точки зрения управления и владения объектом», — заметил спикер. Для решения этих вопросов создан подкомитет по развитию бизнеса в сфере управления жилой недвижимостью, который возглавила эксперт в ЖКХ **Сусана Киракосян**. Новая структура призвана содействовать развитию бизнеса по управлению жилой недвижимостью, значимую долю которой составляют МКД.

«Подкомитет становится мостиком между УО и уполномоченными органами, которым будут передаваться инициативы. Им уже сформированы и продвигаются инициативы об обязательном претензионном порядке урегулирования споров между собственниками помещений и УО, о пересмотре применения налоговой льготы по НДС вне зависимости от привлечения сторонних организаций для оказания услуг по содержанию и ремонту общего имущества МКД», — рассказал Андрей Широков.

В подкомитете создана рабочая группа, она берет на себя нагрузку по сбору инициатив по регионам, намечена плотная работа с региональными ТПП. Анализ опроса, проведенного среди собственников помещений, показал высокий запрос по проведению открытого диалога с собственниками помещений МКД. Результаты опроса представила **Евгения Петухова**, заместитель председателя нового подкомитета по развитию бизнеса в сфере управления жилой недвижимостью. Актуальной задачей подкомитет ТПП РФ ставит развитие конкуренции на рынке услуг управления жильем. «На рынке имеет место конкуренция, которая проявляется в смене управляющих организаций. Но из-за нестабильного регулирования и перекосов в правоприменительной практике действуют хищнические УО, происходят неправомерные захваты домов. Эта негативная практика в целом отражается на восприятии всей сферы управления, — подчеркнул председатель комитета. — Положительный имидж формируют управляющие организации нового типа. Они создают лучший сервис для жителей домов, работают по рыночным ценам и строят сильный бизнес. Консервативный рынок управления домами уходит в прошлое».

Анна Сорока: «Мы уделяем максимум внимания каждому дому в нашем управлении»

УК «Наш город» — прогрессивно развивающаяся управляющая компания Ленинского городского округа Московской области, имеющая в управлении 10 домов, из них 2 дома на техническом обслуживании у ТСН. Философия УК «Наш город» заключается во взаимодействии с собственниками жилья, советами домов, активными и инициативными жителями, что создает максимально комфортные условия проживания в домах. Подробнее о том, чем живет компания, рассказала заместитель генерального директора ООО «УК «Наш город» Анна Сорока.



— Мы занимаемся управлением домами с 2018 года, и все сотрудники имеют опыт работы в сфере ЖКХ. Домов у нас в управлении сейчас десять. И первое, на что мы обращаем внимание при работе с многоквартирными домами, это проблемные зоны, а именно межпанельные швы, канализация, стояки в квартирах, ремонт входных групп, промывка мусоропровода, работа внутридомовой вентиляции.

В этом году совместно с Фондом капремонта Московской области были заменены лифты в одном из домов, также проводятся работы на доме №2 по ул. Черняховского, расположенном в Расторгуево, исторической части города Видное. В прошлом этого дома многие вопросы по проведению капитального и текущего ремонта блокировались предыдущими управляющими компаниями, которые имели в управлении большое количество домов и, соответственно, не могли уделить надлежащее внимание каждому из них. Все это является основной причиной расторжения отношений с такими УК и заключения договора управления с УК «Наш город». Ремонт фундамента, реконструкцию кровли, замену электрики жители дома №2 по ул. Черняховского ждали не один год. Сейчас УК «Наш город» совместно



с советом дома контролирует работы Фонда капитального ремонта Московской области.

На придомовой территории дома №15 по ул. Строительной (г. Видное) наша УК установила шлагбаумы, провела замену фасадных зеркальных стекол, привлекла промышленных альпинистов для ремонта швов фасада, провела текущий ремонт коммуникаций в доме, уложила плитку перед входом в один из подъездов, произвела благоустройство придомовой территории.

Другой пример — в доме №15 квартала Северный (мкр. Купелинка) проведен текущий ремонт входных групп, уложен керамогранит на пол, установлено видеонаблюдение, произведена герметизация наружных швов балконов. В доме №7 квартала Северный произведены ремонт и покраска фасада, ремонт балконов, установлено устройство для промывки мусоропровода, что немало важно для комфортного проживания в доме. Также мы провели дополнительное озеленение на придомовой территории. В доме №55 А по ул. Школьной заменили деревянные двери на всех 16 этажах в лифтовых холлах на металлические противопожарные, провели видеонаблюдение,



наладили работу консьержей и многое другое.

В мкр. Солнечный у УК «Наш город» находится в управлении два дома, в которых были установлены камеры видеонаблюдения, отремонтирована кровля, сделан косметический ремонт 10 лифтов, ремонт коммуникаций в подвалах и на чердаках, текущий ремонт входных групп, площадок ТКО. Совсем недавно к нам в управление перешли два дома — №14 и 18 по ул. Завидной. Там мы привели в надлежащий вид входные группы подъездов, частично закупили баки для ТКО в мусорокамеры, отремонтировали отмостку, постелили ковровые покрытия в подъездах, намечены благоустройство дополнительных парковочных мест и установка шлагбаума. Сегодня УК «Наш город» не спешит набирать в управление новые МКД, хотя спрос на услуги компании велик. Дело в том, что при большом количестве домов усложняется предоставление качественных услуг, поскольку каждый дом требует индивидуального внимания. Также, чтобы взять дом в управление, УК «Наш город» приходится приложить усилия, начиная от включения дома в реестр лицензий и заканчивая судебными тяжбами с государственными органами.

Иоланта Овчинникова: «УК необходимо привлекать к работе на этапе проекта»

Как рассказала Иоланта Овчинникова, к.э.н., генеральный директор ООО «МОСС РАЗВИТИЕ» — компании, которая осуществляет управление множеством коммерческих и жилых объектов, в том числе люкс-сегмента, — важнейшим фактором успешной эксплуатации любого здания является привлечение УК к работе как можно на более раннем этапе. Опыт строителя и опыт эксплуатанта заметно различаются, и лишь их слияние может обеспечить наивысший уровень комфорта для жильца или арендатора.



— Мы практикуем подключение к работе с объектом еще на этапе его проектирования. Это касается как жилой, так и коммерческой недвижимости. Это важно, так как в процессе эксплуатации мы сталкиваемся с такими вещами, с которыми проектировщики и строители ввиду специфики своей деятельности не соприкасаются. Во-первых, наше подключение на ранних этапах помогает сэкономить деньги на тех системах, которые фактически либо не используются, либо не окупаются. Во-вторых, мы даем предложения о том, что было бы полезно будущим собственникам и эксплуатантам здания.

Также мы подключаемся на этапе разработки объектов ретейла — как в жилых комплексах, так и в больших торговых центрах. Ведь такой комплекс — это не только галерея, это также и особенно популярный сегодня фуд-корт, в котором часто представлены кухни всех частей света. А это подразумевает дополнительные мощности для подключения мини-кухонь, системы вентиляции, кондиционирование. Таким образом, сегодня проектировать торговый комплекс надо уже с учетом этого фактора. Именно управляющая компания может помочь в составлении ТЗ для генподрядчика с точки зрения формирования



будущей концепции, предброкериджа и так далее.

Что касается жилья — мы также помогаем избежать ошибок и сделать все для обеспечения лучшего уровня комфорта для жильцов. Например, если в составе ЖК присутствуют торговый центр и детский сад, мы выдаем экспертное заключение по поводу, например, зонирования парковки, размещению детских площадок, входов, маршрутизации потоков и др.

Еще один важный аспект — аудит проектной документации. Дело в том, что многие идеи архитекторов на стадии ПСД теряются, и в проекте в итоге появляются недочеты. Для обеспечения комфорта и безопасности эксплуатации необходимо учесть множество нюансов. Например, предусмотреть помещения для



технического персонала, для инвентаря, сервисные лифты. Также очень важна комплексная автоматизация с применением современных решений класса «умный дом» и др. — это серьезнейшим образом влияет на эксплуатационные расходы и комфорт людей. И слово «комплексная» здесь не просто так — когда системы функционируют разрозненно, это неудобно как для собственника, так и для УК. В итоге технические средства и люди, занимающиеся обслуживанием здания, должны быть объединены в эффективное единое целое. И еще один аспект — у нас как у компании с большим опытом есть свой вендер-лист, в котором накоплена статистика по работе тех или иных систем, а также их отказоустойчивости. Это помогает сделать правильный выбор в части поставщиков или подрядчиков. Если УК привлекается лишь на стадии предэксплуатационной подготовки, пусконаладки систем, в проекте изменить уже ничего нельзя. Следствие — когда зданием начинают пользоваться арендаторы или жильцы, возникает поток замечаний и рекламаций в адрес застройщика, что влияет на репутацию как застройщика, так и УК.

Тепло и чистая вода в каждый дом



АО «Финансово-проектная лизинговая компания Московской области» (АО «ФПЛК») — единая теплоснабжающая и гарантирующая организация по водоснабжению и водоотведению на территории Можайского городского округа Московской области. Это предприятие внесло и продолжает вносить существенный вклад в программу реформирования ЖКХ региона. Главные ценности компании: повышение надежности, энергоэффективности систем коммунальной инфраструктуры, предоставление потребителям ЖКУ, соответствующих государственным стандартам качества.

Сегодня компания осуществляет эксплуатацию 59 котельных, 51 водозаборного узла, 27 канализационно-насосных станций, 15 очистных сооружений. Также в эксплуатации более 168 км трубопроводов

теплоснабжения, 166 км трубопроводов холодного водоснабжения и 121 км трубопроводов водоотведения. Годовой объем поставляемой населению тепловой энергии составляет 340 тыс. Гкал, питьевой воды — свыше 3 млн кубометров питьевой воды. В числе основных задач АО «ФПЛК» — совершенствование и развитие систем инженерной инфраструктуры. Так, за прошедшие годы реализован не один значимый проект. На территории округа модернизировано 40 котельных. Произведена реконструкция 10 водозаборных узлов с установкой станций обезжелезирования воды, что позволило вывести округ из «красной зоны» в части обеспечения населения чистой питьевой водой в соответствии с нормами СанПиН.

Стоит отметить, что при реализации всех мероприятий применялись современные технологии и материалы, соблюдался принцип минимизации расходов и выбирались оптимальные технические решения. Именно они сегодня обеспечивают надежность и безопасность работы оборудования, максимальную энергетическую

эффективность, соответствие требованиям охраны окружающей среды.

В ближайшее время в рамках государственной программы «Развитие инженерной инфраструктуры и энергоэффективности», подпрограммы «Чистая вода» на территории округа планируется капитальный ремонт системы водоснабжения в 10 населенных пунктах, реконструкция четырех водозаборных узлов с установкой станций обезжелезирования воды.

Также в рамках данной программы будет осуществлена реконструкция очистных сооружений г. Можайска. До конца этого года завершится капитальный ремонт двух водозаборных узлов — чистую воду накопеч получают жители сел Тропарево и Борисово. Кроме того, в рамках реализации соглашения с Фондом содействия реформированию ЖКХ будут реконструированы сети водоснабжения Можайского городского округа. Проведение этих работ запланировано с 2022 по 2024 год.



Нефигтивное управление



Ощутимые изменения в развитии общественной сферы ЖКХ начались в 2015 году: стало меняться законодательство, согласно которому управляющие организации теперь несут ответственность за создание комфортных условий для проживания в многоквартирных домах. В ООО «УК ДЗЗ «Капитал» уверены, что ключевой фактор успешного управления любым МКД — это тесное взаимодействие управляющих организаций и собственников жилья.

«Все шаги по управлению МКД прописаны в законодательных актах, — считает заместитель генерального директора ООО «УК ДЗЗ «Капитал» Тамара Шинкина. — Только собственники имеют право решать все вопросы, связанные с организацией управления и обслуживания домом. Мы в

своей работе строго придерживаемся этой позиции».

«УК ДЗЗ Капитал» более семи лет присутствует на рынке. В ее обслуживании находится 18 МКД в городском округе Домодедово Московской области. Каждый дом индивидуален, но всех их объединяет одно — желание жить в чистоте, тепле, комфорте, где любые вопросы решаются быстро.

«В каждом доме мы выстраиваем взаимодействие с собственниками не формально, а самым реальным образом, — продолжает Тамара Шинкина. — Работают советы домов, выбраны их председатели, а собственники активно участвуют в процессе обслуживания МКД. Информирование о ходе выполнения любой работы по заявкам проходит в онлайн-режиме, что очень удобно. Созданы общие домовые чаты, а также чаты советов домов, председателей. Все это позволяет быстро передавать важную информацию, здесь же идет обсуждение разных вопросов, понятная обратная связь. Мы живем дружно,

организуем конкурсы, совместные дела.

С удовольствием жители принимают участие в конкурсах на лучшую дворовую клумбу и новогоднее украшение подъезда. Уже стало хорошей традицией устраивать зимой общий каток. А как весело и многолюдно во дворе на праздновании Нового года, Рождества, Дня соседей, Масленицы!

Важность тесного взаимодействия УК и собственников жилья — наиболее частая тема на обучающих семинарах для собственников, которые проводит руководитель отделения г.о. Домодедово Ассоциации председателей советов многоквартирных домов Евгения Петухова. На семинарах она всегда подчеркивает, что собственники — заказчики услуг по обслуживанию домов, следовательно, все вопросы должны решаться в избранной собственниками, а не фиктивной управляющей компании. Только решения собственников, а не их подмена позволят навести порядок в системе ЖКХ, даст этой отрасли возможность успешно развиваться».

3 млн кирпичей ежегодно

Такова производственная мощность открытого недавно предприятия по производству гиперпрессованных кирпичей в Благовещенске. Со временем на предприятии намерены увеличить объемы производства до 10 млн кирпичей в год. Открытие первого в регионе



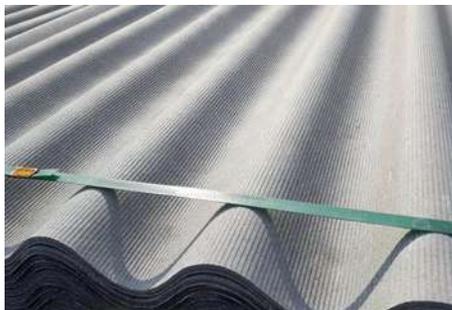
подобного производства позволит сэкономить на логистике, исключив необходимость доставки кирпича из других регионов.

«Новый кирпичный завод будет выпускать до 3 млн кирпичей в год, а впоследствии планируется увеличить их производство до 10 млн штук в год. Для производства строительного материала используется оборудование отечественного производства. Сотрудники завода будут работать на современном оборудовании, которое удалось закупить благодаря Центру кредитной поддержки предпринимателей. Здесь руководство предприятия получило микрозаем», — отмечается на официальном портале правительства Амурской области.

Под надежной защитой

Группа компаний VF Tech представила сразу два новых строительных материала — сайдинг и гладкий волновой шифер.

Фиброцементный сайдинг — это экологически безопасный материал, который используется для облицовки зданий, строительства заборов или внутреннего



декорирования в домах и квартирах. Он устойчив к экстремальным температурам от -70 до +70 градусов, при этом бережет дом от теплопотерь, а летом спасает от нагревания помещения. Продукт уже производят и отгружают в размере 1750 x 200 x 8 мм на Стерлитамакском фиброцементном заводе, который входит в холдинг VF Tech.

Гладкий волновой шифер — это новое поколение волнового шифера. Продукт стал прочнее на 20% за счет отсутствия рифленых насечек и обновленной рецептуры. На данный момент гладкий шифер производят на Черноморском фиброцементном заводе в г. Крымске, в ближайшее время другие заводы холдинга VF Tech также приступят к выпуску обновленного шифера.

И бочка, и тачка, и даже лапти

На Вольском цементном заводе компания Holcim открыла уникальный музей. Экспозиция посвящена истории завода и жизни ее сотрудников в разные годы.

Завод имеет богатую 125-летнюю историю и бережно хранит традиции.



Первый раздел экспозиции посвящен Глухоозерскому цементному заводу, предшественнику современного предприятия. Здесь представлены такие экспонаты, как бочка, которая использовалась в качестве тары для цемента, тачка, на которой такие бочки перевозили, лапти — специальная обувь каталей, рабочих, доставлявших бочки со склада до берега Волги. За смену они проходили до 60 км, перевозили до 16 тонн цемента, и каждый каталь изнашивал две пары лаптей.

В новой экспозиции большое количество материалов переведено в цифровой формат, здесь же можно посмотреть видеоролик о работе завода в наши дни и современной технологии производства. В дальнейшем этот контент будет дополняться. ||

На старт! Внимание! Пуск!

Завод по выпуску изделий общего железобетона и панелей для домостроения ДСК-Монолит, который входит в состав холдинга AVA Group, завершил пусконаладочные работы. Об этом сообщается на сайте Национального объединения производителей строи-



тельных материалов и строительной индустрии.

Завод по производству железобетонных панелей ДСК-Монолит находится в г. Шахты Ростовской области. Предприятие создано на базе завода ИРДОН, который холдинг AVA Group приобрел в 2021 г. В ближайшее время ДСК-Монолит выпустит образцы трехслойных железобетонных стеновых панелей с внешней отделкой под керамическую плитку. Годовая производственная мощность завода составляет 24 тыс. куб. метров бетонных и железобетонных конструкций, 48 тыс. куб. метров товарного бетона и до 3 тыс. тонн металлоизделий и товарной арматуры.

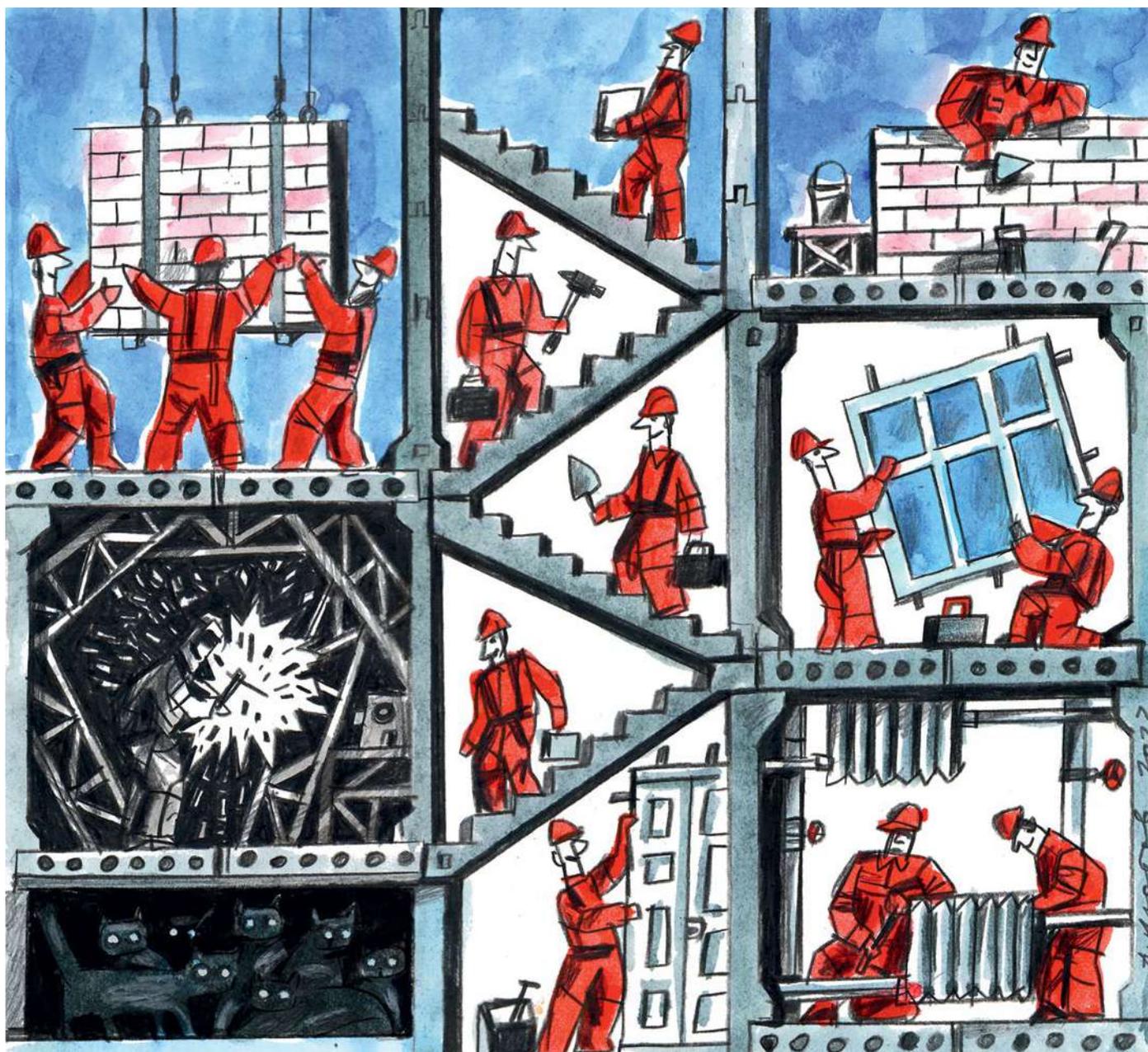
Кадры решают всё:

о трудовых резервах строительного комплекса

Проект создан при поддержке Министра России | Иллюстрация: Александр Лютов



МИНСТРОЙ
РОССИИ



Александр Ломакин: «Для обеспечения строительной отрасли кадрами необходимо построение многоуровневой системы подготовки специалистов»

Кадровый вопрос является одним из самых острых в строительном комплексе. По некоторым данным, для выполнения показателей нацпроектов необходимо увеличить емкость строительного комплекса на треть — с 7,5 до 11,3 млн человек. При этом стоит задача повысить производительность труда за счет формирования кадров высокой профессиональной квалификации. О том, какие меры принимаются на государственном уровне для наращивания емкости рынка труда в отрасли как в сфере высшего образования, так и при подготовке рабочих строительных специальностей в рамках проекта «Кадры решают всё», мы поговорили с первым заместителем министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Александром Ломакиным.



Александр Николаевич, какие меры принимаются для решения кадровой проблемы в отрасли?

Для развития кадрового потенциала строительной отрасли и достижения национальных целей, определенных президентом Российской Федерации, проводится совместная работа Минстроя России и отраслевого консорциума «Строительство и архитектура». Университеты сегодня должны быстро откликаться на возникающие вызовы, создавая новые

образовательные программы по заданию отрасли и актуализируя уже существующие. Это относится как к основным образовательным программам, так и к системе дополнительного профессионального образования и профессиональной переподготовки.

В строительных вузах — участниках отраслевого консорциума «Строительство и архитектура» представлен объемный перечень дополнительных профессиональных программ, направленных как на повышение квалификации в рамках имеющихся знаний, так и на получение доступа к новому виду

деятельности после прохождения итоговой аттестации на программах профессиональной переподготовки. Такие программы в том числе позволяют подготовиться к экзаменам в рамках независимой оценки квалификации. На базе НИУ МГСУ сформирован Отраслевой координационно-методический центр, для которого разработаны требования к составу и формату представления документации для анализа дополнительных профессиональных программ и программ профессиональной переподготовки, в том числе на соответствие фактически требуемым компетенциям и существующим профессиональным стандартам. Кроме того, Минстроем России сформирован перечень дополнительных профессиональных программ, направленных на развитие цифровых компетенций в области строительства и жилищно-коммунального хозяйства, которые реализуют образовательные организации отраслевого консорциума «Строительство и архитектура». Перечень программ актуализируется ежеквартально и размещается на сайтах этих организаций.

Какие профессии в строительном комплексе, по данным Минстроя, являются самыми востребованными на сегодняшний день? Как восполнить дефицит недостающих кадров?

По состоянию на 2021 год в строительной отрасли занято около 6,5 млн работников более 100 профессий, квалификационная структура которых, в соответствии с Единым тарифно-квалификационным справочником, охватывает более 500 разрядов и категорий.

Для обеспечения строительной отрасли кадрами необходим регулярный прогноз кадровой потребности и построение многоуровневой системы подготовки кадров. Эту задачу



выполняет Кадровый центр Минстроя России, который проводит мониторинг рынка труда на основании данных, предоставляемых субъектами Российской Федерации и отраслевыми организациями.

В соответствии с данными мониторинга, самыми востребованными специальностями в строительной отрасли на рынке труда являются бетонщик, монтажник технологических трубопроводов, каменщик, электрогазосварщик, арматурщик, плотник. В сфере жилищно-коммунального хозяйства требуются такие специалисты, как инженер-энергетик, слесарь

аварийно-восстановительных работ, слесарь-сантехник. Снизить дефицит трудовых ресурсов возможно путем обучения молодых специалистов, профессиональной переподготовки кадров, повышения престижа строительных профессий. Минстроем России совместно с членами отраслевого консорциума «Строительство и архитектура» и подведомственными организациями сформирован перечень из 25 учебных программ, программ профессиональной переподготовки и повышения квалификации, одобренных в качестве приоритетных. Для подготовки специалистов рабочих специальностей совместно с «Агентством развития профессионального мастерства (Ворлдскиллс Россия)» разрабатываются и реализуются программы ускоренной подготовки отраслевых кадров. Для помощи выпускникам строительных вузов и ссузов в трудоустройстве актуальные резюме размещены на цифровой платформе трудовых ресурсов Кадрового центра Минстроя России, включающей электронную биржу труда. По состоянию на 10 августа 2022 года зарегистрировано более 7900 резюме выпускников.

Каким образом можно, с одной стороны, адаптировать учебные программы в вузах и ссузах под текущие реалии стройки (о такой необходимости говорит прежде всего бизнес-сообщество), а с другой – мотивировать строительные предприятия более активно применять механизмы дуального образования, более активно принимая студентов на производственную практику?

Для оперативного решения вопросов кадрового обеспечения строительной отрасли мы проводим активную работу по



информированию субъектов Российской Федерации и организаций, занятых в сфере строительства, о возможности сотрудничества с «Агентством развития профессионального мастерства (Ворлдскиллс Россия)» по организации обучения отдельных категорий граждан по строительным специальностям в рамках федерального проекта «Содействие занятости» национального проекта «Демография». Определение потребности в повышении квалификации работников строительного комплекса Российской Федерации проводится совместно с субъектами РФ, для чего впоследствии подбираются



программы обучения с учетом заявленной потребности в обучении.

Недавно было принято решение создать корпоративную кафедру Минстроя России на базе НИУ МГСУ. Какие совместные образовательные программы высшего и дополнительного профессионального образования будут реализовываться?

Основной целью создания корпоративной кафедры является участие Минстроя России в разработке и реализации образовательных программ НИУ МГСУ и обеспечение их соответствия актуальным требованиям отраслевого рынка труда, формирование управленческого кадрового резерва, а также проведение всех видов учебных занятий и осуществление научной деятельности. Корпоративная кафедра является структурным подразделением НИУ МГСУ, ведущим учебную, методическую и научно-исследовательскую работу. Начало обучения на корпоративной кафедре по специальной программе в формате магистратуры запланировано с сентября 2023 года.

Министерство строительства и ЖКХ РФ организовало взаимодействие с «Ворлдскиллс Россия» по целевой подготовке отраслевых специалистов, создав на базе «РосКапСтроя» кадровый центр. Расскажите об этой работе.

Минстрой России тесно взаимодействует с «Ворлдскиллс Россия» по нескольким проектам. В частности, в рамках федпроекта «Содействие занятости» нацпроекта «Демография» организовано профессиональное обучение и дополнительное профессиональное образование по строительным профессиям и специальностям. Сформирован перечень центров обучения в субъектах РФ, включающий множество образовательных программ по компетенциям: электромонтаж, малярные и декоративные работы, столярное дело, сантехника и отопление и другие, а также перечень программ обучения, который дорабатывается в регулярном режиме. Изменяются и сами условия обучения по программам. Так, Постановлением Правительства от 5 марта 2022 года №290 «О внесении изменений в Положение о реализации мероприятий по организации профессионального обучения и дополнительного профессионального

образования отдельных категорий граждан на период до 2024 года» расширен перечень работников, в отношении которых могут быть реализованы указанные мероприятия. В их число входят работники, находящиеся под риском увольнения, включая введение режима неполного рабочего времени, простой, временную остановку работ, предоставление отпусков без сохранения заработной платы, проведение мероприятий по высвобождению работников.

Еще один важный вопрос — квалифицированный ввоз в Россию иностранной рабочей силы. Какие решения в данной сфере приняты на сегодняшний день?

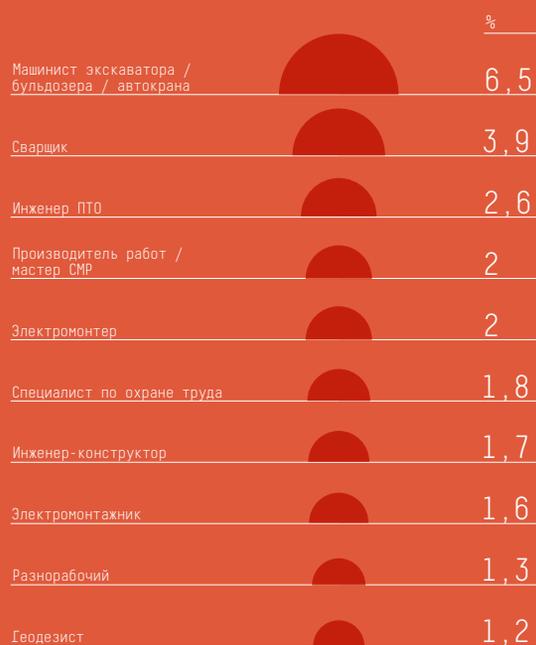
По состоянию на первую декаду августа в Российскую Федерацию прибыло более 6,2 млн иностранных граждан, из которых с целью работы по найму — более 1,85 млн человек. Это около 66% от количества граждан, прибывших в 2021 году с такой же целью. Для осуществления временной трудовой деятельности в сфере строительства реализуется пилотный проект по привлечению граждан Республики Узбекистан с квотой в размере 10 тысяч человек.

Одним из способов повышения привлекательности отрасли для молодежи является популяризация профессии строителя. Расскажите о введущейся в данном направлении работе, в частности о проведении Международного строительного чемпионата.

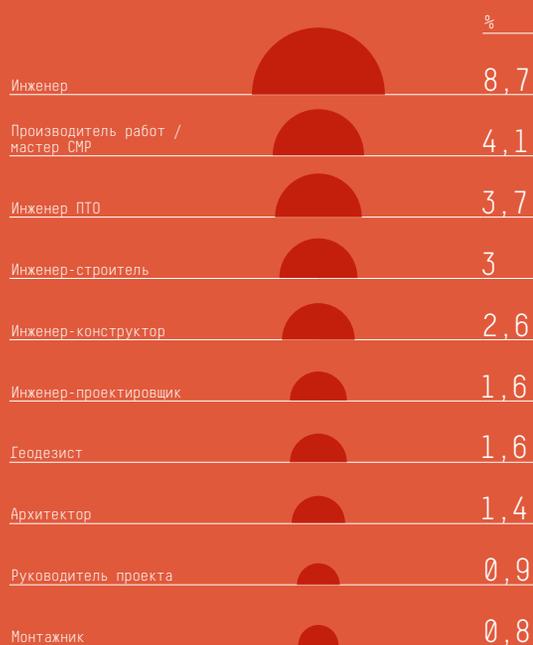
В октябре этого года в городе Казани прошел II Международный чемпионат профессионального мастерства в сфере промышленного строительства. Он призван стать международным центром демонстрации высокого уровня строительных компетенций и новейших технологий, одной из задач которого является развитие кадрового потенциала строительной отрасли.

В рамках чемпионата запущена Студенческая лига, в составе которой студенты вузов и колледжей участвуют в соревнованиях по 16 номинациям. Это возможность для любого студента узнать о трендах и передовых компаниях в промышленном строительстве, принять участие на равных с профессионалами в конкурсной программе, а также с экспертами отрасли в деловой программе. ||

Топ-10 специальностей в вакансиях по направлению «Строительство» в России в 2022 году



Топ-10 специальностей в резюме по направлению «Строительство» в России в 2022 году



Предлагаемые зарплаты в востребованных работодателями специальностях в строительной сфере России в 2022 году



Ожидаемые зарплаты в топ-10 специальностей из резюме соискателей по направлению «Строительство» в России в 2022 году



Созидательный настрой

Строительный рынок труда адаптируется к новым экономическим реалиям

Являясь одним из главных локомотивов отечественной экономики, строительный комплекс чутко реагирует на все изменения, происходящие в России и мире. Пережив с минимальными потерями пандемию, в начале 2022 года он столкнулся с очередным вызовом – беспрецедентными санкциями, введенными коллективным Западом в ответ на начатую нашей страной военную операцию в Донбассе. О том, как на новые экономические реалии отреагировал строительный рынок труда, мы поговорили с Аленой Манохиной, экспертом по рынку труда компании HeadHunter.

Посмотреть
тематическую
онлайн-конфе-
ренцию можно
здесь



Текст: *Илья Самойлов*



Как бы вы охарактеризовали ситуацию на строительном рынке труда России? Какие тенденции были характерны для него в последние годы? В каких специалистах больше всего нуждались строительные компании и всегда ли они могли их найти? Как менялись зарплатные ожидания и зарплатные предложения?

Сфера строительства сегодня входит в первую тройку профессиональных областей, нуждающихся в рабочей силе: доля вакансий здесь составляет 16% от общего числа актуальных предложений в России. При этом в последние годы строительная отрасль ощущает острый дефицит кадров – в среднем на одну вакансию приходится 1,5 активного резюме, и это говорит о том, что работодатели испытывают значительные сложности с подбором необходимых специалистов самых различных специализаций.

Основные причины такого положения дел – последствия демографической ямы 1990-х годов и снижение численности трудоспособного населения по сравнению с предыдущими периодами. Еще один ключевой момент – пандемия и ее последствия, которые привели к закрытию границ и оттоку из страны мигрантов, что весьма болезненно отразилось как раз на строительном сегменте.

Сейчас заметен тренд к постепенному восстановлению объема иностранной рабочей силы в России, но это происходит значительно медленнее, чем необходимо в реальном контексте. К тому же учреждений высшего профессионального образования, поставляющих на рынок

высококвалифицированных специалистов строительной специфики, не так много, и их число не удовлетворяет потребностям сегодняшнего рынка. Компаниями строительной отрасли РФ больше остальных востребованы машинисты экскаваторов, бульдозеров, автокранов, сварщики, инженеры ПТО, прорабы, электромонтеры, специалисты по охране труда, инженеры-конструкторы, электромонтажники, разнорабочие, геодезисты. Но и это далеко не полный перечень тех профессий, представители которых актуальны для потребностей работодателей. Также среди них — инженеры-сметчики, бетонщики, монтажники, слесари-сантехники, архитекторы, слесари-ремонтники.

Что касается заработных плат, то с 2020 года имеет место положительная динамика роста как предложений, так и ожиданий по размеру заработка, причем последние в 2022 году ощутимо превышают суммы, предлагаемые работодателями. В частности, по данным в вакансиях на портале hh.ru, средняя предлагаемая в сфере «строительство» зарплата по итогам первого полугодия составила 68,5 тыс. рублей. Соискатели же в среднем ожидают 79,4 тыс. рублей.



Образование соискателей вакансий по направлению «Строительство» в России в 2022 году

Источник: hh.ru



Какие изменения произошли на строительном рынке труда России с началом пандемии, когда наблюдался отток трудовых мигрантов из республик бывшего СССР? В этот период каким было соотношение спроса и предложения? Какие предлагались зарплаты и соответствовали ли они ожиданиям соискателей? С началом пандемии весной 2020 года в сфере строительства, как и по рынку в целом, наблюдалось временное сокращение количества предложений, которое достигло пиковых значений в мае 2020 года и составило -12% к январю 2020-го. Стоит отметить, что в этот период не было и всплеска интереса со стороны соискателей — все в том же мае число активных резюме снизилось на 4% к началу года.

Именно в мае 2020 года был зафиксирован самый высокий уровень конкуренции среди кандидатов строительной сферы — до 4 человек на место. Но этот показатель недалеко ушел от допандемийного периода. В начале 2020 года hh-индекс, который показывает соотношение резюме и вакансий в отрасли, был на уровне 3,6. А вот дальше произошло самое интересное: динамика предложений в строительной сфере демонстрирует

стабильный рост — в феврале 2022 года число вакансий увеличилось более чем в 2 раза по сравнению с январем 2020-го. Средний уровень предлагаемой заработной платы в сфере строительства и недвижимости по итогам 2020 года был на уровне 62,6 тыс. рублей, что даже превышало средние ожидания кандидатов в размере 60,7 тыс. рублей. А вот по итогам 2021 года ситуация изменилась — здесь ожидания превзошли предложения и выросли до средних 70,9 тыс. рублей против предлагаемых работодателями 68,9 тыс.

Если смотреть на зарплаты в разрезе специальностей, то данная тенденция четко заметна — практически по всем позициям соискатели рассчитывали на больший уровень дохода, чем предлагал рынок. Здесь самыми скромными в своих запросах оказались электромонтеры, инженеры-сметчики и специалисты по охране труда: по этим позициям предложения компаний превосходили ожидания кандидатов.

Новое серьезное испытание для строительного комплекса России — начало специальной военной операции

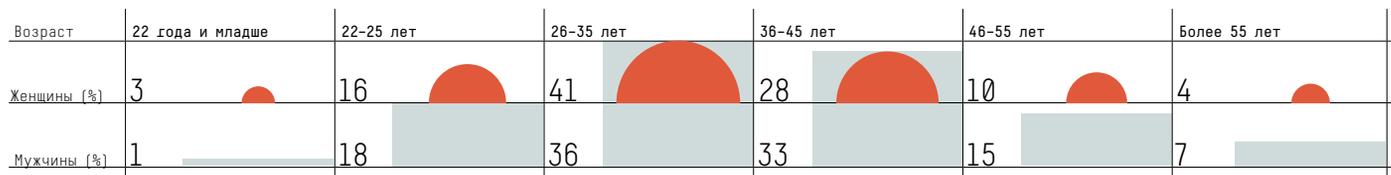
в Донбассе и последовавшие за этим западные санкции, отразившиеся на экономике РФ. Какие тенденции вы наблюдаете на отечественном строительном рынке труда с конца февраля 2022 года? Изменились ли запросы работодателей? Каких специалистов они стали искать чаще, а каких — реже? После событий 24 февраля и до мая в отрасли отмечался временный спад количества вакансий, но по итогам июня явно вырисовывается положительный тренд, и рост предложений к допандемийному январю 2020 года демонстрирует 194%. Примечательно, что все это происходит на фоне минимальной активности соискателей сферы, что приводит к обострению ситуации с дефицитом персонала. Сегодня hh-индекс в сфере строительства опустился до значения 1,3, и это говорит о том, что отрасль испытывает значительный кадровый голод.

Нельзя сказать, что предпочтения работодателей претерпели значительные трансформации по сравнению с 2020–2021 годами. В топе востребованности остаются практически те же специалисты, несколько изменилась сама структура спроса. Например, сварщиков



Возраст соискателей вакансий по направлению «Строительство» в России в 2022 году

Источник: hh.ru



потеснили машинисты, стали более востребованы специалисты по охране труда, на смену бетонщикам пришли разнорабочие, возросла потребность в профессионалах инженерных специализаций.

Можно оценить, увеличилось ли за последнее время на российских стройках количество трудовых мигрантов из бывших республик СССР?

По результатам опроса службы исследований HeadHunter, который проводился в марте нынешнего года, 62% российских соискателей отметили, что в их регионе много трудовых мигрантов, 22% сообщили о нормальном количестве иностранной рабочей силы, а вот еще 4% поделились, что таких людей могло бы быть и больше. Что касается представителей непосредственно строительной сферы, 71% респондентов подчеркнули, что имеется переизбыток трудовых мигрантов, 19% согласились с их нормальным количеством, и 4% также склоняются к варианту, что доля таких работников могла бы быть и больше. Кстати, по мнению 54% российских респондентов строительной отрасли,

условия работы, на которые соглашаются мигранты, не подходят для местных жителей, еще треть высказались о том, что иностранцев нанимают на те виды работ, на которые не соглашаются местные, и только 8% согласны с тем, что они работают лучше.

Как ведут себя в последние месяцы соискатели? Каких резюме, связанных со строительными специальностями, стало больше, а каких — меньше? И в целом каков характер резюме?

По итогам июня активность российских соискателей строительной сферы выросла на 7% по отношению к январю 2022 года, хотя еще в марте-апреле этот показатель был выше — на уровне 15%. Чаще всего в отрасли ищут работу профессионалы инженерных специальностей, прорабы, геодезисты, архитекторы, руководители проектов, монтажники. И здесь четко прослеживается дисбаланс к спросу — работодателям чаще требуются рядовые работники рабочих профессий.

Выросли или остались прежними зарплатные предложения в строительном комплексе? На какие доходы могут

рассчитывать рабочие и специалисты, которым предлагают вакансии на российских стройках?

Как показывает анализ вакансий в первом полугодии 2022 года, на самые высокие средние предложения по зарплате могут рассчитывать машинисты экскаваторов, бульдозеров и автокранов — до 120 тыс. рублей. Геодезистам в среднем предлагают 105 тыс. рублей, прорабам — 82 тыс. Но, конечно, заработок будет зависеть от конкретного региона и формата занятости.

Каковы зарплатные ожидания соискателей? Кризис как-то повлиял на их запросы?

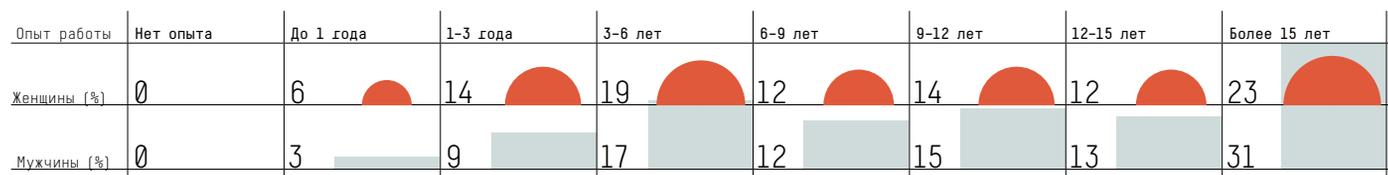
Ожидания соискателей строительной отрасли демонстрируют положительную динамику, и кризис, напротив, выступил катализатором роста пожеланий к заработной плате. Как отмечают сами работодатели, сегодня при трудоустройстве кандидаты рассчитывают на уровень дохода на 30% выше, чем был у них прежде.

Что касается запросов специалистов, которые сегодня активно ищут работу в строительстве, то на самый высокий уровень доходов рассчитывают



Опыт работы соискателей вакансий по направлению «Строительство» в России в 2022 году

Источник: hh.ru



руководители проектов — в среднем 145 тыс. рублей. На уровне 90 тыс. — запросы геодезистов, 80,5 тыс. — прорабов, профессионалы инженерных специальностей хотят зарабатывать от 60 до 70 тыс. рублей.

Каков профессиональный и возрастной портрет соискателей, претендующих на работу на стройках страны?

78% соискателей в строительной сфере — мужчины. Среди них преобладают специалисты в возрасте от 26 до 35 лет (36%). Что интересно, в этой возрастной категории число соискателей женщин выше — 41%. Аналогичная ситуация с кандидатами в возрасте младше 25 лет — здесь также доля женских резюме превалирует. А вот в возрастной категории от 36 лет и старше лидируют представители сильного пола. Наличие диплома о высшем образовании указывают в резюме 78% соискателей строительной сферы, 12% имеют среднее специальное образование, 5% — среднее, а еще столько же — незаконченное высшее.

Что касается опыта, то большинство кандидатов, претендующих на позиции в строительном сегменте, имеют опыт

работы более 15 лет: 23% женщин-соискателей и 31% мужчин.

Ваш прогноз: как в дальнейшем будет развиваться ситуация на строительном рынке труда России? Как будет меняться поведение работодателей и соискателей? Стоит ли ожидать изменения зарплатных предложений и ожиданий? Сейчас давать прогнозы весьма сложно: все зависит от внешней экономической ситуации, а также внутренних решений на государственном уровне для поддержки отрасли. Дефицит кадров в строительстве возник не вчера и даже не год назад, и пандемия четко обозначила имеющуюся проблему. Может быть, частично специалисты из пострадавших отраслей рынка заменят иностранную рабочую силу на объектах строительства, но даже в условиях новой экономической реальности нехватку высококвалифицированных специалистов с профильным образованием быстро компенсировать не получится.

Что касается заработных плат, то уже сейчас мы видим рост запросов соискателей, опережающий рост предложений по заработной плате. Это объясняется инфляцией, поэтому, возможно, ожидания

работников будут расти. Вопрос, готовы ли к этому работодатели и будут ли увеличивать затраты на ФОТ в условиях дефицита работников, пока остается открытым.

Какие советы и рекомендации вы бы дали участникам строительного рынка РФ в нынешних экономических условиях?

В первую очередь работодатели должны четко понимать, что в условиях кадрового дефицита достойная оплата труда, безопасные условия работы, качественная техника, инструменты и оборудование — базовые составляющие для того, чтобы привлекать эффективных специалистов. Также сегодня в условиях общей нестабильности устойчивость и надежность компании является ключевым фактором для формирования лояльности сотрудников как имеющих, так и потенциальных. Что касается соискателей — чтобы поиск работы не затянулся, в процессе трудоустройства нужно задействовать все имеющиеся ресурсы: сайты по поиску работы, круг близких и профессиональных контактов, службы занятости. Чем больше будет таких каналов поиска, тем быстрее он даст результаты. ||

Павел Акимов: «Только все вместе мы сможем обеспечить отрасль квалифицированными специалистами»

Согласно данным исследования ДОМ.РФ и ВЦИОМ, строительные специальности вошли в топ-10 самых престижных профессий. Действительно ли сегодня растет число желающих получить профильное образование, как адаптируются образовательные программы под меняющиеся экономические реалии, мы поговорили с ректором Национального исследовательского Московского государственного строительного университета, академиком Российской академии архитектуры и строительных наук (РААСН), профессором, доктором технических наук Павлом Акимовым.

Ознакомиться с тематическим подкастом можно здесь



Павел Алексеевич, МГСУ является ведущим вузом России, уже на протяжении века готовящим кадры для строительного комплекса. Какие специальности на сегодняшний день являются самыми востребованными?

К числу наиболее популярных у абитуриентов направлений подготовки

Текст: Елена Серегина

и специальностей относится архитектурно-строительный блок. Здесь традиционно высокий конкурс. Большим спросом пользуются программы бакалавриата по направлениям подготовки «Архитектура», «Градостроительство», «Строительство». Также популярна программа специалитета «Строительство уникальных зданий и сооружений», образовательные программы, связанные с экономикой и менеджментом.

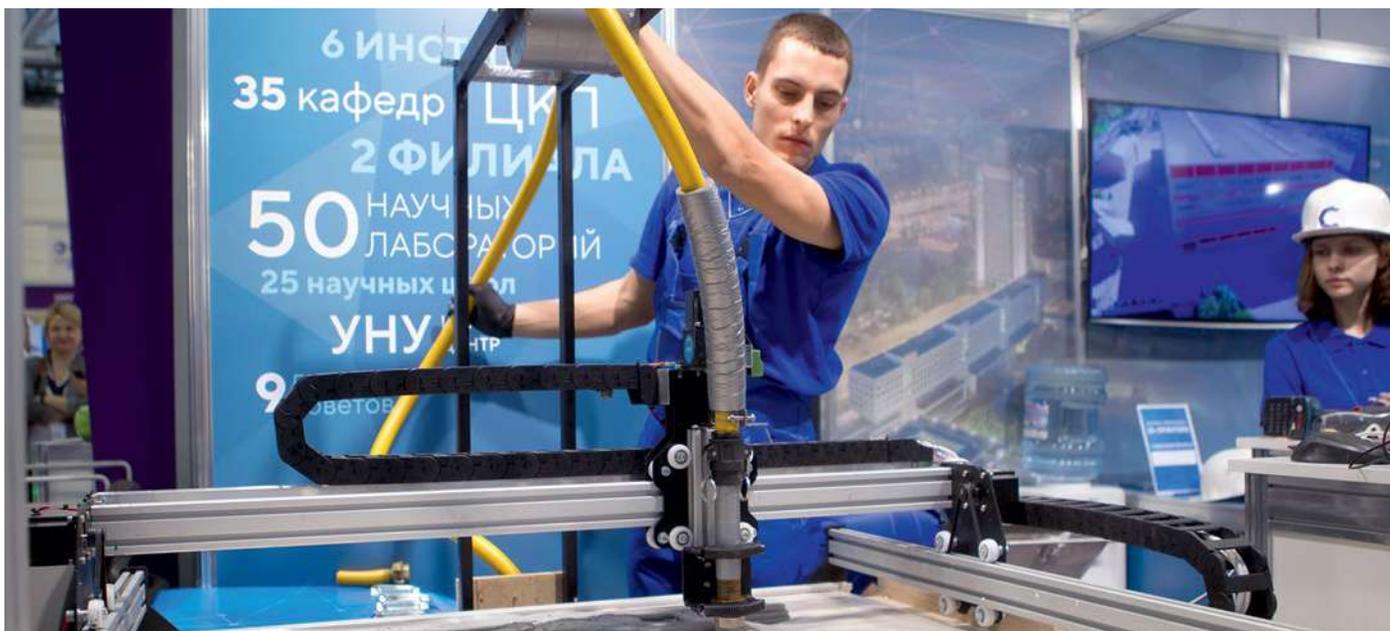
Если говорить про магистратуру, то опять-таки здесь можно отметить направления подготовки «Архитектура», «Градостроительство», «Строительство», «Экономика», «Менеджмент», а также «Жилищное хозяйство и коммунальная инфраструктура».

Хочу заметить, что строительный блок направлений подготовки и специальностей характеризуется очень высоким процентом трудоустройства в соответствии с полученным образованием. Так, более 90% наших выпускников идут работать после окончания университета именно в строительную отрасль — этим инженерно-строительное образование и уникально.

Важно, что эти данные касаются не только НИУ МГСУ, но и в целом всех строительных вузов России. В настоящее время в стране эффективно функционируют 7 профильных университетов (в Москве, Нижнем Новгороде, Томске, Новосибирске, Казани, Санкт-Петербурге и Пензе). И во всех этих вузах процент трудоустройства не опускается ниже указанной отметки.

Как вам кажется, с чем это связано?

Во все времена профессия строителя, зодчего была востребована и уважаема обществом. По существу, все, что нас окружает, сделано строителями: людям надо где-то жить, куда-то ходить на работу, пользоваться современной инфраструктурой, офисами и торговыми центрами, посещать стадионы, поликлиники и театры. Даже сегодня, несмотря на крайне непростую внешнеполитическую ситуацию и санкционный режим,



строительное дело живет и демонстрирует серьезные темпы роста. В силу значительного мультипликативного эффекта (на одно рабочее место в строительстве приходится до восьми мест в других отраслях) отрасль по праву рассматривается как локомотив развития национальной экономики. Именно поэтому выпускники строительных специальностей настолько востребованы в обществе.

Согласно данным исследования ДОМ.РФ и ВЦИОМ, строительные специальности заняли восьмое место в рейтинге самых престижных профессий. Отражается ли данный престиж на количестве желающих поступить в вуз?

В принципе, каждый год мы наблюдаем приток достаточного количества желающих поступить в наш университет. Другое дело, что, положив руку на сердце, нужно признать необходимость дополнительной популяризации строительной отрасли, потому что зачастую в обществе работа в строительстве ассоциируется с неудобствами, грязью, хаосом рабочих процессов. Но ведь на самом деле это далеко не так! В последние годы в нашей стране возводится большое количество уникальных высотных большепролетных зданий и сооружений. Чего только стоит самое высокое здание в мире, построенное на болотистых грунтах, — «Лахта-центр», который, в принципе, является эталоном высотного строительства, или стадионы к чемпионату мира по футболу 2018 года. Такие объекты зачастую вообще не имеют аналогов за рубежом, поэтому нашей отрасли есть чем

гордиться. И в этом смысле важно популяризировать достижения отечественного строительного комплекса. Очень здорово, что в этом году одним из лауреатов Государственной премии в области науки и технологий Российской Федерации стал академик РААСН Владимир Ильич Травуш — главный конструктор «Лахта-центра», легендарный специалист, который участвовал в проектировании Останкинской башни, являлся главным конструктором комплекса «Москва-Сити». Это действительно заслуженное признание. И не только отдельного специалиста, но и всей отрасли.

По мнению руководителей предприятий отрасли, учебные программы в вузах и ссузах нуждаются в адаптации под текущие реалии стройки. В одном из интервью вы также говорили о необходимости модернизировать спектр реализуемых в МГСУ образовательных программ. Какая работа проводится в этом направлении?

Действительно, представители профессионального сообщества считают, что образовательные программы должны быть ближе к потребностям отрасли. За последние два года мы завершили обновление наших образовательных программ. В основу новых программ, которые стартовали 1 сентября 2022 года, было положено сразу несколько принципов. Во-первых, мы внимательно отнеслись к рекомендации, данной президентом Российской Федерации в отношении унификации первых лет обучения и предоставления студентам возможности менять направление подготовки в ходе

обучения. Теперь первые два года обучения по всем программам бакалавриата в рамках направления «Строительство» идентичны — была введена так называемая ядерная программа дисциплин. Аналогичная унификация была сделана и в отношении других смежных направлений подготовки.

Во-вторых, мы внимательно отнеслись к такой опции, как «окна мобильности», ориентированной на развитие совместных образовательных программ с вузами зарубежных государств, а также с российскими партнерами.

В-третьих, мы более основательно отнеслись к методическому сопровождению наших образовательных программ и за последний год закрыли все традиционно читаемые дисциплины электронными образовательными ресурсами. Все записанные курсы видеолекций после размещения на образовательных порталах будут доступны студентам как вспомогательные средства для освоения материалов в процессе обучения.

В-четвертых, перестроен процесс проведения практик. Большая работа проводится при поддержке Департамента градостроительной политики города Москвы, который ежегодно предоставляет студентам НИУ МГСУ большое число мест для практической подготовки. Помощь в этой работе оказывает попечительский совет МГСУ, воссозданный в прошлом году после многолетнего перерыва в функционировании. Председателем совета стал заместитель председателя Правительства Российской Федерации Марат Шакирзянович Хуснуллин, а его заместителями — помощник



президента Российской Федерации Максим Станиславович Орешкин и министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Ирек Энварович Файзуллин. Уже прошло два заседания совета, в том числе рассматривались вопросы, связанные с качеством образования по программам, которые реализуются в нашем университете, а также с совершенствованием практической подготовки, причем в первом заседании принял участие министр науки и высшего образования Российской Федерации Валерий Николаевич Фальков. Реализация поручений попечительского совета привела к тому, что наши учебные планы стали в большей степени ориентированы на потребности отрасли — увеличено количество дисциплин, ориентированных на получение знаний в области оценки безопасности строительных конструкций, технологий и организации строительства, переформатированы вопросы, связанные с так называемыми мягкими навыками, которые формируются в процессе обучения студентов.

А самое главное, мы постарались четко провести грань в материале, касающемся программ бакалавриата и специалитета, чтобы не было повторений одних и тех же вопросов на разных уровнях образования.

МГСУ совместно с Минстроем разрабатывает образовательные программы, нацеленные на подготовку квалифицированных кадров. На базе

университета создан отраслевой консорциум «Строительство и архитектура». Каким образом он будет содействовать развитию кадрового потенциала отрасли?

28 мая прошлого года создан отраслевой консорциум «Строительство и архитектура». В его состав вошли все архитектурно-строительные вузы нашей страны, профильные научные организации, Российская академия архитектуры и строительных наук, Российский союз строителей, НОСТРОЙ, НОПРИЗ. Основными задачами консорциума являются совместная научно-образовательная деятельность, работа по цифровизации отрасли и социально-молодежная политика.

В настоящее время в рамках консорциума начинается реализация проекта, связанного с созданием единой цифровой платформы строительства и архитектуры, где будут размещаться электронные курсы лекций. Планируется реализация совместных сетевых программ. Например, в этом году стартуют образовательные программы с коллегами из Нижегородского, Томского и Новосибирского государственных архитектурно-строительных университетов. Недавно подведены итоги второго конкурса грантов на проведение научных исследований среди вузов — членов консорциума. Коллективы, представляющие университеты, получают финансовую поддержку на проведение исследований по приоритетным научно-образовательным направлениям в сфере строительства, архитектуры, градостроительства.

Реализуются совместные молодежные проекты. Подписано соглашение о сотрудничестве с Донбасской национальной архитектурно-строительной академией. В июле большое количество студентов этого вуза прошло у нас летнюю практику. Думаю, ребята получили много интересных впечатлений от знакомства с крупнейшими стройками Москвы.

Есть планы по проведению совместных мероприятий в области спорта: у НИУ МГСУ хорошая материально-техническая база, включающая плавательный бассейн, легкоатлетический манеж.

Одним словом, по всем направлениям мы планируем развивать сотрудничество, а общая цель одна — подготовка кадров для строительной отрасли, научно-методическое сопровождение и обеспечение ее инновационного развития, а также работа для того, чтобы содействовать достижению национальных задач и национальных целей, поставленных перед отраслью на ближайшие годы.

Вы упомянули о грантах. В 2021 году НИУ МГСУ вошел в число участников программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030», получив базовую часть гранта. Какое влияние окажет данный факт на будущее развитие вуза?

Важность участия университета в данной программе сложно переоценить. Это как раз и предопределило всю нашу программу развития до 2030 года: здесь предусматривается ряд изменений в образовательной политике,



в научно-исследовательской инновационной деятельности, в молодежной, кадровой и кампусной политике, в сфере цифровизации. Предстоит реализовать целый ряд стратегических проектов. Одним словом, участие в программе в значительной степени позволило нам сформировать собственный четкий взгляд на развитие университета в ближайшие годы. И самое главное — поставить перед собой весьма амбициозные цели, которые мы стараемся реализовать, теперь уже являясь полноценными участниками проекта «Приоритет-2030».

Расскажите о решении создать корпоративную кафедру Минстроя России на базе НИУ МГСУ. Какие совместные программы будут реализовываться?

Действительно, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ одобрил создание в нашем университете корпоративной кафедры Минстроя России. Сейчас мы оформляем все необходимые материалы для запуска нового подразделения в новом учебном году. На ближайший год основные образовательные проекты связаны прежде всего с реализацией программ повышения квалификации, проведением мастер-классов и лекций для наших студентов. Но в сентябре, я думаю, мы определимся с планами по открытию профильных образовательных программ в сфере высшего образования (это прежде всего программа магистратуры) и подадим в установленном порядке сведения о новых программах в Министерство науки и высшего образования РФ, с тем чтобы

«Более 90% наших выпускников идут работать после окончания университета именно в строительную отрасль — этим инженерно-строительное образование и уникально».

уже летом следующего года осуществить первый набор на такую программу магистратуры в сфере строительства, в соответствии с которой мы будем готовить кандидатов в состав кадрового резерва Минстроя России.

Кроме того, по инициативе Департамента градостроительной политики города Москвы мы запускаем отдельную программу подготовки специалистов в области управления в строительстве, ориентированную на уровень подготовки бакалавриата. При ее создании мы постарались учесть лучший зарубежный и отечественный опыт.

Павел Алексеевич, как вы считаете, когда можно будет сказать, что кадровая проблема в строительной отрасли решена?

Если когда-нибудь мы скажем, что кадровый вопрос полностью решен, это будет тревожным сигналом. Во все времена будет ощущаться небольшой разрыв между ожиданиями работодателя и компетенциями, которые получает выпускник университета или колледжа. Самое главное, что выпускник должен сформировать за годы обучения, — это стремление, желание и готовность

учиться чему-то новому. А для представителей образования главное — стремиться удовлетворить возникающие запросы рынка труда, прогнозируя и определяя его развитие для подготовки большого количества специалистов на различных уровнях образования. Ведь сегодня дефицит специалистов в области высшего образования, по разным оценкам, составляет до 100 тыс. человек — это огромная цифра! Чтобы преодолеть кадровый дефицит, необходимо использовать в первую очередь дополнительные профессиональные программы (программы повышения квалификации, профессиональной переподготовки), программы высшего образования, а также программы среднего профессионального образования, которые должны развиваться в том числе и на базе высших учебных заведений (помимо колледжей). Кроме того, важную роль сыграет институт независимой оценки квалификации, который вводится в этом году в качестве обязательного. Уверен: только все вместе, в тесном контакте с работодателями, вузами и колледжами мы сможем решить задачу обеспечения отрасли квалифицированными специалистами. ||

Кадровая основа

«Вестник» разобрался, как в российских регионах обстоит ситуация с обучением специалистов для строительной отрасли

Подготовка кадров для строительной сферы — вопрос, который не теряет своей актуальности на протяжении уже многих лет. Квалифицированные специалисты — то, в чем остро нуждается российская стройка, а потому вопрос их обучения продолжает из года в год выходить на первый план. Мы попросили заместителей губернаторов регионов и профильных министров рассказать о том, какое внимание подготовке кадров для отрасли уделяется в субъектах РФ и насколько востребованы в них специалисты этого направления.



Юрий Сегов, заместитель губернатора Волгоградской области:

— На протяжении многих столетий строительная отрасль является востребованной профессией и одной из ключевых в экономическом секторе РФ. В настоящее время основными задачами развития строительного комплекса, поставленными губернатором Волгоградской области, являются увеличение объемов, темпов и качества работ, реализация самых современных подходов и технологий, а также укрепление кооперационных связей между предприятиями региональной строительной отрасли и предприятиями по производству стройматериалов. Для выполнения поставленных задач

регион нуждается в новых и компетентных кадрах, которые выпускаются в Институте архитектуры и строительства Волгоградского государственного технического университета и в Волгоградском строительном техникуме. Институт архитектуры и строительства Волгоградского государственного технического университета — опорного вуза — с полным основанием можно считать кузницей кадров для строительной отрасли региона. Вместе с филиалами в г. Волжском и г. Михайловке университет является монополистом в подготовке кадров с высшим образованием по строительным направлениям подготовки. В университете ведется активная профориентационная работа. С 2021 года в Институте архитектуры и строительства учащиеся старших классов получают дополнительное образование в инженерных классах (они углубленно изучают информатику, математику, черчение, физику, осваивают введение в строительные направления подготовки). Ежегодно ИАиС организует региональный конкурс для старшеклассников «Движение — это мы!». Призеры и победители данного конкурса поощряются дополнительными баллами к результатам

ЕГЭ при поступлении в университет на строительные направления подготовки. В свою очередь, с целью привлечения молодых кадров в строительную отрасль комитетом на постоянной основе прорабатывается вопрос по трудоустройству выпускников всех направлений подготовки обучения в строительные организации региона. Ежегодно весной проводится ярмарка вакансий на базе ВолгГТУ ИАиС. У работодателей есть уникальная возможность рассказать о своей компании, перспективах работы в ней и представить свои вакансии. В рамках ярмарки студенты и без пяти минут дипломированные специалисты могут пройти предварительные собеседования на вакансии сразу у нескольких работодателей. Также на базе строительного техникума ежегодно проходит региональный этап национального чемпионата «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» по трем направлениям в номинации «Строительство и строительные технологии». Победители региональных чемпионатов с 2016 года представляют регион в финалах национальных чемпионатов «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)». Традиционно



представители сборной Волгоградской области ежегодно входят в состав победителей и призеров финалов национальных чемпионатов по направлению «Маллярные и декоративные работы». На сегодняшний день вопрос совмещения теоретических и практических навыков у студентов решается в рамках образовательной программы вуза. После сдачи сессии студенты проходят производственную практику на ведущих предприятиях строительной отрасли, где как раз и совмещают теоретические знания, полученные за партой, с производственными навыками. В настоящий момент действует более 30 долгосрочных договоров о практике со строительными организациями. В регионе активно поддерживается движение студенческих строительных отрядов – ежегодно формируются несколько отрядов для работы в летний период на различных строительных объектах. Для обеспечения трудоустройства студентов, проходящих практику, и поддержки деятельности студенческих отрядов Комитет строительства Волгоградской области регулярно взаимодействует с Комитетом образования, науки и молодежи

политики и строительными организациями региона для выполнения строительных работ социальных объектов, в том числе в рамках реализации региональных проектов и государственных программ.



Юрий Фомин, заместитель губернатора Мурманской области:

– Сегодня в Мурманской области реализуется ряд крупнейших строительных объектов, поэтому воспитание кадров под эти запросы для нас принципиально важное направление. Мы стараемся внимательно следить за дальнейшим трудоустройством наших студентов и помогать им с этим вопросом. В Мурманской области подготовкой кадров для строительной отрасли занимаются как средние профессиональные

образовательные организации, так и система высшего образования. Подготовку кадров в СПО осуществляют 15 образовательных учреждений. В 2021–2022 учебном году по 22 программам строительного профиля обучились 3,2 тыс. человек. Для экономики региона специалисты данной отрасли крайне востребованы, поэтому на их подготовку в 2021–2022 учебном году было выделено более 20% от всех КЦП СПО – 715 бюджетных мест, а на 2022–2023 учебный год число мест мы увеличим до 760. Также ребята могут получить строительную специальность в нашем МГТУ. В 2021 году по инициативе Министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области был объявлен и осуществлен набор на направление подготовки бакалавров «Строительство» по двум образовательным программам: «Промышленное и гражданское строительство» и «Автомобильные дороги». К реализации образовательных программ привлекаются научно-педагогические кадры других вузов: Тамбовского государственного технического университета и Петрозаводского государственного университета.



В рамках образовательной программы «Промышленное и гражданское строительство» обучающиеся, помимо традиционных дисциплин, относящихся к сфере профессиональной деятельности, изучают дисциплины, связанные с внедрением цифровых технологий в строительстве: компьютерные технологии строительной графики, информационные технологии расчета строительных конструкций (SCAD), BIM-технологии в строительстве (REVIT), системы автоматизированного проектирования в строительстве. Отметим, что для студентов МГТУ выделяются хорошие стипендии. Есть живой пример — за последние полгода максимальная суммарная стипендия в техническом вузе составила 53 тыс. рублей. Никаких странных формул: второй курс магистратуры, студентка-отличница, активный участник научной и студенческой жизни. И такая возможность есть у каждого студента вуза, в том числе по строительному направлению.

Кроме того, выстроено взаимодействие с индустриальными партнерами, где студенты не просто проходят практику, а становятся потенциальными кадрами на востребованные специальности. В их числе АО «ММТП», ПАО «Россети Северо-Запад», ООО «Спектр», ООО «Мурманский балкерный терминал», Комитет градостроительства и территориального развития г. Мурманска, Филиал 35 СРЗ АО ЦС «Звездочка» и другие.



Михаил Степанов, министр строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Марий Эл: — В 2022 году мы планируем построить 390 тыс. кв. метров жилья, переселить 1670 человек из аварийного жилищного фонда и отремонтировать 90 МКД. В связи с этим потребность в квалифицированных рабочих и специалистах по профессиям «Кирпичная кладка» и «Сварочные технологии» возрастает. По итогам ежегодного мониторинга потребности в кадрах организаций отрасли экономики «Строительство», проводимого СРО «Гильдия строителей Республики Марий Эл», потребность в рабочих кадрах и специалистах среднего звена по состоянию на 1 августа 2022 года составляет 125 человек. В целях подготовки высококвалифицированных рабочих кадров для отрасли экономики «Строительство» внедрен проект по направлению создания (обновления) материально-технической базы образовательных организаций Республики Марий Эл, реализующих программы СПО. В рамках проекта планируется создание мастерских (производственных участков), оснащенных современной материально-технической

базой для обеспечения практической подготовки обучающихся в соответствии с современными стандартами и передовыми технологиями, в том числе стандартами «Ворлдскиллс Россия» по компетенциям строительной отрасли «Кирпичная кладка» и «Сварочные технологии».

Минстрой и ЖКХ Республики Марий Эл поддерживает участие республики в отборе субъектов РФ на предоставление в 2025 году субсидии из федерального бюджета на приобретение товаров (работ, услуг) в целях создания (обновления) материально-технической базы образовательных организаций, реализующих программы СПО, в рамках федерального проекта «Молодые профессионалы» (повышение конкурентоспособности профессионального образования) нацпроекта «Образование» государственной программы РФ «Развитие образования». В ГБПОУ Республики Марий Эл «Йошкар-Олинский строительный техникум» подготовка специалистов строительного профиля осуществляется по трем направлениям. Интерес абитуриентов к данным профессиям объясняется огромной профориентационной работой, проводимой в техникуме среди школьников и родителей, так называемых дней открытых дверей. Эффективным инструментом профориентации школьников и молодежи на строительные профессии и специальности являются чемпионаты «Молодые профессионалы», ежегодно проводимые на площадках техникума. В рамках чемпионата проводятся мастер-классы и профессиональные пробы



для школьников. С 2016 года в соревнованиях в рамках регионального чемпионата — юниорской ветки — участвуют учащиеся общеобразовательных школ, которые параллельно с учебой в школе получают профессиональную подготовку на базе техникума. Техникум активно участвует в реализации федеральных образовательных проектов.

Ярким примером является программа ранней профориентации молодежи — проект «Билет в будущее». В рамках реализации проекта учащиеся среднего звена образовательных школ г. Йошкар-Олы и Республики Марий Эл проходят профессиональное обучение в учебно-производственных мастерских техникума.

С 2020 года в рамках реализации регионального стандарта кадрового обеспечения промышленного роста все выпускники техникума сдают демонстрационный экзамен, который проводится с целью определения у выпускников уровня знаний, умений, навыков, позволяющих вести профессиональную деятельность в определенной сфере или выполнять работу по конкретным профессиям или специальностям в соответствии со стандартами «Ворлдскиллс Россия».

Включение формата демонстрационного экзамена в процедуру государственной итоговой аттестации обучающихся профессиональных образовательных организаций — это модель независимой оценки качества подготовки кадров. К оценке демонстрационного экзамена привлекаются независимые эксперты — представители работодателей.

Предприятия, участвующие в оценке экзамена, по его результатам осуществляют подбор лучших молодых специалистов по востребованным компетенциям, оценив на практике их профессиональные умения и навыки.



Артем Фирсов, и. о. министра строительства и жилищной политики Камчатского края:

— Строительная отрасль Камчатки развивается ускоренными темпами. Динамика объема работ по виду деятельности «Строительство» с мая 2021 года показала стабильный рост и по итогу года составила 112,2% к предыдущему, 2020 году. В первом полугодии 2022 года объем работ вырос на 187,5% к соответствующему периоду предыдущего года. Вместе с тем министерство на еженедельной основе осуществляет мониторинг ситуации на рынке труда в строительной отрасли с внесением в комплексную информационную систему (КИС) Минстроя России. Так, в июле 2022 года фиксируется тенденция снижения потребности отрасли в кадрах с 265 до 243 человек. В аналогичном периоде 2021 года кадровая потребность была,

соответственно, 1108 и 1017 человек. Следует отметить падение престижа профессии строителя, связанное с массовой низкоквалифицированных рабочих из ближнего зарубежья.

Сегодня необходимо создавать в регионе современный домостроительный комбинат, готовить кадры и внедрять там роботизацию. Это увеличит уровень заводской готовности деталей домов, в том числе для индивидуального жилищного строительства (ИЖС). В последние годы неуклонно растет доля ИЖС (68,5%) в общем объеме жилищного строительства в Камчатском крае. Это свидетельствует о снижении оттока населения и перспективе роста в долгосрочном периоде. В Концепции стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2035 года Правительством Камчатского края предусмотрено формирование культурно-образовательной среды для профессионального и личностного развития и социального благополучия на протяжении всей жизни. А также формирование эффективной системы обучения жителей Камчатского края по востребованным бизнесом специальностям. Министерство поддерживает развитие дуального образования (теория — в классе, практика — на рабочем месте), направленное на то, чтобы к 2035 году 35% обучающихся участвовали в программах дуального образования. На сегодняшний день это самая прогрессивная система образования, которая способствует решению проблемы дефицита и качества кадров в строительной отрасли региона. ||

Ефим Басин: «За 60 лет я ни разу не пожалел о том, что выбрал профессию строителя»

К решению вопроса, связанного с кадровым дефицитом в отрасли, нужно подходить комплексно. Здесь важно прививать уважение к профессии с юного возраста, пересмотреть программы обучения, вернуть в вузы советские подходы к образованию с учетом веяний современности, и обеспечивать достойные условия труда. Только при соблюдении этих условий профессия строителя станет привлекательной для молодежи. В этом уверен председатель комиссии ТПП РФ по предпринимательству в сфере строительства, председатель комиссии по вопросам профессионального образования и кадрового потенциала в сфере строительства и ЖКХ Общественного совета при Минстрое России Ефим Басин.

Ознакомиться с тематическим подкастом можно здесь



Ефим Владимирович, часто звездных артистов растят прямо с детства. Как вы считаете, можно ли этот опыт распространить на сферу строительства? В принципе, это хорошая идея. Ребята могут заинтересоваться строительным делом буквально со школьной скамьи, если у них будет возможность вникнуть

в суть профессии. Особая связь возникает со строительным делом у тех ребят, чьи родители — потомственные строители. Именно тогда появляются целые династии. Так получилось и в моей семье. Дети вместе со мной, транспортным строителем, поменяли пять школ в нескольких регионах СССР, куда меня переводили по работе. Они практически с дыханием воздуха

впитывали дух стройки, видели все нюансы моей работы. И конечно, мои дети и уже даже их дети тоже стали строителями. Не менее эффективно целенаправленное воспитание молодого поколения созидателей в обществе. Например, сегодня Минстрой России проводит колоссальную работу по воспитанию уважения к профессии строителя и раскрытию потенциала профессии перед детьми, чтобы привить им любовь и уважение к этому труду. Прежде всего я говорю о созданном в рамках программы «Я — строитель будущего!» при Общественном совете при Минстрое России Детского общественного совета, в который вошли инициативные ребята со всей страны. Я являюсь членом этого совета и вместе с председателем Общественного совета Сергеем Вадимовичем Степашиним присутствую на всех мероприятиях, которые проводят эти дети. Должен сказать, я искренне восхищен тем, насколько по-взрослому, грамотно рассуждают ребята, и тем, какие они предлагают проекты — по благоустройству городов, созданию пешеходных улиц и так далее. Считаю, нужно развивать это направление во всех регионах нашей страны, чтобы к строительной профессии прикипали уже с детских лет. Почему именно строительство заслуживает такого внимания? Потому что это достойная профессия, которой действительно можно посвятить всю жизнь. Кстати, в этом году исполнилось 60 лет с тех пор, как я окончил строительный институт. И за все время



ни разу не пожалел о своем решении стать строителем. Потому что это действительно созидательная работа, результаты которой видны людям. Когда смотришь на объекты, построенные за долгие годы, они радуют глаз и греют душу.

Один из руководителей большого треста рассказывал, что держал под контролем стройплощадку на 2,5 тыс. работников спокойно, не повышая голоса. Это вызывает удивление, восхищение и даже преклонение. Безусловно, это была старая школа кадров, где человек от разнорабочего вдумчиво и поэтапно проходил все пути профессионального роста, становился авторитетом. Как становятся легендой профессии в наши дни?

Вы правильно заметили: такой стиль управления — это действительно школа, которая дается с опытом, приходит с годами работы. И конечно, от характера человека многое зависит. Самое главное, с одной стороны, быть честным и объективным человеком, а с другой — являться компетентным, квалифицированным специалистом в той области, которой ты руководишь или

в которой участвуешь. Не менее важно обладать такими чертами характера, как воля, объективность и справедливость. Понимаете, люди не терпят несправедливости и унижения, особенно в присутствии других.

Нужно понимать, что сильным руководителем не рождаются — руководителя растягивают. О себе скажу: фактически я прошел путь от техника-нормировщика до министра строительства, не пропустив ни одной карьерной ступеньки. Работал мастером, старшим прорабом, главным инженером строительного управления, начальником строительного управления, заместителем управляющего трестом, управляющим трестом, замначальника главка, первым замначальника главка, начальником главка, замминистра транспортного строительства СССР, председателем комитета и министром строительства России.

В настоящее время ничего не изменилось: чтобы стать грамотным руководителем, нужно пройти все ступеньки карьерного роста. Только так можно постигнуть профессию с азов до вершин строительного искусства. И только так можно завоевать доверие и авторитет в профессиональном сообществе.

Ефим Владимирович, во второй половине прошлого века были такие крупные стройки, как БАМ и «Атоммаш», была освоена целина в Казахстане, восстановлены сотни городов и сел со всей инфраструктурой. Это наше наследие, слава поколений. А как вы считаете, чем будут гордиться современные строители?

Перечисленные вами объекты — это действительно великие стройки XX века. Причем они ярко выделялись на фоне разрушенного хозяйства, особенно после войны. Но новое поколение тоже может гордиться многими объектами, которые создаются сегодня. Прежде всего это Керченский мост, застройка Дальнего Востока, развитие Арктики, Восточного полигона, создание Северного морского пути. Продолжается развитие БАМа, модернизация ТРАНССИБа, ведется масштабное строительство трассы Москва — Казань — Екатеринбург. А чего стоят небывалые объемы жилищного строительства! К 2030 году необходимо возвести 1 млрд квадратных метров жилья. Эта задача уже решается, и я уверен, она будет выполнена. Всем этим можно гордиться и даже восхищаться.



Но проблема в том, что тема строительства сегодня недостаточно освещается средствами массовой информации. По телевизору, к сожалению, крайне редко транслируются победы созидательной отрасли. А вот в советское время вопросу строительства уделялось особое внимание. Вспомните: даже перед каждым художественным фильмом в кинотеатрах показывали новые стройки, которые побуждали молодежь гордиться страной. И сегодня необходимо больше показывать процесс созидания: это будет с детства воспитывать чувство гордости за страну у каждого гражданина России.

Советские строители вплоть до 90-х — рабочая каста в самом лучшем значении этого слова. Затем была эпоха «Равшана и Джамшута», многочисленных и часто бесправных гастарбайтеров — она, кажется, тоже завершена. Что, по вашему мнению, будет дальше с рабочими кадрами? Какой образ строителя будущего можно предложить нынешней молодежи, чтобы она захотела пойти на стройки?

Вы очень больной вопрос затронули: конечно, в 90-е годы многое было упущено в части подготовки и рабочих, и инженерных кадров. В последнее время нехватка рабочих решалась путем привлечения специалистов из ближнего зарубежья. Однако сегодня становится очевидным, что надеяться надо исключительно на своих профессионалов. В советское время кадровый вопрос

решался с помощью целой сети ГПТУ, которые действовали при каждом крупном предприятии, заводе и стройке. Сегодня мы эту практику восстанавливаем, и я рад, что уже сейчас во многих регионах появляются прекрасные ресурсные центры по подготовке кадров, оснащенные современным оборудованием, механизмами и хорошими педагогами.

Радует меня и то, насколько востребованы некоторые рабочие профессии. Например, конкурс при поступлении в строительное училище в Великом Новгороде составляет 16 человек на место. Это больше, чем в некоторых институтах. Студенты таких вузов после получения профессии идут на работу на стройки, и там такие специалисты нарасхват.

Конечно, сегодня в отрасли нельзя равняться на дворников с лопатой или метлой или на носилки с тачкой. Нужно современное оборудование, механизация и автоматизация производства, чтобы сократить отставание по производительности труда от многих развитых стран. Мы должны предоставить рабочим современную технику и оборудование, рабочую одежду, соответствующий инструмент, бытовки, горячее питание. Все это сделает рабочие профессии привлекательными для людей.

Если говорить о повышении престижа инженерных профессий, то тут тоже, к сожалению, мы многое потеряли: увлеклись пресловутой болонской системой, начали выпускать бакалавров — недоинженеров, которых нужно еще потом доращивать, а если бакалавр

идет в магистратуру, то он, к сожалению, часто не возвращается на производство. Для подготовки новой плеяды грамотных инженеров нужны новые программы. С удовлетворением отмечу, что сейчас университеты строительного профиля объединены в общую платформу — в консорциум «Строительство», во главе которого стоит МГСУ. И эти ведущие университеты объединяют усилия по подготовке новых программ для обучения, созданию новых научно-исследовательских лабораторий, чтобы приучать к научной работе студентов с самого раннего курса обучения. Инженеров тоже надо грамотно воспитывать. Ну а для этого нелишним было бы вспомнить нашу советскую систему образования, которая многими странами мира была признана лучшей. Надо выпускать не бакалавра, а инженера — не 4 года, а 5 лет, как это было ранее.

Что предпринимается для того, чтобы решить кадровую проблему? Возможно, нужно более тесное взаимодействие бизнеса и образовательных учреждений?

Действительно, очень важно заранее связать студентов с работодателями: в советское время практически так оно и было. По крайней мере мы во время учебы не задумывались о том, где будем работать. После окончания института в зависимости от уровня образования и качества учебы выпускников направляли на работу. При этом, если количество баллов у тебя было больше, давалось право выбора места приложения труда. Нас направляли



буквально во все уголки СССР, где молодые специалисты должны были отработать три года по специальности. И я вам скажу из практики: как правило, на этих местах и оставались. Одна из таких строек — БАМ, где многие прикипали к месту, женились, рожали детей и даже уже воспитывают внуков.

Еще один важный момент в современных условиях — это стипендиаты. Надо, чтобы работодатель уже на стадии обучения, обычно с 3-го курса, присматривался к студентам и был с ними на связи. Он может даже взять на себя какую-то небольшую оплату бонусов к стипендии, с тем чтобы способный студент затем был гарантированно трудоустроен этим работодателем. Таким образом, выпускник будет уверен в завтрашнем дне, а работодатель сможет повлиять на подготовку студента, на специфику его обучения. Понимая это, некоторые крупные предприятия, такие как «Росатом» и «Интеко», с 3-го курса курируют студентов, чтобы после пригласить их на работу. Однако такие примеры единичны, необходимо данное направление расширять и усиливать. Важно, чтобы все крупные предприятия имели в своем составе собственные учебные центры, где они могут для обучения использовать опыт работающих у них бригадиров и мастеров.

Отдельная история, каким путем приходят сегодня в сферу строительства. Как вы считаете, как можно понять, что именно ты — тот самый создатель,

«Исполнилось 60 лет с тех пор, как я окончил строительный институт. И за все время ни разу не пожалел о своем решении стать строителем».

который способен своим трудом превратить идею в материальный объект, и что ты можешь получать от этого тяжелого процесса колоссальное удовольствие и энергию?

Сам процесс созидания уже зажигает человека. Результаты такого труда всегда доставляют удовольствие и добавляют энергию человеку, который что-то создал. Хорошим способом продемонстрировать студенту все прелести профессии была некоторое время забытая, но в настоящее время возрождаемая система стройотрядов. Например, в советское время для работы на БАМе летом принимали до 100 тыс. студентов из стройотрядов. Конечно, это была большая ответственность и колоссальная задача для руководителей, связанная с обеспечением безопасности и необходимой загрузки молодых людей. Но, с другой стороны, благодаря студентам появлялась дополнительная рабочая сила, что позволяло ускорить сроки строительства объектов. Я много работал со стройотрядами и могу сказать, что именно там происходит прикипание к строительной профессии, к процессу созидания. И если

на стройке царит порядок и четкое руководство, скорее всего, студенты после завершения обучения останутся в профессии.

Я уже говорил о программе «Я — строитель будущего». Уверен, что молодежь, входящая в состав Детского общественного совета, со временем пойдет учиться в институты и колледжи строительного профиля. И такой молодежи, безусловно, нужно предоставлять преференции при поступлении в лучшие строительные вузы. Равно как и победителям конкурсов профессионального мастерства по рабочим специальностям, таким как каменщик, сварщик, бетонщик, монтажник, отделочник. В настоящее время от имени председателя Общественного совета при Минстрое России Сергея Степашина мы направили такое предложение в адрес Правительства России. Надеюсь, что соответствующее решение будет принято и талантливая молодежь сможет иметь преимущества при поступлении в строительные вузы и сузуы. Уверен: с таким кадровым резервом мы точно выполним все стоящие перед отраслью амбициозные задачи и масштабные планы. ||

Шедевры ландшафтного искусства

Деятельность Национальной сборной по профессиональному мастерству способствует формированию новой производственной культуры и продвижению передовых стандартов подготовки кадров в стране

Команда ребят из Москвы в составе Романа Сахарова и Кирилла Шестимерова принесла нашей стране бронзу на европейском чемпионате EuroSkills Graz 2021 – первую награду за всю историю сборной России по профессиональному мастерству в компетенции «Ландшафтный дизайн» на международном уровне.



Роман на всю жизнь. В 2020 году Роман и Кирилл окончили Московский колледж архитектуры и градостроительства, где сейчас работают мастерами производственного обучения. Параллельно они являются наставниками для подрастающего поколения в компетенции «Ландшафтный дизайн».

«С раннего возраста я любил собирать конструктор и работать на природе, поэтому для будущей карьеры и выбрал строительное направление. Родители мой выбор поддержали, так как считают, что инженер – профессия востребованная и уважаемая. Хотя мы все такие разные: сестра работает в торговой сфере, папа – майор полиции в отставке, мама – технолог в химчистке.

Когда встал вопрос выбора профессии, Роман всерьез думал о кулинарном искусстве. С детства ему нравилось не просто готовить национальные блюда разных стран мира, а изысканно преподносить их. Навык создавать красоту своими руками пригодился в компетенции «Ландшафтный дизайн».

«В колледже на практике нам показывали творения ландшафтников, и я помню, сразу влюбился в картинку. В голове не укладывалось, как на пустыре можно создать цветущий сад с дорожками и сложными композициями и архитектурными находками. Но спустя время и я научился создавать такие шедевры. Важно было освоить технологию и алгоритм. Сначала изучаем чертеж, делаем разметку и выносу всех элементов в натуре, возводим основные несущие конструкции,

подпорные стены, водоемы, мощение, затем посадка крупномеров и других растений, уборка площадки. Главное правило на соревнованиях – ни одного сантиметра незанятым быть не должно. Моя влюбленность в эту созерцательную компетенцию переросла в любовь всей жизни благодаря Национальной сборной по профессиональному мастерству. Про нее я узнал в колледже, начал активно этим интересоваться, после чего получил приглашение принять участие в состязаниях. Помню, мне очень понравилась форма сборной на ребятах, которые пришли к нам с презентацией движения. Для меня тогда именно форма сработала триггером к решению стать частью этого мощного движения».

Роман Сахаров и Кирилл Шестимеров завоевали золото в финале

VII Национального чемпионата «Молодые профессионалы» в 2019 году, который проходил в Казани. После этого получили приглашение в расширенный состав Национальной сборной по профессиональному мастерству.

«Меня привлекает возможность развивать свои навыки, совершенствоваться, доказывать самому себе, на что ты способен, а также общаться с лучшими специалистами страны и мира. Тренировки в различных городах позволяют адаптироваться к новым локациям, а следовательно, быть более активным. За время участия в движении я научился четко следовать поставленной цели и никогда не сдаваться, даже если очень тяжело», — рассказывает Роман.

В настоящее время Роман увлечен выращиванием комнатных суккулентов,

Я что-то делаю, будь то победы на спортивных соревнованиях или соревнованиях по профессиональному мастерству, — она всегда искренне радуется. Я плитку выкладывал на даче — она улыбается, а мне главное, чтоб она была счастлива», — делится Кирилл. Строительство увлекало парня с раннего детства, поэтому выбор профессии был легким. В настоящее время главная цель для него — развивать профессиональные навыки, продвигать компетенцию «Ландшафтный дизайн» и готовить новое поколение к новым победам на соревнованиях. «Особенно запомнилась подготовка к чемпионату Европы, — вспоминает Кирилл. — Обычно перед соревнованием командам отправляют инфраструктурный лист и список материалов, с которыми предстоит работать. Наша задача состо-

Отмену соревнований любой участник переживает остро. Ведь за плечами — годы усиленных ежедневных тренировок. Особенно ценно общение с единомышленниками на сборах, где происходит душевное воссоединение и энергетический заряд на победу. Он кандидат в мастера спорта по дзюдо и победитель первенств национального и международного уровней. 10 лет профессионально занимался спортом. Затем решил закончить карьеру. «Меня вдохновляют собственные результаты и желание стать лучшим в своем деле. В движении я смог научиться командной, слаженной работе. Наш дуэт с Ромой складывался непросто. Сначала мы с ним конфликтовали, а теперь как будто всю жизнь друг друга знаем. Совместные тренировки бок о бок на протяжении 4 лет... Из этого



из которых потом создает флорариумы. В 2022 году он смог приобрести жилье на средства, выплаченные за победы на первенствах. За 1-е место в Казани ребята получили по 500 тыс. рублей, за бронзу на чемпионате Европы — по 250 тыс. рублей от Правительства Российской Федерации и по 500 тыс. рублей от правительства Москвы.

Будущее — за новым! В строительство собственного жилья вложил свой выигрыш и Кирилл. Теперь на его участке красуются и дом, и баня. Их парень самостоятельно спроектировал и построил. Помогали друзья, вдохновляли мама, сестра и возлюбленная. «В 24 года маме дали 1-ю группу инвалидности. Более 20 лет она борется с болезнью, доказывая, что нет ничего невозможного.

яла в том, чтобы создать австрийский сад. В качестве тренировочного материала нам привезли огромные магистральные бордюры, и мы с Ромой болгаркой пилили эти блоки. А на чемпионате такие блоки были готовые отливные, ничего пилить не пришлось, зато мы круто подготовились. Мы работали там по 18 часов трое суток... И наш сад был прекрасен. Это был интересный, полезный опыт при освоении нового материала. В итоге — 3-е место. Оно ценно тем, что мы с Ромой — первая команда, которая принесла победу в этой компетенции за всю историю национальной сборной. Мы долго ждали поездки в Австрию, чемпионат переносили из-за пандемии дважды. Теперь вот и соревнования в китайском Шанхае отменили по той же причине».



могла получиться только дружба. Нас тренировали **Игорь Сафиуллин, Михаил Кубышин** — одни из опытейших специалистов в профессии», — говорит Кирилл. «Для ребят в качестве тренеров сборной мы стремимся звать лучших в профессии. Они выезжают на их реальные объекты, вдохновляются. Моя глобальная цель как эксперта — добиться уважения профессии ландшафтного дизайнера, как это происходит во всем мире. Считаю это своей профессиональной миссией, т.к. профессионализма в этой сфере пока недостаточно», — резюмирует **международный эксперт Агентства развития навыков и профессий Вера Фролова**, автор более 60 публикаций в области ландшафта, лауреат национальной премии по ландшафтной архитектуре. ||

Работа мечты

Чемпионаты по профессиональному мастерству: как победители становятся наставниками

В 2021 году Национальная сборная по профессиональному мастерству в чемпионате Европы EuroSkills Graz была заявлена во всех компетенциях. В первенстве приняли участие около 400 конкурсантов из 31 страны. Бронзу в компетенции «Столярное дело» взял 24-летний Пантелей Калугин. Для России это вторая награда в данной компетенции за всю европейскую чемпионатную историю.



Куда приводит мечта? Пантелею Калугину 24 года. За его плечами несколько больших соревнований. Финал IV Национального чемпионата «Молодые профессионалы» в 2016 году ознаменовался для него 3-м местом. Нацфинал следующего года принес серебряную медаль. Затем Пантелей получил приглашение в национальную сборную.

Призовому месту на европейском чемпионате EuroSkills Graz 2021 Пантелею радовалась вся семья, но больше всего — бабушка, которая растила его с детства. Пока мама находилась подолгу на работе, чтобы обеспечить двух сыновей всем необходимым, именно бабушка взяла на себя заботу о внуках,

заложив в них целеустремленность и работу на результат.

«На протяжении почти 4 лет я готовился к чемпионату Европы. Огромную поддержку получил от профессиональной команды, которая помогала мне в подготовке к первенству по компетенции «Столярное дело». Среди них — *наставник Александра Юрьевна Федорова* и *международный эксперт Виталий Бондаренко*.

Я соревновался с очень сильными ребятами. На первенстве задача была изготовить оконный блок (рама и окно). На выполнение задания давалось 18 часов. Это 3 полноценных конкурсных дня. Помню, сначала все было хорошо. Во второй день начал опаздывать. В третий день начал немного суетиться и торопиться, появились недочеты. В какой-то степени ненужная суета

меня подвела. И места распределились следующим образом: первое место в этой компетенции заняла Венгрия, второе — Франция, третье — мы. Эмоций ни передать, ни описать, это надо просто самому пережить», — вспоминает Пантелей.

В детстве молодой человек мечтал быть строителем. В 14 лет он построил свой первый гараж, сделал сруб колодца. Всегда помогал отцу в домашних делах, поэтому и выбрал деревообработку. Секретам такого мастерства непросто обучиться.

Парень получил среднее специальное образование в Санкт-Петербургском колледже отраслевых технологий «Краснодеревец», а затем окончил Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет им. С. М. Кирова по специальности «технолог деревообработки».

«Два года назад я совершил поездку на своем автомобиле по маршруту Анапа — Геленджик — Крым — Краснодар. Со мной ездили мама и брат. За неделю мы проехали 4500 километров. Тогда эта поездка в период активной фазы подготовки к чемпионату стала подарком судьбы. Я многое осознал, произошла переоценка ценностей и понимание многих вещей».

Наставничество как важная ступень в самореализации. «Выберите себе работу по душе, и вам не придется работать ни одного дня в своей жизни», — говорил *Конфуций*. Если говорить о моих хобби, то это в первую очередь, конечно, столярное дело, а потом уже горные лыжи, мотоцикл, путешествия



на автомобиле, сноуборд. И это здорово, когда твоё хобби не только приносит деньги, но и моральное удовлетворение. Эта деятельность вдохновляет на то, чтобы делиться знаниями и опытом с подрастающим поколением», — рассказывает **Пантелей Калугин**.

Он подтвердил свое мастерство, стал сертифицированным экспертом и тренером национальной сборной. В настоящее время Пантелей готовит сборную Московского колледжа архитектуры, дизайна и реинжиниринга №26 для участия в российских чемпионатах и национальную сборную — в международных. Проводит обучение и мастер-классы в регионах нашей страны. Разработана программа подготовки кадров по компетенции «мастер участка мебельного производства». Развитие компетенции происходит совместно с компанией SCM Group и экспертом Александрой Федоровой. А еще в школе Пантелей проводит занятия для детей с диагнозом ДЦП. Недавно там был проведен мастер-класс для девятиклассников из московского детского дома.

Благодаря таким встречам ребята, оставшиеся без попечения родителей, могут легче социализироваться и подготовиться к самостоятельному этапу в жизни. После встречи у детей и педагогов изменились представления о многих профессиях и специальностях, об оснащённости колледжей и подходах к обучению.

Пантелей Калугин поделился историей своего профессионального пути, показав, как работают различные станки, ручные инструменты

и электрооборудование. Пантелей признается, что рассказывать о столярном деле он может часами. «Мы вместе посмотрели конкурсные задания, которые выполняют участники движения на чемпионатах, поговорили о процессе изготовления столярных изделий. В подростковом возрасте ребятам нужно как можно больше общаться с самыми разными людьми, знакомиться с профессиями и не стесняться задавать вопросы. Это поможет им сделать правильный карьерный выбор. Подобные профориентационные мероприятия особенно важны детям в возрасте 14–16 лет».

Последовательность действий столяра при работе над изделием Пантелей продемонстрировал на примере стульчиков и столов. В настоящее время в Московском колледже архитектуры, дизайна и реинжиниринга №26 специалисты выполняют госзаказ на изготовление мебели для детских садов.

«Мне нравится работать с твердыми породами деревьев, такими как дуб и ясень. У них очень красивая текстура. Древесина ясеня плотная и твердая, по прочности она напоминает древесину дуба, а по степени устойчивости к деформациям даже превосходит его. У него очень широкий спектр цветов — чаще оттенок кремово-белый или светло-бурый (к слову, светлее дуба), при этом по красоте текстуры приравнивается к черному и красному дереву. И когда покрываешь изделие лаком, тогда вся красота выгодно подчеркивается. Мне нравится результат, когда из обычного куска дерева получается шедевр, который потом живет своей жизнью и приносит пользу

людям. Кстати, советую посмотреть новый документальный фильм о природе, созданный экспертом по деревьям Питером Вохлебенем «Умные деревья», в котором рассказывается о том, что у деревьев есть подобие человеческого сердцебиения. Также рекомендую любителям столярного мастерства смотреть мои видеуроки на сайте национальной сборной», — рассказывает Пантелей. Представители движения также стараются принимать участие в социальных акциях, мастер-классах и других общественно значимых инициативах. Они помогают с ремонтом социальных учреждений, облагораживают городские территории, тем самым мотивируя людей занимать активную жизненную позицию. «Честно говоря, я в первый раз даю интервью за рулем автомобиля. Возвращаюсь из отпуска в Москву. Вновь ездил по знакомому маршруту в Геленджик. Во время отдыха особенно приятно обернуться назад, заново пережить эмоции с чемпионата... Самое приятное, что вспоминается, — это сборы, когда накануне соревнований проходило знакомство всех членов национальной сборной по всем компетенциям, тренинги на объединение и срезы — имитация или репетиция выступления на чемпионате. И конечно, одно из первых мест как результат работы и над собой, и над изделием. Премии, полученные от Правительства Москвы и Правительства Российской Федерации, я вложил в покупку автомобиля, на котором теперь мои путешествия с семьей будут проходить еще более комфортно», — заключил Пантелей. ||

Следить за дорогой

АО «Гипростроймост» со всей ответственностью подходит к реализации своих проектов

АО «Гипростроймост» – передовое дорожно-строительное предприятие Ульяновской области, обладающее солидной материальной базой и компетентными специалистами, что позволяет ему успешно справляться с поставленными задачами. Компания занимается проектированием, строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом мостов, путепроводов, эстакад и дорог, а также содержанием автомобильных дорог в регионе. Все проекты АО «Гипростроймост» выполнены с неизменным качеством. Этому вопросу на предприятии всегда уделялось особое внимание.



Значительную роль здесь играют регулярно внедряемые передовые технологии и грамотный подход к решению производственных вопросов. Например, еще в 2006 году при строительстве мостового перехода через реку Волгу в Ульяновске был разработан и запатентован оригинальный способ монтажа пролетных строений. Его уникальность в том, что он позволил устанавливать готовые пролетные строения длиной 220 метров и весом около 4 тыс. тонн методом их подъема на готовые опоры высотой более 50 метров. В составе компании 3 асфальтобетонных завода производительностью до 220 тонн/час, мельничная линия для производства минерального порошка производительностью 10 тонн/час,

битумно-эмульсионная установка мощностью 6 тонн/час, универсальная установка для производства полимерно-битумного вяжущего мощностью 10 тонн/час. Есть своя лаборатория. Предприятие активно внедряет в производственный процесс самые передовые технологии, что значительно повышает качество работ. «Сейчас мы завершаем капитальный ремонт 3,9 км трассы «Сурское – Шумерля» – автодорога «Москва – Казань – Сурское», – рассказывает *руководитель АО «Гипростроймост» Сергей Кочергин*. – Здесь мы также используем более усовершенствованные технологии. Например, для укладки дорожного полотна на улице Жигарина, где проходит дорога, мы используем новые асфальтобетонные смеси. Это достаточно сложный проект с большим количеством участков, которые часто подвергаются

подтоплению. Поэтому здесь мы делаем новые ливневые стоки и водопроводную магистраль так, чтобы такие ситуации более никогда не возникали». В этом году компания уже отремонтировала дороги (порядка 29 км) Майнского, Цильнинского, Кузоватовского, Сурского районов Ульяновской области. В самом Ульяновске отремонтированы дороги на пяти улицах. А в Сурском районе в рамках «Контракта жизненного цикла» строят дорогу «Усть-Урень – Астрадамовка – Шатрашаны» (7 км). Предприятие также занимается содержанием дорог и мостов в Майнском, Цильнинском, Кузоватовском и Сурском районах. Основным заказчиком выступает ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области». В структуру АО «Гипростроймост» входит проектный институт ЗАО «Институт Гипротрансмост-Ульяновск». «Наши специалисты предложили свои технологические решения для таких проектов, как строительство Бутовской линии метро в Москве, железнодорожной станции Альпика-Сервис, Центрального олимпийского стадиона («Фишт»), других олимпийских объектов в Сочи, – продолжает Сергей Кочергин. – Мы работали с проектами в Чувашии, Татарстане, Калининградской, Пензенской, Самарской, Нижегородской и других областях. В этом году институт разрабатывает проектно-сметную документацию для реализации знакового проекта для жителей Тулы – строительство моста через реку Упа. Мост протяженностью 740 метров и 4 полосы движения призван наладить сообщение между улицей Мосина и набережной Дрейера. К концу 2023 года мост будет готов».

Чистый дар Волги

«Ульяновскводоканал» уже 90 лет выступает гарантом качественной воды для жителей областного центра

УМУП «Ульяновскводоканал» — крупнейшее в регионе предприятие, обеспечивающее питьевой водой жителей областного центра. Услугами по водоснабжению и водоотведению в ежедневном режиме обеспечиваются более 650 тысяч жителей областного центра и пригородной зоны, а также предприятия и организации Ульяновска. Сегодня оно активно модернизирует свою систему водоснабжения и улучшает качество воды за счет участия в мероприятиях нацпроекта «Экология».



Сергей Мальченков



Ульяновский водопровод — одно из старейших сооружений в городе, ему более 150 лет, а УМУП «Ульяновскводоканал» в 2022 году исполнилось 90 лет. Предприятие постоянно работает над улучшением качества питьевой воды и модернизацией городских канализационных очистных сооружений, огромный пласт этой работы выполняется в рамках федеральных проектов «Оздоровление Волги» и «Чистая вода». В частности, к 2022 году улучшение качества питьевой воды достигнуто благодаря успешно работающим на сооружениях водоподготовки новым технологиям очистки: преаммонизации, деманганации, углеванию. Также закуплено новое оборудование и запущена система по очистке воды диоксидом хлора. Проведены работы по реконструкции Волжских головных сооружений, благодаря чему улучшилось качество воды, забираемой из водохранилища. Приоритетными направлениями развития городских канализационных очистных сооружений является их реконструкция с переходом на современные технологии удаления азота и фосфора. По проекту «Оздоровление Волги» идет ремонт очистных сооружений канализации левобережья и правобережья. Работы разделены на несколько этапов, рассчитанных на 2019-2024 годы. На данный

Текст: Сергей Иванов



момент реализуются вторые этапы, реконструкция биологической очистки на сооружениях с заменой воздушного оборудования — 1-я очередь очистных сооружений в правобережной части города и полностью в левобережной части. Стоит отметить, что единственным источником водоснабжения правобережной части города Ульяновска является река Волга (Куйбышевское водохранилище), и

этот источник по качеству воды не соответствует требованиям санитарных правил из-за целого ряда факторов. Поэтому администрацией города Ульяновска заключены договоры на создание проекта реконструкции сооружений биологической очистки и реконструкции воздушной станции. В сентябре 2022 года состоялись общественные обсуждения по проекту «Строительство станции ультрафиолетового обеззараживания и реконструкции сооружений биологической очистки 2-й очереди на городских очистных сооружениях канализации». Положительный результат проведенных слушаний стал основанием для направления данного проекта на прохождение государственной экологической экспертизы. Станция ультрафиолетового обеззараживания станет второй по счету такой станцией, первая была введена в эксплуатацию в 2020 году по нацпроекту «Экология» в селе Красный Яр. «Ульяновскводоканал» сегодня — это современное учреждение, где работают настоящие профессионалы. Порой наш труд не всегда заметен и часто поддается критике, так как непосредственно связан с комфортным проживанием горожан. Поэтому большое внимание уделяется просветительской работе: мы открыты для экскурсий и недавно создали музей Симбирского водопровода, который весьма востребован у жителей Ульяновска. Могу с уверенностью сказать, что каждый сотрудник водоканала, без преувеличения, служит своим трудом на благо города и его жителей», — комментирует директор УМУП «Ульяновскводоканал» Сергей Мальченков.

Инициативы — в жизнь

Масштабные работы по благоустройству в городском округе Жатай проходят при активном участии местных жителей

Программа поддержки местных инициатив уверенно шагает по стране, в том числе и в Республике Саха (Якутия). В последние годы она стала действенным инструментом в решении проблем в муниципальных образованиях. Городской округ Жатай участвует в этой программе с момента ее реализации в регионе. То есть уже на протяжении пяти лет жители сами активно выбирают проекты, которые, по их мнению, необходимы для процветания округа.



Евгения Исаева



Программа поддержки местных инициатив (ППМИ) — это механизм, позволяющий объединить финансовые ресурсы республиканского бюджета, бюджетов муниципальных образований, средства физических и юридических лиц и направить их на решение социально значимых проблем. Она направлена на решение именно тех вопросов, которые жители самостоятельно определяют на собраниях. Инициативы людей могут быть связаны с благоустройством, освещением, детскими, спортивными площадками, водоснабжением, ремонтом дорог.

«Городской округ Жатай участвует в программе поддержки местных инициатив уже 5 лет подряд. Программа — это очень хорошая площадка, потому что любой житель может внести свое предложение, и если за него проголосует большинство, оно будет реализовано. В этом году в программу вошли три проекта, инициированные населением», — комментирует глава городского округа Жатай **Евгения Исаева**.

Итак, первый из проектов — это обустройство второй очереди городского сквера, первая очередь была реализована также через ППМИ. Здесь сделан тротуар от улицы Строда до переулка Школьного с обустройством заезда к гаражам и с продолжением ливневой



канализации. Обустроен выход от дома №2 улицы Строда на улицу Северную. Сформирована еще одна небольшая зона, где расположен большой камень горелой породы, своеобразный памятник, чтобы жители и гости поселка знали о том, откуда пошел каменный Жатай. Два других проекта — дворовые территории. Первая — территория домов №21/1 и 23 по ул. Северной. В свое время здесь были проведены работы по асфальтированию, укладке тротуарной плитки, а также приданию формы детской площадке. В этом году здесь установлено детское игровое оборудование, сделаны тропинки, небольшая зона отдыха со скамейками, газон. Следующим этапом благоустройства станет установка уличных тренажеров. Второй проект — территория домов №17, 17/1, 17/2 по ул. Матросова.

Работы включают в себя проезд между Матросова, 17/2, и Строда, 5/1, укладку асфальта до улицы Матросова, устройство водоотвода и ливневой канализации. Этот проект в 2022 году победил в конкурсе и синхронизируется с программой «1000 дворов». Поэтому еще здесь планируется расширение парковочной зоны, предусмотрены зоны прогулок (так называемый амфитеатр), пешеходные дорожки, зеленая зона, новое освещение. Предусмотрен ремонт спортивной площадки.

Всего по программе поддержки местных инициатив в Жатае реализовано 7 проектов, среди них строительство летнего водовода для частного сектора, реконструкция мемориала «Победа» на центральной площади, обустройство сквера и дворовых территорий. «Мы всегда приглашаем жителей поселка принимать участие в выдвижении, обсуждении и выборе наиболее приоритетного проекта развития территории. И с каждым годом люди все больше понимают, что от их инициатив и активности зависит многое. Они все чаще предлагают идеи, и мы с большой радостью вместе с ними воплощаем их в жизнь», — завершает Евгения Исаева.

Текст: **Вера Чернова**



По итогам VI Всероссийского конкурса лучших проектов создания комфортной городской среды в малых городах и исторических поселениях Сердобск стал одним из лучших в категории «Малые города», в подгруппе от 20 до 50 тыс. человек. На благоустройство парка город получит 85 млн рублей.

В рамках проекта планируется обустроить дорожки, заменить освещение и поделить территорию парка на тематические зоны: места для детских развлечений, спортивные, танцевальные, музыкальные площадки и велодорожки.

«Для нас конкурс стал точкой старта и отличной мотивацией, которая позволяет идти дальше и становиться лучше. Благодаря победе мы сделаем наш парк привлекательнее и комфортнее для жите-



лей и гостей Сердобска и Сердобского района. Выражаем большую благодарность губернатору Пензенской области Олегу Владимировичу Мельниченко за поддержку», — отметил глава администрации города Сердобска **Сергей Варламов**.

Деятельность руководства Сердобского района направлена на развитие инфраструктурного потенциала района, поддержку предпринимательских инициатив и конструктивное взаимодействие исполнительной власти и бизнеса.

«Администрация Сердобского района готова предложить потенциальным инвесторам удобные площадки, современную инфраструктуру и квалифицированные кадры», — подчеркнул глава администрации Сердобского района **Александр Бедюкин**.

ТОСЭР «Сердобск» создана на всей территории муниципального образования город

Сердобск. С областным центром он связан железной дорогой Ртищево — Пенза и шоссейной дорогой с асфальтовым покрытием Сердобск — Кольшлей — Пенза. С Саратовом Сердобск связан дорогой с асфальтовым покрытием Сердобск — Ртищево — Саратов. На 18.10.2022 г. в ТОСЭР зарегистрировано 6 резидентов:

- ООО «Грибная компания» — проект по строительству грибной фермы;
- ООО «Технокорг» — проект по производству лимонной кислоты, глюкозо-фруктозного сиропа, глютен, пшенично-крахмальной смеси на основе отрубей;
- ООО «ПроФзащита» — проект фабрики по производству спецодежды для защиты от общепроизводственных загрязнений;
- ООО «Преттель-СК» — проект по производству жгутовой продукции (кабелей) для автомобильной промышленности и бытовой электроники;
- ООО «ТрансЭнергоТок» — проект по производству электрооборудования (трансформаторов);
- ООО «Сердобский завод точного литья» — проект «Создание литейного производства».

PRINT
DIGITAL
ONLINE



евромедиа

Цифровое воспитание

Серия подкастов «Цифровое воспитание» поможет владельцам бизнеса разобраться в основах цифрового маркетинга и разработать свою стратегию продвижения.



10 площадок размещения

Наш плейлист в
«Яндекс.Музыка»



Google Podcasts  Яндекс Музыка  ВКонтакте  YouTube  RADIO PUBLIC 
Breaker  Pocket Casts  СБЕР ЗВУК  Apple Podcasts  Spotify 

Начните свое «Цифровое воспитание» с Digital EuroMedia
Профессионально для профессионалов

Владимир Козлов: «На Ставрополье появится еще одна зона отдыха и точка общественного притяжения»

Проект создания парковой пешеходной зоны на улице Ленина в городе Изобильном Ставропольского края стал одним из победителей Всероссийского конкурса лучших проектов создания комфортной городской среды среди малых городов и исторических поселений, инициированного президентом страны Владимиром Путиным.



Впервые данный проект был представлен администрацией Изобильненского городского округа на конкурс два года назад. Такое решение было принято на основании проведенного среди жителей города опроса, по итогам которого большинство граждан проголосовало за территорию пешеходной зоны по улице Ленина (от площади Ленина до пер. Ленина). Однако тогда этот проект не стал победителем.

В 2022 году опросы были проведены снова. И снова выбор пал на ту же местность. Кроме того, жители многоквартирных домов, расположенных вблизи территории пешеходной зоны, высказали пожелание сделать больше спортивных и детских площадок в связи с тем, что единственный находящийся там детский комплекс сильно устарел и требовал замены.

«Благоустраиваемая площадь составляет 2,6 га. Визуально она будет разделена на две части: спокойную и активную. В спокойной будет расположен букросинг, открытая площадка для музея и библиотеки, а также беседки «Ламели» на деревянном настиле. В активной части территории расположатся детские и спортивные площадки для разных возрастов. На всей



территории будет заменено освещение, малые архитектурные формы (лавочки, урны) и дорожные покрытия», — отмечает глава Изобильненского округа **Владимир Козлов**.

Архитекторы, которые помогали подготовить конкурсную заявку, поддержали желание жителей по установке детского и спортивного оборудования, так как в центральной части города этих объектов не хватало.

Проектом предусмотрено сохранение существующего озеленения территории, объединение разных функциональных площадок в единое связанное место для горожан, а также создание единого комплексного пространства для отдыха и повседневной жизни. Благодаря реализации данного проекта на территории появятся

разнофункциональные площадки для проведения досуга разных групп населения, в том числе благодаря созданию единой сети велодорожек. Сотрудники администрации уже активно ведут работу по подготовке документации на проект благоустройства. Минстрой России установил сроки, которые будут четко соблюдены: до конца этого года проектная документация должна получить положительное заключение экспертизы об определении достоверности сметной стоимости, а в апреле 2023 года должен быть заключен контракт на выполнение работ по обустройству пешеходной зоны по улице Ленина.

Из федерального бюджета на реализацию данного проекта будет выделено 85 млн рублей.

«Администрация Изобильненского городского округа планирует и в дальнейшем принимать участие во Всероссийском конкурсе лучших проектов создания комфортной городской среды. Уверен, что жители города по-прежнему будут проявлять активную позицию, предлагая новые территории для благоустройства», — сказал Владимир Козлов.

Великолепная медиадесятка

МИД «ЕвроМедиа» — это 10 общефедеральных и международных журналов совокупным тиражом более 100 000 экземпляров, ориентированных на аудиторию свыше 180 000 000 человек.



Аргументы и факты

При подготовке кадров для строительства, городского и жилищно-коммунального хозяйства необходимо учитывать региональные особенности

Приоритеты развития среднего профессионального образования целесообразно определять в контексте готовности к вызовам умной модернизации строительства, городского и жилищно-коммунального хозяйства, обеспечивающей экологичное, энергоэффективное, ресурсосберегающее функционирование этих и сопряженных с ними отраслей, дающей импульс к повышению комфортности жизни в регионах с учетом всего комплекса особенностей. Это позволит изменить ситуацию в части миграции трудоспособного населения в регионы с высоким уровнем конкурентоспособности экономики и рабочих мест, с оптимальным соотношением стоимости покупки и стоимости эксплуатации жилья, по которым не все субъекты находятся сегодня в выигрышной позиции.

Текст: *Ольга Максимчук, доктор экономических наук, профессор, преподаватель Волгоградского строительного техникума*



Современный мир меняется весьма стремительно в силу очень многих причин. Более половины населения Земли уже живет в городах, при этом сами города занимают лишь 2% суши, порядка 300 мировых агломераций аккумулируют около 50% мировой экономики, города потребляют три четверти всех мировых ресурсов. В списке самых быстро растущих городов мира подавляющее большинство – города Китая.

В России сегодня насчитывается 1117 городов с учетом населенных пунктов Крыма и закрытых административно-территориальных образований, включая 15 городов-миллионников, в число которых входит Волгоград. По состоянию на 2022 год общее количество жителей РФ составляет 146 748 643 человека, из которых 75% проживают в городах. Одним из наиболее значимых регионов РФ является Волгоградская область, в которой проживает 2 462 168 человек, из них 1 908 807 – горожане. Самый крупный населенный пункт в регионе – Волгоград с численностью жителей 1 002 973 человека. Затем следуют города Волжский (322 640 человек), Камышин (107 772), Михайловка (84 950), Урюпинск (35 864), Фролово (35 552), и далее – малые города. Всего в области – 19 городов.

77,5% населения региона проживает в городах, из них 52% – в Волгограде. И в этом Волгоградская область и Волгоград – лишь типичный пример из общей картины, наблюдаемой повсеместно в России, да и во всех странах мира. И именно эта тенденция делает особо актуальной повестку развития системы среднего профессионального образования и особенно подготовки технических кадров для строительства, городского и жилищно-коммунального хозяйства с учетом региональной специфики. Обоснуем свою точку зрения.

Аргумент первый: «Комфорт – фактор №1». Это общемировой и общероссийский тренд социально-экономического развития, положенный Минстроем РФ в основу стандартов «умного города». Строительство, городское и жилищно-коммунальное хозяйство создают и обеспечивают функционирование всей инфраструктуры этого комфорта. Особо следует отметить, что данные отрасли не прекращают своей деятельности в любых условиях (это показали и пандемия COVID-19, и другие текущие системные угрозы). Следовательно, и в подготовке



специалистов уровня СПО для данных отраслей важно учитывать региональные особенности для обеспечения безотказной, устойчивой и безопасной комфортной среды для жизнедеятельности.

Региональные особенности строительства и городского хозяйства:

- местный характер деятельности: естественные условия расположения влияют на состав, размер, финансовые результаты предприятий строительства и городского хозяйства, обуславливают монопольный характер деятельности многих коммунальных предприятий;
- комплексный характер развития: развитие отдельных областей строительства и городского хозяйства происходит независимо и в определенном соотношении с другими областями и сферами деятельности в регионе;
- неравномерность потребления продукции коммунальных предприятий: связана с неравномерностью потребления, как правило, объясняющейся суточными колебаниями (водоснабжение, электроснабжение, газоснабжение и т.д.). Встречаются отрасли, подверженные сезонным колебаниям потребления (например, теплоснабжение в части отопления, отчасти городской электрический транспорт);
- разнообразие видов деятельности: производство товарной и коммунальной продукции, предоставление коммунальных и бытовых услуг, выполнение работ по эксплуатации, ремонту и строительству;
- однородность продукции отдельных предприятий: например, для водоснабжения, водоотведения, городского транспорта;
- наличие постоянного контингента потребителей;
- специфическая связь процессов производства и потребления.

ЖКХ — комплекс отраслей экономики, обеспечивающий функционирование жилых зданий, создающих безопасное, удобное и комфортабельное проживание и нахождение в них людей. Включает в себя объекты социальной инфраструктуры для обслуживания жителей.

Региональные особенности ЖКХ:

- большое разнообразие региональных особенностей, связанных с административными, нормативно-правовыми, климатическими, технологическими отличиями и размерами территорий муниципальных образований;
- большинство основных фондов в жилищно-коммунальной сфере является муниципальной собственностью (вопросы владения, распоряжения и пользования ими находятся в ведении муниципальных органов власти);
- большое нормативно-правовое разнообразие в регионах (в условиях финансирования отрасли, в подходах к вопросам собственности на объекты жилищно-коммунального хозяйства, в социальной, тарифной политике в этой сфере и др.);
- различие схем административного управления, начиная от жесткой вертикальной схемы управления и финансирования в пределах региона и заканчивая ситуацией, когда муниципальные образования самостоятельны в вопросах жилищно-коммунального хозяйства;
- климатические особенности в регионах приводят к различию в сезонности предоставления коммунальных услуг, в частности отопления, к использованию различных технологий их предоставления и в конечном счете к объективно разной стоимости жилищно-коммунальных услуг;
- значительные технологические особенности предоставления жилищно-коммунальных услуг. К таким особенностям



можно отнести вид топлива, используемый в теплоснабжении, и способ его поставки, поверхностный или подземный водозабор, технологию водоподготовки и т.д., которые влияют на подходы к развитию конкуренции и демополизации отрасли. Все это должно учитываться не только при разработке программ развития строительства, городского и жилищно-коммунального хозяйства каждого региона и муниципального образования, но и при разработке и реализации программ подготовки кадров для данных отраслей с учетом требований профессиональных стандартов и при соблюдении единой базовой части на основе образовательных стандартов. Этот контекст является отправным, на наш взгляд, для определения приоритетов СПО не только в новом учебном году, но и в последующие периоды.

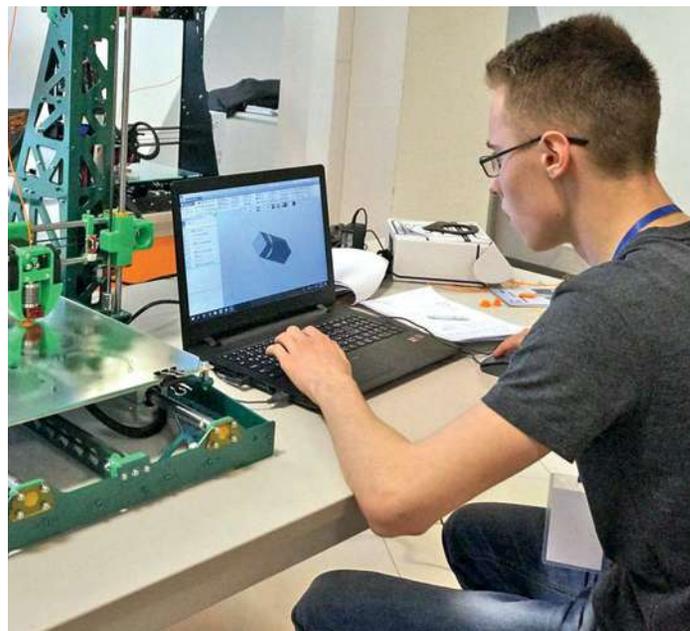
Аргумент второй: «Стратегии, государственные программы, приоритетные проекты направлены на обеспечение сбалансированности территориального и регионального развития России». Безусловно, главные приоритеты среднего профессионального образования определены главной стратегией «Россия — ведущая мировая держава XXI века», энергетической и транспортной стратегиями, стратегией пространственного развития и особенно стратегией развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства РФ до 2035 года.

Система СПО наряду с другими уровнями образования вовлечена во все процессы этих стратегий в рамках реализации практически всех государственных программ, в том числе программ формирования комфортной и безопасной среды для жизни, цифровой трансформации и сбалансированного регионального развития, а также приоритетных проектов, обеспечивающих их реализацию. Это ставит перед системой СПО актуальные задачи подготовки кадров именно с учетом региональных особенностей: кадры СПО должны знать эти особенности и должны быть готовы результативно работать в условиях конкретного региона. По-другому — никак: имевшая в последние десятилетия место идея подготовки некоего универсального специалиста оказалась несостоятельной.

СПО должно готовить специалистов, которые знают, как работать именно в этом регионе, специалистов, в которых есть реальная потребность, в том числе для обеспечения комфортной жизнедеятельности не только в городах, но и вообще в каждом населенном пункте, чтобы люди не покидали его, а территория не опустела. В полной мере это относится и к Волгоградской области, и к любым другим регионам РФ с учетом большой разницы в плотности населения. В среднем по стране данный показатель составляет 8,5 чел. / кв. км, но более 4 тыс. чел./кв. км — в Москве и 0,07 чел./ кв. км — в Чукотском автономном округе. Строительство, городское хозяйство и жилищно-коммунальное хозяйство в Москве, Волгоградской области и Чукотском АО имеют принципиальные отличия.

Аргумент третий: «Тенденции на рынке труда России, в том числе в сфере строительства и смежных с ним отраслях, имеют региональные особенности». В подготовке кадров СПО, помимо стратегий, программ и проектов, безусловно, важно опираться на запросы работодателей и на конъюнктуру рынка труда и профессий. Атлас новых профессий — очень интересный документ, с которым нужно работать при модернизации образовательных программ СПО. Что нам говорит этот атлас, какие профессии в строительстве, городском и жилищно-коммунальном хозяйстве актуальны в ближайшем и отдаленном будущем? Вот ряд из них, на которые должны сформироваться спрос и предложение: до 2020 года — специалист по модернизации строительных технологий, специалист по перестройке/усилению старых строительных конструкций, прораб-вотчер, экоаналитик в строительстве, проектировщик доступной среды, BIM-менеджер-проектировщик; после 2020 года — архитектор «энергонезависимых» домов, проектировщик 3D-печати в строительстве, проектировщик инфраструктуры «умного дома».

Появился ли спрос на этих специалистов? Определенно — да, но если говорить о регионах РФ, то в большинстве из них есть потребность в традиционных профессиях и технических специалистах, могущих, умеющих работать в заданных условиях городских и жилищно-коммунальных хозяйств. И потребность эта высока. Так, в ЖКХ Волгоградской области



В подготовке кадров СПО, помимо стратегий, программ и проектов, безусловно, важно опираться на запросы работодателей и на конъюнктуру рынка труда и профессий. Атлас новых профессий — очень интересный документ, с которым нужно работать при модернизации образовательных программ СПО.

уккомплектованность кадров составляет не более 60%, причем средний возраст работников отрасли — 50 и более лет, то есть нет кадрового резерва, и это в большей степени касается специалистов именно технического уровня.

Аргумент четвертый: «Умный дом», «умный город» как тренды социально-экономического развития». Это требует умных специалистов, обладающих компетенциями и могущих работать со всеми «умными» техническими системами, а «умный дом», «умный город» — это прежде всего сложные технические системы с особыми требованиями к комфорту и безопасности. Готова ли система СПО к подготовке таких специалистов? В текущем периоде — нет. Она сама должна быть демонстрационной площадкой таких систем, а это требует времени для соответствующей модернизации материально-технической базы. И речь здесь идет вовсе не об ИКТ и не о цифровизации образовательных процессов.

Аргумент пятый: «Учреждения СПО реагируют на изменения на рынке труда и перестраивают образовательные процессы с учетом запросов предприятий реального сектора экономики, включая строительство, городское и жилищно-коммунальное хозяйство». Да, учреждения СПО реагируют, но это часто «монтаж-с-колес», оперативная реакция на запрос сверху, извне. И это тоже дает свои позитивные плоды, поскольку нельзя отрицать существенные изменения практически во всех учреждениях СПО России, усиление материально-технической базы, модернизацию образовательных программ. Но нужна проактивная позиция СПО с формированием предложения специалистов, которые нужны

в данном регионе, которые хотят в нем остаться работать и жить, и останутся. А эту позицию формирует успешный, здоровый, не уставший, знающий и желающий обучать, передавать опыт педагог, преподаватель, наставник СПО и столь же успешные профессионалы своего дела, работающие в региональном строительстве, городском и жилищно-коммунальном хозяйстве.

Аргумент шестой: «Перспективы развития СПО в стране с учетом трендов, особенно под влиянием COVID-19 и внешних вызовов». Они должны выстраиваться с учетом региональных особенностей строительства, городского и жилищно-коммунального хозяйства. Почему? Ответ на этот вопрос содержится в предыдущих пяти аргументах. СПО не готовит специалистов для каких-то абстрактных систем, предприятий. СПО готовит специалистов для реального физического труда на реальной территории. Атлас профессий будущего определяет также новые тренды в сфере профессий преподавателя, педагога. Например, игропедагог, разработчик инструментов управления состоянием сознания, разработчик образовательных траекторий, координатор образовательной онлайн-платформы, экопроповедник и уже ставший почти привычным тьютор. Пусть я буду выглядеть консервативно, но хочется, чтобы это было очень отдаленное будущее. Все-таки педагог, преподаватель, наставник — это прежде всего личность, пример для подражания. И именно в непосредственном общении наставника и ученика, их взаимодействии в образовательном процессе происходит становление и первого, и второго — как настоящих специалистов и профессионалов. ||

Майкл Игбоануго: «Россию можно сравнить с моим заводом: очень много хороших сильных людей, которые умеют работать руками»

Когда я в третий раз попросила Майкла Игбоануго поудобнее прислониться к березе, он, смущаясь, сказал, что вот этот разводной ключ, который я принесла из дому для нашей фотосессии, неправильный. И его друзья и коллеги с «Ростсельмаша» будут над этой фотографией смеяться: у них-то на заводе такими ключами не пользовались.

Еще больше материалов читайте на сайте журнала «Нация»



Текст: *Светлана Ломакина*

Униформу для фотосессии Майкл принес новенькую, даже с этикеткой. Аккуратно достал, разгладил, надел практически с любовью. Сказал, что в начале года рабочим выдают два таких комплекта, но он старался попусту грязные руки о куртку не вытирать, вот и сохранил комплект на память. На завод «Ростсельмаш» Майкл устроился токарем. Пришел после аспирантуры, когда окончательно решил остаться в России, а чтобы сделать это, надо было работать по специальности. И вот он, ученый, с выпускной аспирантской работой «Совершенствование процессов восстановления металлических покрытий методом электромагнитного осаждения с последующим ППД», которую защитил на «хорошо», пришел в цех. Хорошистом, правда, Майкл был не всегда. (Майкл — это его, скажем так, международное имя. На родном языке моего героя зовут Емека, что значит «Бог сделал нам хорошо». — *Авт.*) Отцу не понравились результаты выпускных экзаменов, и он снова отправил сына учиться в 12-м классе.

— Папа был хороший строгий мужчина. Он работал дипломатом, а мама учительницей младших классов. Но мама умерла, когда мне было 8 лет. У меня семь братьев и сестер — папа воспитывал нас один. Мы его очень любили и уважали, и я, как решил папа, еще раз пошел в последний класс. Тогда уже окончил с отличием. Очень хотел поступить на авиастроение, но в Нигерии это было очень сложно. Мы начали искать что-то похожее в других странах, и в 2007 году я по студенческой визе уехал в Ростов-на-Дону, на машиностроительный факультет ДГТУ, где уже учился мой друг.

— Что вы знали о Ростове на тот момент?

— Только то, что рассказывал друг: хороший большой город, есть авиастроительный завод, добрые люди, и нет особенных проблем. «Только зима», — говорил он...

Ну что зима? В его родном городе Анамбра было за 30 градусов тепла, и минус 30 представить себе было просто невозможно. До того момента, пока не приземлились в Москве...

— Я открыл дверь аэропорта, и холод ударил меня сразу по всему телу! Я побежал обратно в аэропорт и надел на себя

все, что было в чемодане: две пары штанов, два свитера и ходил так три дня, и спал так. Потому что из-за снегопада мы вместо 14 часов ехали в Ростов автобусом двое суток. Вот тогда я до конца понял, что такое русская зима.

Майкл поступил в Донской государственный технический университет, его подхватила нигерийская община — земляки учили его ориентироваться в русском мире. Но получалось поначалу с трудом. Особенно плохо давался язык. Для Майкла он звучал как что-то «нереальное». В его родных языках игбо и хауса речь течет, как песня, а тут набор резких странных звуков, наскაკивающих друг на друга, запутывающих. И эти времена, глаголы, исключения из правил.

— У меня в голове была каша. Первые полгода я не понимал ничего. В автобусе мог уехать, куда мне не надо, потому что забывал слово «остановка». На лекции вместо уборной просился в душ. В магазине вместо крема для лица купил гель для бритья, намазался, получил воспаление на коже.

В 2019 году Майкл пришел на завод «Ростсельмаш» и был впечатлен, насколько мощное это оказалось производство. — В отделе кадров приняли меня очень вежливо, все объяснили, показали и взяли токарем. Я был так рад! В наш семейный чат сбросил видео, как я иду по территории завода и показываю: вот тут теперь я буду работать токарем!

— А ваши сестры, братья где живут, работают?

— Две сестры в Англии: одна водитель двухэтажного автобуса, и у нее своя парикмахерская, вторая — инженер. Другие остались в Нигерии, но у всех хорошая работа, одна моя сестра даже знаменитость. Она директор школы и написала учебник для младших классов, по которому учится вся Нигерия.

— Трудно было поначалу на заводе?

— Вначале очень трудно. Я сильно косячил: оборот большой, надо быстро-быстро и при этом аккуратно. Самыми сложными для меня были болты на гидравлику для комбайнов. Там надо так точно их делать, чтобы даже намек на



шероховатость не было. Я научился делать — и эти болты, и многое другое, а потом уже сам учил новичков. Еще всегда надо было быть в дисциплине: утром в 6:45 ты уже должен быть на проходной. В 6:50 наладчикам и токарям говорили, что нужно делать. Получаем задание, расходимся и работаем до 11 часов дня. Потом идем в столовую на обед. Там мы садились бригадами, каждая бригада за своим столом. Разговаривали, смеялись. Тогда у меня и появились настоящие друзья — шесть человек. Мы до сих пор дружим: ездим на рыбалку, с палатками на природу, поднимались на Эльбрус. Я проработал на «Ростсельмаше» год и 9 месяцев. Ушел в прошлом августе. Ни за что бы не ушел, если бы не деньги. Репетиторство сегодня позволяет заработать больше. Да, я начал преподавать взрослым английский онлайн. Попробовал еще в студенчестве. Потом меня пригласили работать в языковую школу, я еще повысил свой уровень. Сейчас мои ученики живут от Якутска (имеет в виду Иркутск, но путает его с Якутском. — *Авт.*) до Сочи. Я никак не мог привыкнуть, что в России 11 часовых поясов. В Нигерии всего один, а тут я только встал, мне из Якутска звонят: они уже потрудились и готовы учиться.

Насчет дальнейшей работы он вообще ничего не загадывает. Сейчас получает дополнительное образование, чтобы стать специалистом в области госзакупок. Кем будет через 10 лет? «Кто знает», — говорит токарь 3-го разряда, преподаватель английского Майкл Игбоануго.

Но что может сказать совершенно точно: он останется здесь. — Я уже официально гражданин России, хочу жить в этой стране, хочу тут работать, хочу взять ипотеку. На днях

Владимир Владимирович Путин говорил, что процент по ипотеке снизился, я сразу стал присматривать жилье в Ростове или Краснодаре, надо успеть до конца года, пока ничего не изменилось. Может, перееду в Краснодар, там все-таки теплее. (*Смеется.*)

Когда я понял, что Россия стала мне родиной? Может, когда заметил за собой, что я стал разговорником? Раньше я таким шумным не был. А тут в компании сидим, шучу и болтаю, смеюсь; если бы не цвет кожи, можно было бы подумать, что я ростовчанин. Потом я планы в голове стал составлять по-русски. А остро почувствовал, что Россия — моя родина, в последнее время. Когда кто-то говорит что-то плохое о России, у меня включается инстинкт, хочу вступить за нее. Сестрам в Англии телевизор говорит про нас совершенно неприятные вещи. Мы не ссоримся из-за политики, но я стараюсь их переубедить.

— А что хорошего вы рассказываете им о русской жизни?

— Социальная политика. Дети учатся бесплатно. Медицина бесплатная. Люди. Я в нашей местной протестантской общине познакомился с одной хорошей семьей, там женщина работает старшей медсестрой. Когда был ковид и я очень тяжело его переносил, она за мной ухаживала, пока не выздоровел.

Вообще, конечно, сложно описать всю Россию сразу. Она такая разная... Я же много городов уже видел, мы с подругой летали в Екатеринбург, Казань, Сочи, Нальчик. Все города отличаются и климатом, и внешне... Хотя нет, знаю, как сказать. Россию можно сравнить с моим заводом: очень много хороших сильных людей, которые умеют работать руками. ||



0 дорогах в стихах

«То насыплю, то глубью лога,/То по
прямой за поворот/Змеится лентою дорога/
Безостановочно вперед./По всем законам пер-
спективы/За придорожные поля/Бегут мощные
извивы,/Не слякота и не пыля [...].»

Борис Пастернак («Дорога»)

|||||||

«[...] Во всей своей красе, /Дождем умыто,
росами,/Укатано колесами,/Раскинулось
шоссе!/Идет оно от города,/Ведет оно до
города,/От города до города./Иди себе,
иди,/По сторонам поглядывай,/Названья сел
угадывай,/Что будут впереди [...].»

Александр Башлачев («Прямая дорога»)

====

«Самосвал с дымящейся лавою./Выхлопов
летучие дымки.../Словно тучи, грузно-вели-
чавые/Движутся дорожные катки./К вечеру
зальют асфальтом улицу —/Скроются булыжины
от нас [...].»

Вагим Шефнер («Камни под асфальтом»)

====

«[...] Не серебро здесь бьет через громады,
Рассыпаясь, — это — водопады. То не лента
вьется так отлого/По стремнинам грозным, а
дорога».

Владимир Бенедиктов («Горная дорога»)

«В драгоценностях смысла я вижу немного./Но
одна драгоценность нужна мне — дорога./Да,
хоть мало мне нужно, нужна мне зачем-то/
Этих серых дорог бесконечная лента [...].»

Наум Коржавин («Дорога»)

///////

«[...] Шоссе поет про рок свой слезный: «Что
ж это сделал человек?!/Он весь поехал по
железной,/А мне грозит железный век!../
Давно ль красавицей дорогой/Считалась
общей я молвой? —/И вот теперь сижу убо-
гой/И обездоленной вдовой./Где-где по мне
проходит пеший;/А там и свищет и рычит/
Заклепанный в засаде леший/И без коней —
обоз бежит...»/

Федор Глинка («Две дороги»)

● ● ●

«Асфальт — стекло./Иду и звеню./Леса и тра-
винки — сбиты./На север/с юга/идут авеню./
на запад с востока —/стриты./А между —/
(куда их строитель завез!)/— дома невозмож-
ной длины [...].»

Владимир Маяковский («Бродвей»)

■ ■

Специальное предложение для отраслевых компаний

Работа с маркетплейсами

Преимущества работы на маркетплейсах:

- доступ к крупнейшему рынку покупателей
- быстрый старт и продвижение продукта
- увеличение количества продаж
- снижение затрат на содержание магазинов

OZON.ru

WILDBERRIES

Яндекс Маркет

СБЕР
МЕГА MARKET

Почему мы?

- Адаптация отраслевого контента под требования маркетплейсов
- Продвижение в социальных сетях
- Опыт работы с отраслевыми компаниями 20 лет

Базовый пакет

15 000

(регистрация на
торговой площадке)

Стандартный пакет

20 000

(регистрация на
площадке + заведение
10 карточек товара)

Расширенный пакет

40 000

(регистрация,
консультация, обучение,
заведение до 20 карточек,
помощь в отгрузке)

Как начать работу?

Позвонить
по горячей
линии

Единая горячая линия:

8 800 200-89-49

info@ideuromedia.ru

Оставить
заявку
на сайте



Автоматизируйте подбор и закрывайте вакансии быстрее

6 признаков того, что вашему бизнесу пора автоматизировать подбор

- Вакансии закрываются медленно
- Процесс подбора не прозрачен
- Растут расходы на привлечение
- Руководители и нанимающие менеджеры недовольны работой отдела подбора
- Кандидаты отказывают, потому что уже приняли другой оффер
- Из-за отпуска, болезни или ухода рекрутера останавливается работа над вакансией

Отметили больше 2 пунктов?
Самое время подключить Talantix.



📍 talantix_news

✉ feedback@talantix.ru

☎ 8 800 100-64-27

