

Издаётся
с апреля 1924

ИНВЕСТИЦИИ | ПРОИЗВОДСТВО | АРХИТЕКТУРА | ЖКХ

Строительная газета

ГЛАВНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР



МИНСТРОЯ
РОССИИ

www.stroygaz.ru

№34 (10859) 19 сентября 2025

Земля — забота общая

Власть и бизнес налаживают
взаимодействие
в использовании земель

Алексей ТОРБА

Открывшийся 16 сентября в Москве на площадке «Цифровое деловое пространство» на Покровке Всероссийский форум-выставка «Земли России» собрал полторы тысячи участников — представителей федеральной и региональной властей, девелоперов, финансовых организаций из 45 регионов страны, которые детально рассмотрели вопросы эффективного использования земель. Направивший приветствие участникам и организаторам форума зампред правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что для достижения амбициозных задач, поставленных в нацпроекте «Инфраструктура для жизни», необходимо, чтобы каждый гектар земли использовался эффективно. Именно с этой целью на пленарной сессии «Земельный потенциал России: повышение эффективности использования» эксперты обсудили ключевые инициативы по вовлечению неиспользуемых территорий в экономический оборот, а также вопросы комплексного развития территорий.

Акцент на инструменты



ПРЕСС-СЛУЖБА ФОРУМА «ЗЕМЛИ РОССИИ»

Открывший пленарную сессию первый заместитель строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Александр Ломакин начал разговор об эффективности использования земельных участков и территорий с того, что она зачастую оставляет желать лучшего. По его словам, продолжать работу по вовлечению земельных участков в оборот необходимо для того, чтобы увеличивать капитализацию муниципальных образований и регионов и их социально-экономическое развитие. Для решения этих задач несколько лет назад начал использоваться набор юридических и финансовых инструментов.

с. 12 ➔



Надеяться на себя

Для развития рынка строительной техники
требуется повышать локализацию

Артём КУЗНЕЦОВ

Недавно в Санкт-Петербурге состоялась выставка-форум Eurasian Construction Technology 2025. Крупнейшее во II полугодии событие отрасли объединило производителей и потребителей спецтехники, коммерческого транспорта и оборудования для стратегических отраслей экономики. Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ) оказало официальную поддержку форуму и приняло активное участие в деловой программе.

Перед ее началом президент НОСТРОЙ Антон Глушков, его советник Даниил Кирилкин и заместитель руководителя аппарата НОСТРОЙ Павел Малахов осмотрели экспозицию выставки, на которой были представлены карьерная, строительная, коммунальная, лесозаготовительная, складская и подъемно-транспортная техника, оборудование для арктических и удаленных территорий, коммерческий транспорт, прицепы и полуприцепы, а также телематика, цифровые системы, системы мо-

нитинга и управления. В экспозиции помимо отечественных компаний приняли участие китайские, индийские и турецкие бренды, были приглашены гости из стран СНГ, БРИКС и АСЕАН.

Антон Глушков стал спикером одного из главных событий деловой программы форума — пленарной дискуссии «Будущее индустриального развития России: стратегии, технологии, инвестиции», в рамках которой эксперты обсудили стратегические тренды и вызовы в промышленности и строительстве, а также перестройку логистики и возможности выхода на новые рынки.

В начале своего выступления глава нацобъединения напомнил, что до 2022 года отечественный рынок строительной техники работал в условиях минимальной локализации производства, однако после ухода западных производителей и «разворота» политического и экономического курса на Восток «правила игры» пришлось пересматривать. В контексте макроэкономических вызовов работа по обеспечению стройотрасли необходимыми материалами и оборудованием приобрела особую

важность. НОСТРОЙ начал активно заниматься решением этой проблемы в 2022 году — тогда Минстроем России было принято решение назначить нацобъединение оператором Каталога импортозамещения, в котором размещается информация о технике и запасных частях тех производителей, которые сумели адаптироваться к новым условиям работы.

По словам Антона Глушкова, любой бизнесмен, будь то производитель техники, дистрибьютор или продавец, пытается выстроить среднесрочную стратегию развития своего бизнеса, чтобы потраченные с 2022 года на перестройку рынка силы и время дали долгосрочный результат. Но одними импортными поставками конкуренцию сформировать очень сложно. «Поэтому необходимо повышать уровень локализации производства спецтехники и комплектующих и встраивать его в российскую экономику. Без этого достичь минимального уровня по качеству и количеству продукции не получится», — заявил он.

с. 3 ➔

НОВОСТИ

Дан старт движению транспорта по реконструированному участку федеральной трассы А-370 «Уссури» **с. 8**

Светлана СМИРНОВА

Письмо с просьбой приостановить строительство КАД-2 под Санкт-Петербургом направил вице-премьеру РФ Марату Хуснуллину губернатор области Александр Дрозденко, так как выяснилось, что она проходит вблизи коттеджных поселков и охраняемых природных территорий. В соцсетях даже собирают подписи под петицией не допустить строительства этой дороги, которая может «превратить Карельский перешеек в зону экологического бедствия».

В интересах двух регионов

В свое время о строительстве КАД-2 говорили как о приоритетном для транспортного развития региона проекте, так как КАД, в свое время строившаяся, чтобы избежать мегалиotis от автомобильных пробок и транзитного транспорта, давно превратилась в часть улично-дорожной сети и перестала справляться с автомобильным потоком, интенсивность движения которого на отдельных участках достигает 206 тыс. авто в сутки, при этом 80% от этого количества — местный поток. В новой окружной магистрали заинтересована и Ленинградская область: это позволит ей улучшить связи между областными пунктами и их транспортную доступность и увеличить грузопоток. Поэтому, выбирая трассу для КАД-2, эксперты просчитывали перспективы развития обоих регионов, но не предвидели изменения границ населенных пунктов: там, где когда-то были поля и леса, со временем выросли жилые массивы и коттеджные поселки.

По словам президента Национальной палаты недвижимости Дмитрия Щегельского, трасса еще даже не начала строиться, а люди уже стремятся уехать подальше от этих мест: «К нам обратились владелец коттеджа в Токсове, заявивший, что хочет его продать из-за будущего соседства с КАД-2. К строительству дороги планируется приступить еще не скоро, но он решил заранее побеспокоиться, чтобы потом не потерять в цене». При этом



SHUTTERSTOCK/PHOTOM

Трасса преткновения

Правительство Ленобласти просит пересмотреть трассировку второго этапа кольцевой дороги

трасса может как ухудшить жизнь людей, если окажется прямо под их окнами, так и улучшить, если пройдет в стороне от поселка: появится удобное транспортное сообщение, а близость от дороги будет развиваться малый бизнес.

Например, жители поселка Кивенаппа в свое время признавались, что ждут строительства трассы, так как поездка из Петербурга у них будет занимать всего 15 минут. «Не все, что плохо для одного, будет плохо для другого», — утверждает Дмитрий Щегельский. Депутат Заксобрания Ленобласти Дмитрий Званков рассказал, что в 2014 году муниципальные депутаты уже просчитывали трассировку КАД-2, и там, где под нее были зарезервированы земли, их не продавали и не застраивали, а потому в этих населенных пунктах проблем у людей не возникает. Однако не во всех муниципалитетах были столь дальновидны. Но если сейчас уйти в долгие диспуты о

том, надо ли строить КАД-2, то есть риск не получить ни денег, ни дороги.

Планы пока туманны

Что касается финансирования, по информации Комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области, КАД-2 относится к объектам федерального значения, и ее финансирование должно осуществляться за счет средств федерального бюджета. Инвестиции в проект составят 380 млрд рублей, 266,9 млрд придется на ГК «Автодор», часть расходов возьмет на себя Ленобласть, которая должна реконструировать дорогу «Петергоф—Кейкино».

А вот конкретный маршрут второго участка КАД-2 еще не утвержден. В конце мая на сайте Минэкономразвития разместили проект схемы территориального планирования и примерную трассировку. В апреле «Автодор» приступил к проектированию первого этапа строительства КАД-2, при этом планируется

строительство моста через Неву в районе города Отрадного, который в перспективе должен снизить транзитное движение на северном направлении и разгрузить Вантовый мост, сегодня работающий на пределе пропускной способности. В рамках второго этапа, в который войдет участок в границах Лесковского сельского поселения, должны быть определены границы трассы от деревни Кузьмолово до автомобильной дороги А-121 «Сортавала», однако именно этот участок с большим количеством СНТ и коттеджных поселков и вызвал общественный резонанс, заставивший чиновников просить поставить проект «на паузу».

По данным «Автодора», окончательная трассировка КАД-2 будет определена по результатам инженерных изысканий, в рамках которых предстоит выявить ограничения местности и разработать документацию по планировке территорий и проектную документацию. Также в составе проектной документации будут сформированы полосы отвода КАД-2 и границы участков временного занятия, необходимые для выполнения строительно-монтажных работ по автодороге.

Согласно схеме территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения, строительство КАД-2 должно начаться в 2027 году и завершиться к 2030-му. Несмотря на проблемы, возникшие при выборе трассы, аналитики полагают, что при необходимости времени на перетрассировку КАД-2 должно хватить и магистраль будет построена в срок.

Справочно

■ Общая протяженность КАД-2 составит 348,1 км, из которых 120 км пройдет по уже существующим трассам, оставшаяся часть будет построена «с нуля» либо реконструирована.



В фазе выживания

На мероприятии NF GROUP эксперты представили свои оценки экономической ситуации

Сергей ЗЕЛЕНЦОВ

В Москве состоялся XXI Складской форум NF GROUP. В этом году он принял более 2,5 тыс. гостей — ключевых отраслевых игроков из России и стран СНГ: девелоперов, инвесторов, логистических операторов, арендаторов и управляющих компании.

Конечно, всех собравшихся интересовало, что будет с экономической ситуацией. Свой прогноз представил главный экономист SberCIB Investment Research Антон Стручевский — замедление инфляции и охлаждение экономики. По итогам 2025 года инфляция ожидается в диапазоне 6-6,5%, а в 2026 году составит 4%. «В данный мо-

мент мы имеем замедление экономического роста, что связано с увеличением ключевой ставки ЦБ. Снизилась безработица — сейчас она на уровне 2,2%, что сопоставимо с показателями в СССР», — сказал эксперт. Он напомнил, что в России проведена пенсионная реформа, предполагающая повышение пенсионного возраста, что приведет к росту трудоспособного населения. По оценкам SberCIB Investment Research, если сейчас рабочая сила составляет примерно 76 млн человек, то в 2028 году это будет 78 млн.

«По сути это означает, что задачей Центробанка было пережать рост экономики, но затем можно и ослабить хватку. Мы сейчас как раз и находимся в фазе ослабления хват-

ки и перехода к более стабильному экономическому росту», — пояснил Антон Стручевский. По его мнению, к концу 2025 года ключевая ставка может быть снижена до 14-15%, а к концу 2026 года и вовсе до 11%. При этом темпы экономического роста стабилизируются: в этом году экономика вырастет на 1-1,5%, а в 2026-м рост составит около 2,5%, без возврата к высоким темпам прошлых лет.

Что же делать инвесторам в недвижимость в таких условиях? «Надо подождать, ставки еще достаточно высоки. То, что нас интенсивно двигало в предыдущий период — субсидирование процентной ставки для льготных ипотечных программ, — скорее всего, со временем вернется», — дал свой прогноз Антон Стручевский.

Гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров также подтвердил: потребление перестало расти, и фактически в ряде категорий по итогам I полугодия наблюдается снижение.

«Мы видим беспрецедентный дефицит бюджета. В результате правительство вынуждено предпринимать серьезные усилия для того, чтобы сбалансировать бюджет, потому что расходы ни на национальную оборону, ни на социальную политику никто в текущих условиях сокращать не может и не хочет», — указал аналитик.

А это значит, что растет давление на бизнес. Помимо роста налогов, акцизов, пошлин, растут расходы и тарифы естественных монополий. «Когда нужно, чтобы доходы бюджета росли быстрее, чем экономика, это значит, что будут повышаться налоги. Государство не хочет, чтобы повышение тарифов ударило по кошельку покупателей. И понятно, что в этой ситуации за все это должен заплатить бизнес», — отметил Михаил Бурмистров. По его словам, бизнес должен пожертвовать своей маржинальностью, демпфировать рост расходов на капитал (кредиты), заработные платы и т. д.

Несмотря на не очень оптимистичные прогнозы экспертов, складской рынок пока чувствует себя неплохо. По итогам девяти месяцев года уже введено 3,5 млн кв. м площадей, а объем сделок достиг 1,75 млн кв. м. По данным аналитиков NF GROUP, в 2025 году рынок складской недвижимости выйдет на рекордный уровень ввода — 7,6 млн кв. м, а в 2026-м он может пополниться еще 6,2 млн кв. м.

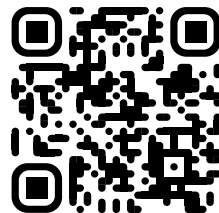
Общий объем качественной складской недвижимости в России по итогам неполных девяти месяцев года достиг 53,7 млн кв. м: на московский регион приходится 26,7 млн кв. м (50%), на Санкт-Петербург и Ленинградскую область — 6 млн (11%), на остальные регионы страны — 21 млн кв. м (39%). С начала года в эксплуатацию введено 3,46 млн кв. м складских площадей, при этом основная часть нового предложения пришла на регионы России — 2,4 млн кв. м (69%). До конца года ожидается ввод еще 4,1 млн кв. м.

В структуре заключенных сделок со складскими площадями по итогам неполных девяти месяцев 2025 года лидируют сделки с представителями онлайн-торговли — 42% (735 тыс. кв. м), на втором месте — сделки с компаниями розничной торговли — 24% (425 тыс. кв. м). В 2026 году ожидается увеличение объема сделок с представителями e-commerce и продолжение экспансии фуд-ритейла в регионах России.

Партнер NF GROUP Константин Фомиченко считает, что рекордный объем ввода 2025 года во многом связан с активностью онлайн-ритейлеров в 2023 году, когда рынок показал беспрецедентный объем сделок, чему способствовали относительно комфортные условия кредитования. «В 2025-м на рынке также реализуются масштабные проекты крупнейших e-commerce-игроков, что продолжает формировать высокие объемы нового ввода в 2026 году», — указал Константин Фомиченко.

Дополнительную и оперативную информацию смотрите на интернет-портале «СГ» (stroygaz.ru) и на страницах издания в социальных сетях

НОВОСТИ



Надеяться на себя

с.1

Отвечая на вопрос модератора дискуссии о возможном горизонте планирования для бизнеса, президент НОСТРОЙ отметил, что все компании, задействованные в строительном комплексе России, выстраивают свои стратегии в соответствии с главным отраслевым документом — «Стратегией развития строительной отрасли и ЖКХ РФ на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года», в которой отражены плановые показатели по ряду направлений, включая рынок строительной техники, на ближайшие десять лет.

Вторым немаловажным фактом успешного развития парка строительной техники Антон Глушков назвал динамику ключевой ставки Центробанка. Он напомнил, что в большинстве случаев строительная техника приобретает в лизинг и окупает себя в процессе эксплуатации. «Любое развитие парка техники связано с хорошей программой лизинга, которая, в свою очередь, зависит от доступности кредитов. Поэтому чем ниже ключевая ставка ЦБ, тем больше возможностей у бизнеса обновить свою строительную технику», — заключил глава объединения.

В завершение сессии, отвечая на блиц-опрос модератора о том, что может стать драйвером индустриального развития России, Антон Глушков выделил прежде всего укрепление отечественных инженерных школ. «Сегодня перед отраслью стоит задача повысить уровень локализации, а для обеспечения производственных процессов нужны грамотные специалисты», — пояснил он.

Президент НОСТРОЙ также предложил не акцентировать внимание бизнеса на господдержке, а вместо этого взять курс на анализ текущих реалий и емкости рынка, оценку потенциальных рисков. Кроме этого он посоветовал обратить внимание на производственные мощности, оставшиеся после ухода зарубежных компаний, и рассмотреть воз-

можности их использования для отечественной продукции, подчеркнув, что «это может стать серьезным конкурентным преимуществом».

В работе сессии также приняли участие директор департамента металлургии и материалов Минпромторга России Иван Марков, исполнительный директор ООО «СюйГун Ру» (XCMG) Дмитрий Гаврилов, основатель и председатель совета директоров ООО «Ин-стройтехком» (ИСТК) Юрий Кийлиников, а также председатель Комитета по транспорту и логистике НО «СОЮЗЦЕМЕНТ», директор по закупкам и логистике АО «ЦЕМРОС» Денис Назаров.

По окончании пленарной дискуссии состоялось важное событие — торжественное подписание соглашения о сотрудничестве между НОСТРОЙ и Ассоциацией импортеров и производителей спецтехники (АИПС). Подписи под документом поставили Антон Глушков и генеральный директор АИПС Егор Теплов-Барейша.

Стороны договорились о взаимодействии при наполнении Национального реестра добросовестных производителей и поставщиков строительных ресурсов (НРДП). Ключевая цель такого сотрудничества — формирование из числа членов АИПС единой базы производителей, дистрибьюторов и поставщиков комплектующих строительной техники на платформе НРДП. НОСТРОЙ и АИПС намерены также участвовать в согласованных мероприятиях, представляющих взаимный интерес, деловых программах, отраслевых конференциях. Особое внимание сторон будет направлено на организацию специализированных кластеров АИПС на выставках НОСТРОЙ, сессий деловой программы с участием ключевых партнеров. Для эффективного сотрудничества и выработки конкретных решений планируется создание профильных рабочих групп.

Операция «Интеграция»

Реализация инфраструктурных проектов на новых территориях

Сергей ВЕРШИНИН

В Москве в рамках масштабной конференции по развитию исторических территорий министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Ирек Файзуллин выступил с ключевым докладом, детализирующий ход интеграции воссоединенных регионов в социально-экономическое и правовое пространство страны. Он подчеркнул, что правительство России реализует комплексный, системный подход к развитию ДНР, ЛНР, Запорожской, Херсонской областей, Республики Крым и Севастополя, адаптируя их экономику к общероссийским стандартам через утвержденные до 2030 года целевые программы.

Для Крыма и Севастополя, где государственная программа действует с 2019 года, уже достигнут значительный прогресс: из 1 200 запланированных объектов и мероприятий полностью завершено 712. Для четырех новых субъектов федерации утверждена отдельная программа, в рамках которой в течение трех лет планируется восстановить и построить не менее 1 200 социально-культурных и административных объектов. Параллельно будет проведен капитальный ремонт на площади до 4 млн кв. м жилого фонда с обязательной заменой 1 935 лифтов и реализовано не менее 34 проектов жилищного строительства, что позволит ввести в эксплуатацию 4,5 млн кв. м нового комфортабельного жилья.

Важнейшим драйвером экономического роста в этих регионах, по словам министра, становится предпринимательская активность, стимулируемая режимом свободной экономической зоны (СЭЗ).

В Крыму и Севастополе этот механизм, успешно работающий с 2015 года, объединил уже более 1,5 тыс. хозяйствующих субъектов, подавляющее большинство из которых — представители малого и среднего бизнеса. Благодаря ему было привлечено 527,2 млрд рублей частных инвестиций, введено в эксплуатацию 6,6 тыс. объектов инфраструктуры и создано более 115 тыс. новых рабочих мест. В ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областях режим СЭЗ заработал в 2023 году, и за прошедшее время на информационном портале зарегистрировались более 1 400 инвесторов, а для 409 компаний уже созданы благоприятные условия ведения бизнеса. Участники зоны планируют создать в

общей сложности 23 тыс. новых рабочих мест, из которых уже открыто 11,4 тыс.

Особую роль в развитии территорий министр отдал национальному проекту «Инфраструктура для жизни». Для всех воссоединенных регионов, которые официально отнесены к территориям с низким уровнем социально-экономического развития, предусмотрен специальный механизм субсидирования в размере 120 млрд рублей. Эти средства будут направлены на строительство и реконструкцию социальных объектов, развитие транспортной и инженерной инфраструктур, технологическое присоединение объектов капитального строительства к сетям тепло- и водоснабжения и водоотведения.

Отдельным значимым событием в рамках конференции стал запуск нового сезона Всероссийского образовательного проекта «Моя река», инициированного Единым институтом пространственного планирования (ЕИПП) в 2018 году. Впервые в истории конкурса предметом студенческого проектирования станут прибрежные территории Донецка. Учащиеся ведущих архитектурных и строительных вузов страны разрабатывают концепции благоустройства и развития набережных рек Кальмиуса и Бахмутки общей площадью 517,73 гектаров и протяженностью береговой линии почти 13 км. Как отметил заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Алмаз Хусаинов, это преобразование напрямую влияет на качество городской среды и повышает привлекательность Донецка для молодежи, открывая новые возможности для его комплексного развития.

«Ежегодно мы предлагаем профильным вузам темы курсовых и дипломных работ по градостроительному развитию прибрежных территорий разных городов», — отметила директор ЕИПП Дина Саттарова. — Ключевые принципы каждого проекта — баланс между экономической эффективностью, социальной интеграцией и экологической устойчивостью, формирование общественных пространств, сохранение идентичности и раскрытие рекреационного потенциала территории. Мы рассчитываем на свежие, смелые и инновационные идеи, которые позволят обогатить палитру градостроительных решений и задать вектор будущего развития прибрежных территорий Донецка».





КОКСОХИММОНТАЖ

Коксохиммонтаж: 95 лет на благо Родины

АО «Трест Коксохиммонтаж» уже 95 лет подтверждает статус одной из надежных строительно-монтажных организаций России.

Коксохиммонтаж сегодня продолжает оставаться на передовой отечественного промышленного строительства, возводя уникальные и сложные объекты по всей стране. Реализуемые нами проекты традиционно получают высокую оценку заказчиков и партнеров.

Наша работа — это территория больших и маленьких свершений, где труд встречается с творчеством, а мастерство с инженерной точностью. И то, что рождается в сплаве, становится прочным фундаментом для будущего поколения.

Поздравляю всех сотрудников и ветеранов «Треста Коксохиммонтаж» с замечательной датой 95-летия предприятия. Желаю всем крепкого здоровья и удачи, профессиональных свершений и уверенности в завтрашнем дне!

С уважением и наилучшими пожеланиями,
Сергей ФУФАЕВ, генеральный директор
АО «Трест Коксохиммонтаж»

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Беседовал Сергей ВЕРШИНИН

Минстроем России совместно с регионами создана цифровая вертикаль строительной отрасли и обеспечено функционирование ключевых ее элементов, таких как ЕИС «Стройкомплекс.РФ», Реестр требований и Реестр документов, региональные Государственные информационные системы обеспечения градостроительной деятельности (ГИСОГД), Информационная система управления проектами (ИСУП), Государственная информационная система «Типовое облачное решение по автоматизации контрольно-надзорной деятельности» (ГИС ТОР КНД).

Как считает заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Константин Михайлик, построение цифровой вертикали строительной отрасли позволяет более эффективно управлять процессами, наращивать потенциал применения отечественных IT-продуктов и решений, а также выравнивает цифровой ландшафт регионов России. Верхнеуровневой федеральной системой является «Стройкомплекс.РФ», включающая функциональные модули. О том, как работает этот механизм сегодня, Константин МИХАЙЛИК рассказал «Стройгазете».

Константин Александрович, как вы оцениваете построение цифровой вертикали строительной отрасли?

С 2022 года цифровая зрелость отрасли строительства с 45% выросла до 75%. Сегодня система «Стройкомплекс.РФ» наполняется мастер-данными из региональных систем обеспечения градостроительной деятельности. Происходит формирование и дальнейшее развитие цифрового Реестра требований строительной отрасли.

В текущем году активно занимались развитием систем ИСУП, ГИСОГД, ГИС ТОР КНД и их интеграцией друг с другом для наполнения качественными данными и создания «цифровых» двойников объектов и территорий.

Сегодня ГИСОГД успешно функционирует в 85 регионах страны. При создании ГИСОГД



Система работает

Как функционирует цифровая вертикаль в строительстве

использовались решения более 10 различных вендоров, четыре из которых являются типовыми. Для развития ГИС ТОР КНД продолжается реализация задачи по ее интеграции с ИСУП. Система государственного и муниципального заказчика распространена в 88 субъектах РФ.

С ИСУП взаимодействуют системы проектных и подрядных организаций для наполнения данными, сведениями и материалами, необходимыми для осуществления градостроительной деятельности. На данный момент в ИСУП зарегистрировано более 13,3 тыс. пользователей, внесены данные о более чем 24,7 тыс. объектов капитального строительства. Систему активно применяют 7 962 государственных и 1 995 муниципальных заказчиков.

Насколько активно застройщики используют технологии информационного моделирования (ТИМ) в строительстве?

С 2021 года строительная отрасль признан довольно долгий «подготовительный» путь, в течение которого информационная модель объектов капитального строительства

Как развивается приложение «Гос-услуги Дом»?

Совместно с оператором «Госуслуги Дом» мы регулярно обновляем приложение, количество скачиваний уже превысило 12 млн. В начале года появилось два очень важных обновления. Функции приложения стали доступны собственникам не только квартир, но и частных жилых домов, а также не-собственникам: нередко вопросами ЖКХ в доме занимается не сам собственник, а его близкие. Гостевой доступ к своей недвижимости позволяет другому пользователю приложения передавать показания, оплачивать счета, подавать заявки в управляющую организацию.

Если собственник сдает квартиру в наем, то арендатор может с помощью приложения сам оплатить счета или сообщить управляющей организации о вопросах, связанных со своей недвижимостью. Также дети и внуки могут помочь с онлайн-оплатой счетов поставителям старшего поколения.

Летом в мобильное приложение «Гос-услуги Дом» добавили новую функцию для жителей — аварийную заявку. Теперь в случае аварии можно позвонить в аварийно-диспетчерскую службу (АДС) по официальному телефону, который их управляющая организация внесла в ГИС ЖКХ.

Что особенно востребовано у пользователей приложения?

Оплата счетов за жилищно-коммунальные услуги остается одной из самых востребованных функций в приложении «Гос-услуги Дом». Собственник может посмотреть квитанцию и увидеть подробную расшифровку всех услуг, которые оплачивает, подать заявку в управляющую организацию, а также ознакомиться с историей платежей. В приложении появилась корзина платежей, позволяющая оплатить все счета одним действием. Есть статус «Переплата», и пользователи, вносившие авансовые платежи, могут видеть счета, которые не требуют оплаты.

27 ноября

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ

САФМАР ГРАНДЪ МОСКВА

г. Москва, Тверская ул., 26/1

РЕКЛАМА

2025 НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ

АНО НАЦИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ

Генеральный партнер:

ЛИДЕРЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

13 ноября, отель «Звезды Арбата» г. Москва, ул. Новый Арбат, д. 32

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ И ФОРУМ

РЕКЛАМА



В помощь проектировщикам

Отечественные решения по внедрению ТИМ систематизируют работу строительных компаний



Сергей ВЕРШИНИН

Компания «Костромапроект» прошла сложный путь к внедрению трехмерного проектирования на принципах технологий информационного моделирования (ТИМ) с применением продукта АО «СиСофт Девелопмент» — Model Studio CS. В итоге специалисты института разработали стандарты работы, благодаря которым удалось выстроить деятельность инженеров и успешно спроектировать сложные объекты.

ОАО «Костромапроект» выполняет полный комплекс проектно-изыскательских работ для различных отраслей экономики: от генеральных планов городов и поселений, зданий жилищно-гражданского и промышленного назначения, инженерной инфраструктуры и агропромышленного комплекса до объектов специального назначения. Институт был создан в 1963 году. Сейчас в нем трудятся 200 опытных инженеров, которые практически во всех регионах страны реализуют более ста проектов в год — многоквартирные дома, железнодорожные вокзальные комплексы в Вологде, Иванове, Котласе, очистные сооружения, административные здания, школы, поликлиники, храмы.

Первый ТИМ комом

Институт «Костромапроект» использовал систему автоматизированного проектирования еще в 2012 году. Тогда специалисты работали в программном обеспечении (ПО) разработки Autodesk, а расчеты производились на бумаге. Первое знакомство института с информационным моделированием в 2018 году оказалось неудачным: на этом этапе многим казалось, что ТИМ — просто красивые картинки; идею использовать ТИМ отбросили и вернулись к ней только в 2020-м. Началась перестройка процессов.

«Мы начали понимать, что ТИМ — это куда атрибутивной информации, модель содержит все — размеры, материалы, а теперь еще и цены. Пришлось в очередной раз перестраивать наши технологические процессы. В итоге мы остановились на концепции OpenBIM и на продуктах компании «СиСофт Девелопмент», с которыми были знакомы больше 13 лет: использовали GeonICS 2012 и GEODirect», — рассказал начальник информационно-вычислительного центра ОАО «Костромапроект» Роман Алексеев.

Сейчас институт применяет линейку Model Studio CS: «Генплан», «Строительные решения», «Водоснабжение и канализация», «Отопление и вентиляция» и «Трубопроводы». BIM-менеджер объединяет их в программе CADLib Модель и Архив.

Первым проектом, в котором ОАО «Костромапроект» вновь начало применять ТИМ, стала Благовещенская центральная районная поликлиника в селе Чигири Амурской области. Как выяснилось позже, сотрудники института оказались не подготовлены к тому, чтобы использовать решение максимально эффективно.

«Надо начинать с чего-то меньшего, потому что проект состоял из нескольких блоков и содержал разные отметки уровня первого этажа с отрицательными значениями. Загрузка IFC в CADLib была долгой, и не было возможности структурировать модель. Раздел отопления, вентиляции и кондиционирования мы выполняли как трубопроводы. В итоге атрибутивная составляющая не соответствовала графической. Все это произошло из-за нехватки знаний», — вспоминает Роман Алексеев.

Появились успехи

Следующим проектом института стало промышленное здание — канализационно-очистные сооружения в селе Аксарка Ямало-Ненецкого автономного округа. Здесь сложность заключалась в необходимости спроектировать большое количество комму-

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

• разработка геометрически согласованной ЦИМ ОКС;

• прохождение экспертного сопровождения формирования ЦИМ ОКС;

• выполнение графической части рабочей документации.

Проект разрабатывался совместно со специалистами отечественной компании TBS Software — партнера-эксперта АО «СиСофт Девелопмент», — которые осуществляли техническую поддержку. В процессе приняли участие более 20 сотрудников института.

Цифровая информационная модель состоит из трех зданий: трехэтажного общежития с переходом в существующую постройку, четырехэтажного учебного корпуса и одноэтажного двухблочного технологического корпуса. Большой объем данных обусловил увеличение количества разделов по проекту. Возник вопрос о классификации элементов будущей модели.

«Классификатор строительной информации (КСИ) достаточно размыт, и у нас не вышло самостоятельно категоризировать объекты модели. Куратором пилотного проекта выступил Центр компетенций РФ, благодаря чему мы получили правила классифицирования элементов. Из-за массивности модели возникли сложности при ее выгрузке в экспертизу. Пришлось изучать вопрос, как разбить ее на кусочки. Проблема была решена путем передачи структуры зданий и сооружений в формате XML-разделов. В настоящий момент модель проходит экспертизу», — пояснил Роман Алексеев.

Проекты со сметными свойствами

Сейчас институт «Костромапроект» тестирует интеграцию с ПО для составления смет. В качестве проектов были использованы детские школы искусства в Благовещенске и Свободном Амурской области. Для этого применялось решение Model Studio CS «Отопление и вентиляция». Интегратором между сметным ПО и CADLib стала программа 5D Смета от компании CSD — дистрибьютора программного обеспечения в области САПР в России. Объектам модели в ПО были назначены сметные нормы.

В CADLib у каждого элемента появился расценки на материал и монтаж. Из ПО 5D Смета объекты модели выгружались в сметную программу компании «Галактика ИТ» WinPIK, которой пользуется институт «Костромапроект». В ней назначались расценки. Уже готовый файл с полученной информацией снова был загружен в 5D Смета, а затем — в CADLib. Это позволило более точно рассчитать трудозатраты и стоимость работ.

Теперь сотрудники института планируют применить накопленный опыт ко всем разделам обоих проектов.

Этапы стандарта в организации

Выполнение этих и других проектов стало для ОАО «Костромапроект» своеобразными шагами по формированию стандарта работы с ТИМ. Ее этапы выглядят следующим образом:

- старт работ с небольшого пилотного проекта, исключаящего многоэтажные, разноразмерные и многоблочные здания;
- приведение графики к реальному виду с минимумом атрибутивных свойств;
- увеличение атрибутивной проработки и стандартизация параметров проектов;
- маппинг модели, которую приводят к единому виду;
- налаживание взаимодействия со сторонними ПО, маппинг из ПО в проект;
- маппинг при экспорте в экспертизу. Разработка стандарта приемки моделей. На этом этапе создаются отдельные профили с требуемым качеством и количеством атрибутивной информации;
- увеличение атрибутивной отработки для экспорта в сметные программы и сопоставление документации с расчетами;
- выдача смет по 3D-модели.

Таким образом, 3D-проект переходит к стадии цифровой информационной модели, которая позволяет составлять сметы, проходить экспертизу и строить здания и сооружения.



Национальное объединение строителей совместно с Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации ежегодно организует один из крупнейших в стране конкурсов профессионального мастерства «Строймастер». Конкурс вошел в План мероприятий, направленных на популяризацию рабочих и инженерных профессий, утвержденный распоряжением правительства РФ от 05.03.2015 №366-р.



Александр ЛОМАКИН, первый заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, председатель Оргкомитета конкурса «Строймастер»:

«Мы рады, что год от года растет популярность конкурса — расширяется география, увеличивается число участников. Благодаря тесному взаимодействию на площадке конкурса организаторов, участников, спонсоров нам удалось создать настоящее профессиональное сообщество для обмена опытом и повышения квалификации российских строителей. Своим мастерством и упорством вы уже

доказали, что можете по праву называться лучшими в своем деле. Но вам осталось последнее испытание — финал конкурса «Строймастер». Желаю всем успеха в финальных испытаниях!»



Антон МОРОЗ, вице-президент Национального объединения строителей:

«Строймастер» — важное событие в строительной отрасли не только для профессионалов, но и для будущих специалистов. С 2023 года существует специальная категория «Студенческая лига» — для учащихся профильных образовательных организаций. В этом году количество участвующих студентов превысило число взрослых. Эта замечательная тенденция говорит о том, что интерес к конкурсу и к строительству среди молодежи растет, а значит, одна из главных задач конкурса — популяризация строительных профессий

среди молодежи — достигает своей цели. Желаю всем участникам добиться заслуженных успехов, а молодым участникам «Строймастера» желаю, чтобы этот замечательный конкурс стал для них удачным стартом профессионального пути!»



Антон ГЛУШКОВ, президент Национального объединения строителей, сопредседатель Оргкомитета конкурса «Строймастер»:

«Важная функция конкурса — это обмен опытом среди профессионалов и мотивация специалистов к повышению собственной квалификации. «Строймастер» привлекает лучших на уровне региональных этапов, а лучшие из лучших приглашаются на финал конкурса. Поэтому я хочу поздравить вас с тем, что вы уже входите в профессиональную элиту российской строительной отрасли. Всем конкурсантам я желаю успешного прохождения финальных испытаний.

Но также хочу вам пожелать использовать это время для знакомства с коллегами, обмена опытом и повышения собственного мастерства».



Александр ВАХМИСТРОВ, координатор НОСТРОЙ по Санкт-Петербургу:

«Конкурс «Строймастер» уже много лет уверенно занимает позицию одного из важнейших конкурсов профессионального мастерства в строительной отрасли. Помимо того, что и региональные этапы, и финал конкурса являются яркими и запоминающимися событиями, конкурс выполняет ряд важных задач для развития строительной отрасли — это и выявление талантливых специалистов, и обмен опытом среди профессионалов, и популяризация строительных профессий. Растет число

регионов, которые участвуют в конкурсе, растет число участников. Мы видим, с каким нетерпением регионы готовятся к отборочным этапам. Строительная отрасль любит этот конкурс и видит его значимость. Надеюсь, что «Строймастер» и дальше будет развиваться ускоренными темпами, а участникам желаю успехов в соревнованиях».



Елена Владимировна, 25 сентября — большой день — финал. Какая атмосфера царит накануне?

Прежде всего это атмосфера гордости и предвкушения большого праздника профессионального мастерства. Совсем скоро мы приветствуем всех участников, экспертов и гостей финала нашего юбилейного «Строймастера». Готовимся чествовать лучших из лучших, и эмоции очень яркие.

Юбилей — это повод оглянуться назад. Что показательно изменилось в конкурсе за последние годы?

Для меня как для члена команды организаторов конкурса с 2023 года динамика видна особенно четко. Цифры говорят сами за себя: за два года мы практически вдвое расширили географию; если в 2023-м в конкурсе участвовали 44 региона, то в этом — уже 73! И так же вдвое выросло число участников: с 800 до 1 700 человек. Это ко-

■ **«Строймастер»** — это конкурс, где соревнуются специалисты, профессионалы своего дела, которые возрождают и развивают традиции строительной отрасли. Миссия конкурса — развитие традиций профессионального мастерства и повышение престижа строительных профессий. Цель конкурса — выявление лучших специалистов и внедрение передовых стандартов и решений для повышения качества подготовки и производительности труда в строительной отрасли.

лоссальный рост, показывающий востребованность и авторитет конкурса.

А что с молодыми кадрами? Ведь это будущее отрасли.

Это наш стратегический фокус! С 2023 года мы сделали важнейший шаг — открыли участие для студентов профильных колледжей и вузов. И это сразу же дало потрясающий результат: в этом году более 1 200 студентов боролись за выход в финал. «Строймастер» доказал, что является эффективным инструментом профориентации. Мы не просто ищем лучших, мы показываем молодежи, что строительная отрасль — это современно, престижно и перспективно. На основании итогов конкурса НОСТРОЙ формирует ежегодную статистику топ-100 лучших студентов средних профессиональных учебных заведений России и топ-50 колледжей и техникумов, их подготовивших, которая публикуется в «Строительной газете». Победа в

«Студенческой лиге» конкурса позволяет получить дополнительные баллы при поступлении в вуз, например, на программы бакалавриата, магистратуры или специалитета Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ). Это важный бонус для тех, кто планирует профессионально развиваться в строительной сфере, ведь «Студенческая лига» в конкурсе — это еще и площадка для знакомства с работодателями.

Помимо звания лучшего, за что могут побороться финалисты?

Конкурс получил широкую поддержку от бизнеса — число наших партнеров выросло втрое. А это значит, что помимо дипломов и медалей участники ждут ценные призы. Но, уверена, самый ценный приз для любого профессионала — это признание его мастерства авторитетным сообществом коллег и экспертов. Именно таких людей мы увидим в Санкт-Петербурге.

Ваши пожелания участникам?

Я желаю каждому финалисту показать все, на что он способен. Они уже прошли серьезный отбор и стали лучшими в своих регионах. Всем уверенности, собранности и, конечно, удачи! Побеждает сильнейший!

Оксана САМБОРСКАЯ

Программа комплексного развития территорий (КРТ) официально появилась в России в конце 2020 г. Всего за пять лет проект достиг впечатляющих масштабов: сегодня в 77 субъектах РФ в активной стадии реализации находятся 1 013 территорий общей площадью 22,57 тыс. га. Но за сухими цифрами статистики скрывается нечто большее — фундаментальное изменение самого подхода к созданию городской среды. И здесь уже не законодательство, а конкретные девелоперы-визионеры задают новые стандарты, определяя, какими будут наши города завтра. Один из таких хедлайнеров — группа компаний «КОРТРОС», чье имя стало своеобразным символом «философии» КРТ.

Первый город, в котором девелопер начал применять такой комплексный подход, — Екатеринбург, где еще до появления федерального закона «КОРТРОС» с 2005 г. создавал и продолжает развивать самый большой проект комплексного освоения территории (КОТ) в России и Европе — «Академический». Это уникальный для нашей страны случай: в 2021 г. проект, хоть и масштабный, но все-таки созданный коммерческой компанией, получил статус отдельного муниципального образования города. Сегодня Академический район — это более 5 млн кв. м построенного жилья, 170 тыс. жителей, 15 детских садов, 9 школ, 50 га Преображенского парка, Дворец дзюдо, трамвайная линия, станция скорой и медицинской помощи, поликлиники для взрослых и детей, музыкальная и художественная школы, Академия тенниса, 35 км новых дорог, 347 км инженерных сетей.

Но «Академический» — не просто современные «квадраты» жилья и социальные объекты. Это живая лаборатория инноваций: именно здесь девелопер еще в 2021 г. запустил первую в России солнечную электростанцию на крыше жилого здания, а позднее — первый проект по использованию фасад-

Правила среды

Проекты КРТ создают код современного города, где есть место технологиям. И человеку



Концепция «МЛА+», квартал «Пермь-Сити»

ных фотоэлектрических панелей, которые не только генерируют энергию, но и служат современным облицовочным материалом. «Академический» доказал, что можно не просто строить дома, а создавать целые миры с собственной экосистемой.

Работу с форматом КРТ «КОРТРОС» продолжает в Перми, где приступает к реализации амбициозного проекта — комплексного развития территории микрорайона «Дом культуры железнодорожников» (ДКЖ) в Дзержинском районе города.

Уникальная архитектура четырех кварталов создана с учетом культурно-исторического кода места. Для более чем 10 тыс. жителей построят 227 тыс. кв. м жилья. Инфраструктура включает «умную школу» на 1 400 мест,

детсад и более 10 скверов. Бюро «МЛА+» создало четыре тематических ансамбля: «Арт» с яркими фасадами, «Локо» в эстетике железных дорог, «Парк» у леса и деловую «Пермь-Сити» с фасадами в цвет металлов. У каждого квартала будет собственная узнаваемая идентичность, а в «Пермь-Сити» появятся высотные доминанты (до 40 этажей), раскрывающие видовой потенциал территории. При этом все ансамбли концептуально и на цифровом уровне объединит философия «15-минутного города», где все необходимое находится в шаговой доступности.

И это будут не просто новые кварталы, а крупнейший в стране кластер единой цифровой жилой среды. Концепция, разработанная совместно с IT-компанией «Юникорн» и под-

КРТ с уральским характером

Благодаря проектам КРТ в УрФО расселили свыше 170 тыс. кв. м ветхого и аварийного жилья



Антон МАСТРЕНКОВ

Программа комплексного развития территорий (КРТ) из экспериментального инструмента стремительно превратилась в ключевой механизм обновления российских городов, позволяющий не просто точно возводить новое жилье, а комплексно преобразовывать целые районы: расселять аварийный фонд, строить современную недвижимость, создавать новую социальную инфраструктуру и вовлекать в оборот заброшенные земли. Сегодня на различных стадиях реализации находится свыше 1 600 территорий по всей стране с колоссальным градостроительным потенциалом — более 277 млн кв. м недвижимости.

По проектам КРТ в России на сегодня введено в эксплуатацию почти 2,3 млн кв. м недвижимости, из них 1,9 млн кв. м жилой. Однако в ближайшие годы стоит ожидать заметного роста показателей по таким про-

ектам: сказывается инерционность отрасли. «По проектам КРТ уже выдано 1 051 разрешение на строительство, утверждено 572 документа по планировке территории, организовано 962 процедуры торгов. Это означает, что КРТ как инструмент развития городской среды востребован как среди жителей, так и среди региональной власти и строительных компаний», — рассказал первый заместитель министра строительства и ЖКХ Александр Ломакин.

Заметная доля проектов КРТ приходится на регионы Уральского федерального округа (УрФО), где благодаря этому механизму уже расселили более 100 тыс. кв. м аварийного и 73 тыс. кв. м ветхого жилья. Причем планируется, что в будущем эти цифры вырастут более чем вдвое. Всего на Урале определено 198 территорий комплексного развития общей площадью более 2,3 тыс. гектаров, где предполагается построить 16,3 млн кв. м жилья.

Одним из флагманов в деле реализации таких проектов стала Свердловская область. Как сообщили в департаменте информполитики региона, в настоящее время в стадии подготовки и реализации находится 30 проектов с общим градостроительным потенциалом более 2,4 млн кв. м. В целом объем обязательного финансирования работ в рамках заключенных договоров КРТ составил 1,7 млрд рублей, а общая сумма средств, поступивших в бюджеты муниципальных образований по результатам проведенных торгов, — 2,5 млрд рублей.

Помимо Екатеринбурга, к реализации также готовятся проекты в Белоярском, Богдановиче, Красноуфимске, Нижнем Тагиле, Среднеуральске. По словам министра строительства и развития инфраструктуры региона Григория Сурганова, Свердловская область стала настоящим пионером по внедрению механизмов КРТ. «В регионе была с нуля разработана вся необходимая нормативная база с учетом современных требований и особенностей местного рынка. Основой нашего подхода стал приоритет интересов жителей: переселение из ветхого жилья и создание комфортной горсреды являются первоочередной задачей. Интересы застройщиков рассматриваются только после ее выполнения», — отметил он.

При этом у региональных властей нет цели заключить как можно большее количество договоров КРТ. Напротив, в зоны перспективного роста пока не включаются площадки, свободные от ветхой застройки: на сегодня все проекты КРТ связаны с обязанностью девелопера расселять уже существующее ветхое жилье — таким образом с помощью инструмента КРТ в первую очередь решаются жилищные и социальные проблемы.

В своей градостроительной политике местные власти считают важным решать конфликты и проблемы в социально напряженных точках. Примером такой работы станет решение по дому культуры «Химмаш».

держанная стратегическим соглашением, подписанным губернатором Пермского края Дмитрием Махониным, ГК «КОРТРОС» и Сбербанком, предполагает создание принципиально нового продукта — «умного района». Все жилые и деловые здания, а также инфраструктурные объекты будут объединены цифровым ландшафтом. Жители смогут через мобильное приложение управлять не только своей квартирой — от климата до безопасности, — но и взаимодействовать с УК, ресурсоснабжающими организациями и даже местной администрацией, становясь, по замыслу авторов, своего рода «цифровыми мрами» своего пространства. В перспективе здесь появятся роботы-доставщики, «умный паркинг» и маркетплейс локальных услуг.

Таким образом, эволюция КРТ в России — это путь от механизма расселения аварийного фонда до комплексной философии создания городов будущего. Именно такие проекты, как «Академический» и пермский ДКЖ, демонстрируют, что современный КРТ — это синергия инфраструктуры, экологии, цифровых технологий и точечной работы с культурно-историческим контекстом. Это уже не просто строительство, а создание полноценных социальных экосистем.

И возможно, именно в таких проектах кроется самый лиричный и человеческий смысл урбанистики — когда из стекла, бетона и алгоритмов искусственного интеллекта рождается не просто место для жизни, а место счастья. Где утренний кофе можно заказать у локального бариста через районное приложение, вечером робот доставит книги из библиотеки, а «умный» фонарь у дома мягко подстроит свет под настроение, где город перестает быть просто сетью улиц и начинает разговаривать с человеком на одном языке. Это и есть обещание КРТ нового поколения — сделать технологичный город по-настоящему домашним, а его жителя — не просто собственником квартиры, но и полноправным соавтором своей комфортной среды.

НА ТРЕХХ РЕКЛАМЫ

СТРАТЕГИЯ

От Хабаровска до Владивостока

Транспорт пошел по самому загруженному участку трассы «Уссури»

Владимир ТЕН

Владимир Путин дал старт движению транспорта по реконструированному участку с 687-го по 703-й км (первый этап) федеральной трассы А-370 «Уссури» «Хабаровск—Владивосток» в Приморском крае.

На фоне предыдущих подобных мероприятий, когда открывалось движение по участкам в сотни километров, длина первого этапа «Уссури», 14,2 км, выглядит, на первый взгляд, не очень внушительной. Но все дело в стратегической важности всей трассы для Дальнего Востока и страны в целом: «Уссури» — единственная автомобильная дорога, связывающая напрямую два основных опорных города Дальневосточного федерального округа (ДФО) — Хабаровск и Владивосток.

«У нас стало хорошей традицией в преддверии или в ходе Восточного экономического форума проводить сверку часов по поводу того, что сделано за прошедшее время. И с каждым годом объектов, необходимых для людей, проживающих на Дальнем Востоке, и для развития всего региона становится все больше и больше, — сказал президент на церемонии запуска движения. — Эти объекты современные, они имеют хорошие перспективы развития, а значит, такие перспективы в целом складываются и для всего этого огромного, стратегически важного для нас макрорегиона — Дальнего Востока. Это почти половина, 40% территории всей Российской Федерации».

Хроники «Уссури»

Федеральная автомобильная дорога А-370 «Уссури» протяженностью 760 км была построена всего за год в 1935 году силами военных дорожников. Но что это была за дорога? О строительстве трассы полностью в гравийном исполнении было принято постановление Совета труда и обороны СССР (11.12.1933). Специально под реализацию этого проекта, а также для возведения автодорог было сформировано Управление дорожного строительства Восточной Сибири и Дальнего Востока «Дальдорстрой», базировавшееся в Хабаровске. А в 1934 году с принятием второго пятилетнего плана развития СССР в него и был заложен проект дороги «Владивосток—Хабаровск».

И поскольку дорога отвечала интересам Министерства обороны, а кроме того в те годы дорожное строительство вообще входило в сферу интересов НКВД, для строительства трассы были сформированы две бригады до-

рожных войск — одна в Ростове-на-Дону, вторая в Киеве. Сразу после формирования эти воинские части были передислоцированы на Дальний Восток, где немедленно приступили к строительству. Одна вела трассу от Владивостока до Имана, вторая — от Имана до Хабаровска.

По словам министра транспорта РФ Андрея Никитина, в последние три года интенсивность движения на дороге А-370 «Уссури» выросла более чем вдвое за счет грузовой транспортной логистики, а также роста внутреннего туризма. Самый загруженный участок этой дороги и был реконструирован и переведен в первую техническую категорию. Впрочем, по словам министра, этот проект нельзя отнести к точечному реагированию по расширке узкого места. «Уссури» будет и дальше совершенствоваться и расширяться: «На этом, безусловно, мы останавливаться не будем. Уже с этого года также начнется работа по строительству нового подхода к Владивостоку. Мы планомерно развиваем транспортную доступность дальневосточных регионов».

Становой хребет

Трасса А-370 не просто является единственной автомобильной дорогой, обеспечивающей автомобильное сообщение между Хабаровским и Приморским краями, она — становой хребет, ось местной транспортной сети дорог общего пользования Приморского края, обеспечивающая связь с общероссийской дорожной сетью. Именно поэтому запуску движения на малом в масштабах всей страны участке придается такое значение и «отмашку» ему дал глава государства.

Реконструкция на участке с 687-го до 703-го км между поселениями Раздольное и Кипарисово Надеждинского района Приморского края с полным правом претендует на статус крупнейшего проекта строительства и реконструкции федеральной дорожной сети на территории ДВФО.

В рамках реализации проекта был выполнен большой объем работ по устройству земполотна — было перемещено почти 2 млн кубометров грунта, построено 39 водопропускных труб, а у поселка Алексеевка для обеспечения безопасности дорожного движения построен также подземный пешеходный переход.

На не самом длинном участке реконструкции пришлось возвести разноразные транспортные развязки у населенных пунктов Алексеевка, Кипарисово, Раздольное, Таёжный, а также в направлении на много-

сторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Краскино на пограничном переходе границы с КНР. Из искусственных сооружений на участке нельзя не упомянуть мосты через реки Поповку (км 690) и Перевозную (км 697).

Второй этап реконструкции участка А-370 должен завершиться к зиме, он подразумевает устройство искусственного освещения на всем протяжении от 687-го до 703-го км. Будут возведены шумозащитные экраны вдоль близлежащих населенных пунктов. А еще планируется ввести в эксплуатацию четырехполосный путепровод через Транссибирскую железнодорожную магистраль в районе поселения Кипарисово. Все строительномонтажные работы на путепроводе были закончены с опережением плана еще в прошлом году, остались работы по сооружению въездов и выездов на путепровод и косметические работы.

Весь 15-километровый участок получил категорию IV: он имеет четыре полосы движения, осевое барьерное ограждение с разделением встречных потоков, две площадки для отдыха водителей и шесть автобусных остановок.

Реконструкция данного участка — это один из этапов реализации госпрограммы «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа».

Дороги на Восток

С тех пор, как макрорегион стал объектом пристального внимания федеральных властей, а также в связи с общим разворотом на Восток, транспортная инфраструктура здесь стала активно развиваться. И это не только Восточный полигон. Автомобильные дороги тоже должны выполнять свою часть задачи по всемерному развитию этих территорий.

Так, вдвое повысилась пропускная способность магистрали «Байкал» в Иркутской области. Это случилось благодаря строительству важного участка трассы, которая пошла в обход весьма аварийноопасного горного серпантина. Участок с 47-го по 55-й км дал необходимый импульс для развития трафика на трассе, к тому же сократив путь от Иркутска до Слюдянки на три километра. Да и класс дороги повысился с категории IV до II, что, в свою очередь, увеличило трафик с шести до четырнадцати тысяч авто в сутки. Также по этой дороге идет грузопоток в Китай и Монголию и обратно.

А старый опасный серпантин был демонтирован, рекультивирован и приведен в полное соответствие с экологическими нормами.

Положительный опыт было решено масштабировать. Например, в прошлом году ФКУ Упрдор «Прибайкалье» ввело в эксплуатацию еще один участок с 26-го по 47-й км взамен старого проблемного участка, который изобиловал проездами через населенные пункты, небезопасной геометрией полотна с резкими спусками, поворотами и местами с ограниченной видимостью.

Вместе с тем, в Магаданской области и Республике Саха (Якутия) всего месяц назад из-за непогоды закрывалось движение на участках федеральной автодороги Р-504 «Колыма» «Якутск—Магадан».

Подведомственные Росавтодору ФКУ ДСД «Дальний Восток» и ФКУ Упрдор «Вилой» принимают все необходимые меры для обеспечения безопасного и бесперебойного движения по участкам федеральной автомобильной дороги Р-504 «Колыма» в Магаданской области и Республике Саха (Якутия). Режим ЧС был введен на территории Хасанского, Ягоднинского, Тенькинского, Сусуманского, Омукчанского и Среднеканского округов. Было закрыто движение всех видов транспорта на участке «км 1 681—км 1 800» между Оротуком и Аткой из-за размыва временного обхода автомобильного моста через реку Чекай, а также на участке «км 1 554—км 948» в районе поселка Ягодное. На ликвидацию последствий ЧС было брошено несколько десятков единиц разнообразной спецтехники — от самосвалов и автогрейдеров до автопогрузчиков и других машин.

В обычном плановом режиме, но чаще всего с опережением графика идут ремонтные работы на находящихся в ведении ФКУ Упрдор «Южный Байкал» федеральных дорогах в Иркутской области, Забайкалье и Бурятии. Так, на магистрали А-333 «Кутлук—Монды—граница с МНР», а также на трассе Р-258 «Байкал» уже завершаются запланированные на нынешний год работы. Трасса А-333 — важнейший транспортный коридор к контрольно-пропускному пункту «Монды—Ханх» на российско-монгольской границе. Только она связывает автодорогу Р-258 «Байкал» с Тункинским и Окинским районами Бурятии.

Свидетельства оживления на этой огромной территории налицо, и дело не только в проводящемся регулярно Восточном экономическом форуме, но и в строительстве новых железных и автомобильных дорог. Ведь даже обновление БАМа, пропускная способность которого закладывалась с большим, как тогда казалось, запасом, — уже вчерашний день. Российский Восток требует большего.

Важен при выборе технологии и вопрос охраны окружающей среды, уверен главный экономист Института экономического роста имени П. А. Столыпина Борис Копейкин: «Объемы вредных выбросов при выборе цементобетона могут быть заметно ниже, чем при использовании асфальтобетона».

В качестве примеров современных бетонных дорог в России эксперты приводят трассы М-6 «Волгоград—Тамбов—Москва» в Вол-



Василиса БЕЛОВА

В конце августа первый вице-премьер РФ Денис Мантуров провел совещание по развитию отрасли стройматериалов в России, участие в котором приняли представители Минпромторга, Минфина, Минэкономразвития, члены строительных союзов и ассоциаций. Один из вопросов касался повышения эффективности строительства дорог и развития цементной отрасли. По итогам встречи вице-премьер рекомендовал НО «СОЮЗЦЕМЕНТ» подготовить предложения по строительству бетонных дорог с соответствующими обоснованиями с учетом анализа зарубежного опыта и оценкой мультипликативного эффекта, в том числе для бюджетной системы страны при эксплуатации бетонных дорог по сравнению с асфальтобетонными. «Стройгазета» опросила экспертов и выяснила, действительно ли дорожные одежды из цемента эффективнее и выгоднее асфальта, а также в какой ситуации сегодня находится цементный рынок.

Множество плюсов

По мнению руководителя проекта строительства транспортной инфраструктуры ЦЕМРОСа Леонида Соловьёва, дороги из цементобетона более предсказуемые и ровные, а главное — безопасные; так, светлый цвет бетона обладает высоким коэффициентом светоотражения, что «значительно улучшает освещенность проезжей части, делает более заметной дорожную разметку, пешеходов и препятствия во время дождя, тумана или в сумерках».

Цементобетонное покрытие имеет модуль упругости в два-три раза выше, чем асфальтобетонное, поэтому цементобетон лучше распределяет нагрузку от колес автотранспорта на основание, что снижает требования к толщине дорожной одежды и предотвращает деформацию ее полотна. Повышение температуры не увеличивает пластичность цементобетона, поэтому даже в сильную жару на нем не образуется колея. «А современные методы текстурирования (например, поперечные насечки) обеспечивают отличное сцепление шин с покрытием, что сокращает тормозной путь», — подчеркнул Леонид Соловьёв.

По его словам, бетонные дороги экономят топливо и щадят автомобили: по сравнению с нежестким асфальтобетоном их жесткое и ровное покрытие создает меньшее сопротивление качению, что означает экономию топлива на 3-6%, а ровная поверхность без колеиности и волн приводит к снижению вибраций и равномерному контакту шины с дорогой, уменьшая износ протектора и снижая нагрузку на элементы подвески автомобиля.

Важен при выборе технологии и вопрос охраны окружающей среды, уверен главный экономист Института экономического роста имени П. А. Столыпина Борис Копейкин: «Объемы вредных выбросов при выборе цементобетона могут быть заметно ниже, чем при использовании асфальтобетона».

В качестве примеров современных бетонных дорог в России эксперты приводят трассы М-6 «Волгоград—Тамбов—Москва» в Вол-

Три проблемы — одно решение

Строительство цементобетонных дорог обеспечит автомобилистов качественными трассами и сэкономит бюджетные средства

гоградской области, Восточный обход Новосибирска, Южный обход Канска в Краснодарском крае, А-350 «Чита—Забайкальск», «Вишнёвое—Сосновка—Вербное—Гусев» в Калининградской области, М-4 «Дон» в Московской области. Также бетонные дороги показывают свою эффективность в других странах — Австрии, Белоруссии, Германии, Казахстане, Китае, США.

Экономический эффект

Опрошенные «Стройгазетой» эксперты считают, что возведение дорог из цемента поможет сэкономить средства из госбюджета в долгосрочной перспективе. «Анализ стоимости жизненного цикла (совокупных затрат на протяжении всего срока службы дороги, включая ее строительство, эксплуатацию, текущий и капитальный ремонт) свидетельствует, что для магистралей с высокой интенсивностью движения и большей долей тяжелых грузовых автомобилей в перспективе 50 лет строительство дорог с цементобетонным покрытием намного эффективнее», — рассказал Леонид Соловьёв. Основная причина — крайне низкие затраты на обслуживание и ремонт благодаря исключительной долговечности, прочности и устойчивости цементобетона к пластическим деформациям.

Как считает Борис Копейкин, выбор основы для дорожного строительства должен руководствоваться детальными расчетами с учетом стоимости работ, прогнозов нагрузки, особенностей климата, рельефа и дальнейшей эксплуатации и даже особенностей конкретного проекта. «По ряду расчетов Минстроя и исследований РосДорНИИ, Федерального дорожного агентства и Ассоциации бетонных дорог России, дорожная одежда с цементобетонным покрытием имеет более низкую стоимость при строительстве дорог I и II категорий (скоростные трассы), но не III (обычные дороги). При применении этой технологии дешевле обходится текущий ремонт, но гораздо дороже — капитальный», — пояснил он. — А вот с учетом всего жизненного цикла, по расчетам Института экономики роста имени П. А. Столыпина, дешевле оказываются именно цементобетонные дороги всех категорий».

Если для дорог III категории выгода за все время эксплуатации может составить 20-30%, то для I — все 80%. «Поэтому поручение первого вице-премьера рассчитать стоимость стро-

ительства цементобетонных дорог — абсолютно необходимый этап и пример ответственного и профессионального подхода к расходованию бюджетных средств», — уверен эксперт.

«Важно подчеркнуть, что поручение правительства предполагает оценку именно мультипликативного эффекта для бюджетной системы Российской Федерации при строительстве и эксплуатации бетонных дорог по сравнению с асфальтобетонными. Это означает, что помимо прямого результата от запуска нового дорожного объекта экономика страны получает широкий перечень косвенных (но не менее важных) дополнительных эффектов. В их числе увеличение срока службы до капитального ремонта (что особенно актуально при горизонте планирования в 30 и более лет), снижение его стоимости и затрат на содержание объекта, уменьшение расхода топлива на жестком бетонном покрытии. Цементобетон имеет большую несущую способность, соответственно, уменьшается число рейсов для груза, перевозимого тяжеловесными транспортными средствами, что дает не только экономический, но и экологический эффект, снижает трафик и позволяет избежать простоев, разгружает дороги. Для магистралей с таким покрытием не нужно вводить сезонных ограничений, которые значительно затрудняют логистику, уйдут в прошлое и ограничения по нагрузке на ось. Также предстоит оценить мультипликативные эффекты второго порядка — стимулирование развития смежных отраслей (цементная промышленность, производство спецтехники для укладки бетона), эффект высвобождения ресурсов (в том числе от экономии на ремонтах), рост налоговых поступлений», — прокомментировал председатель Комитета по дорожному строительству НО «СОЮЗЦЕМЕНТ» Валерий Бодренков.

Кроме того, для поддержания цементной отрасли необходимо внедрять новые меры поддержки на первичном рынке жилья, поскольку потребление цемента на 70-80% связано с жилищным строительством. «На краткосрочном горизонте справедливым решением является фиксация объемов импорта цемента до уровней, отмечавшихся до введения льготной ипотеки, а именно потолка в 1,5 млн тонн цементной продукции в год, что поможет загрузить собственные мощности на не менее чем 2 млн тонн в год», — подчеркнул Денис Усольцев.

Несмотря на имеющиеся мощности, для развития цементной отрасли в России также необходимо, по мнению Бориса Копейкина, модернизировать производство, развивать необходимые технологии строительства, осваивать производство требуемой техники. «Без скоординированных усилий властей, дорожников, машиностроителей и производителей материалов заметно долго цементобетонных дорог не увеличить. Но если за дело возьмутся все игроки рынка, водители получат надежные и качественные дороги, государство сможет сэкономить средства бюджетов всех уровней, а предприятия будут обеспечены новыми заказами и создадут дополнительные рабочие места», — уверен он.

ние цемента сократилось на 8,6%, во II квартале — на 10,5%, по итогам года оно достигнет не менее 13-15%.

По словам директора департамента маркетинга и стратегического анализа ЦЕМРОСа Дениса Усольцева, основные причины падения спроса — высокая ключевая ставка ЦБ, прекращение программ льготной ипотеки, сворачивание строительных проектов: «Девелоперы в условиях высокой волатильности снижают темпы ввода жилья и замораживают ранее анонсированные объекты, что приводит к резкому сокращению объемов закупок цемента». К тому же в стране растет доля импортных поставок из Белоруссии, Ирана и других стран, поддерживающих своих производителей в отгрузке товара на экспорт, заметил Борис Копейкин.

«Все это приводит к тому, что часть цементных заводов уже приостанавливает работу или переходит на сокращенный график, что угрожает потерей рабочих мест и снижением налоговых поступлений в бюджеты», — констатировал Денис Усольцев.

Выход есть

Российская цементная отрасль обладает значительными производственными мощностями, существенно превышающими текущие объемы производства и потребления материала: в стране работает более 60 предприятий с суммарными мощностями свыше 100 млн тонн продукции в год. «При этом фактическое потребление в 2024-2025 годах составило 60-67 млн тонн, то есть незадействованные в хозяйственном обороте резервы составляют десятки миллионов тонн», — пояснил Денис Усольцев.

Если появится дополнительный спрос, например, в случае госзаказа на цементобетонные дороги, цементники смогут его удовлетворить. «А оперативное принятие соответствующих решений позволило бы гарантированно подготовить и выделить ресурсы к следующему активному сезону дорожного строительства с весны 2026 года», — считает эксперт.

Примеры положительного влияния государства на развитие цементной отрасли можно найти в ряде стран. Так, в госпрограмме «Дороги Белоруссии» указан на необходимость расширения строительства цементных дорог, а в публичных заявлениях руководства страны неоднократно подчеркивалась задача переходить на бетонные покрытия. В Китае цементобетон активно применяется в рамках государственной программы модернизации транспортной инфраструктуры и инициативы «Пояс и путь». Министрство транспорта КНР выпускает директивы и стандарты, рекомендуемые использовать бетон для тяжелонагруженных трасс, взлетно-посадочных полос и дорог в регионах с экстремальными климатическими условиями.

Кроме того, для поддержания цементной отрасли необходимо внедрять новые меры поддержки на первичном рынке жилья, поскольку потребление цемента на 70-80% связано с жилищным строительством. «На краткосрочном горизонте справедливым решением является фиксация объемов импорта цемента до уровней, отмечавшихся до введения льготной ипотеки, а именно потолка в 1,5 млн тонн цементной продукции в год, что поможет загрузить собственные мощности на не менее чем 2 млн тонн в год», — подчеркнул Денис Усольцев.

Несмотря на имеющиеся мощности, для развития цементной отрасли в России также необходимо, по мнению Бориса Копейкина, модернизировать производство, развивать необходимые технологии строительства, осваивать производство требуемой техники. «Без скоординированных усилий властей, дорожников, машиностроителей и производителей материалов заметно долго цементобетонных дорог не увеличить. Но если за дело возьмутся все игроки рынка, водители получат надежные и качественные дороги, государство сможет сэкономить средства бюджетов всех уровней, а предприятия будут обеспечены новыми заказами и создадут дополнительные рабочие места», — уверен он.



2024
№1

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРЕМИЯ
«РЕКОРДЫ РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ»
ДИПЛОМ ЗА ВЕКОВОЙ ВКЛАД
В ОСВЕЩЕНИЕ ГЛАВНЫХ ТЕМ
РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ

ТЕХНИКА

Владимир ТЕН

В рамках прошедших в Челябинской области выставки «СТРОЙДОРЭКСПО-2025» и форума «СПЕЦМАШЭКСПО-2025», организованных Минпромторгом России, Ассоциацией «Росспецмаш» и СоюзМашем России, состоялся круглый стол «Перспективные механизмы развития рынка дорожно-строительной техники» под модерацией заместителя директора «Росспецмаша» Вячеслава Пронина. В нем приняли участие руководители заводов — производителей спецтехники, строительных и эксплуатационных организаций и предприятий, представители профильных министерств и ведомств, обсуждавшие конкретные проблемы, стоящие на пути поступательного развития отечественного дорожно-строительного машиностроения.

В своем выступлении Вячеслав Пронин отметил, что некоторое время назад — в 2023 году — первый зампред правительства Денис Мантуров утвердил план по развитию отечественного дорожно-строительного машиностроения, что с большим энтузиазмом было воспринято всеми, кто непосредственно связан с работой отрасли. Исполнение этого плана привело к значительному улучшению условий производства отечественной дорожно-строительной техники (ДСТ). К слову сказать, Минпромторг РФ практически всегда с большим вниманием относится к отечественному машиностроению, всячески поддерживая инициативы по продвижению интересов российских машиностроителей в парадигме поступательного развития всей отрасли.

Тем не менее, по мнению Вячеслава Пронина, фундаментальные проблемы, стоящие перед отечественными производителями ДСТ, никуда не делись. Одна из них — противоречие в области технического регулирования между требованиями к технике в части безопасности и качества, поскольку нет органов, которые должны были бы осуществлять этот контроль. Таким образом, ни производитель, ни дистрибьютор техники и механиз-

Битва в пути

Российские машиностроители о проблемах и средствах их решения



мов, не соответствующих заявленным российским требованиям к ним, никакой ответственности не несут и безнаказанно реализуют технику, не отвечающую таким требованиям. Этот перекос требует немедленного исправления.

Немалой проблемой для отечественных производителей техники является то, что крупнейшие госкомпании и госкорпорации, выполняя госзаказы по строительству крупных инфраструктурных проектов, закупают для этих целей, как правило, импортную технику, зачастую производства недружественных стран, игнорируя тот факт, что аналогичная техника производится в самой России, хотя государственные средства вряд ли должны направляться на поддержку иностранных компаний даже из дружественных стран. Мо-

дератор привел в пример политику Китая, диктующую максимальную поддержку собственных производителей. И такая поддержка дала свои плоды — китайские машиностроители, в том числе производители ДСТ, уверенно входят в топ крупнейших мировых компаний этого профиля.

Представитель Минпромторга России Станислав Черторыхский, курирующий сельскохозяйственное, пищевое и дорожно-строительное машиностроение, со своей стороны, рассказал о мерах поддержки отечественных машиностроителей, которые реализуются и планируются к реализации со стороны министерства, и заверил собравшихся в том, что министерство всецело на стороне российского машиностроения. Тем не менее, выступавшие следом представите-



ли российских предприятий, рассказывая о текущей ситуации на рынке дорожно-строительной техники, называли большое количество проблем, которые по-прежнему стоят перед ними.

Российские власти не отказались от протекционистской политики по отношению к отечественному машиностроению. Так, 10 сентября премьер-министр Михаил Мишустин подписал документ, которым утверждаются изменения в действующие ставки ввозных таможенных пошлин для товаров из недружественных стран, в том числе для отдельных видов новых автомобильных полуприцепов. Эти поправки, уже вступившие в силу, устанавливают повышенные пошлины на импорт большегрузных полуприцепов двух типов: новых тяжелых тентованных полуприцепов-шасси с полной массой более 15 тонн и габаритной длиной не менее 13,6 м. На них установлена пошлина в размере 35%.

Также повышенные пошлины касаются новых рефрижераторных полуприцепов с внутренним объемом кузова не менее 76 кубометров — для них ставка составит 20%. Повышение пошлин не распространяется на полуприцепы, выпущенные в Венгрии и Словакии. При этом необходимо отметить, что отечественные производители полуприцепов располагают всем необходимым для замещения на внутреннем рынке подобной техники.

Avito Спецтехника

Новая техника от проверенных дилеров



Узнайте
подробнее

12+ Реклама. Рекламодатель: ООО "КЕХ eКоммерц", ИНН 7710668349. Подробнее о проверке дилеров на <https://support.avito.ru/sections/460?articleId=2025>. Подробнее об отметке «Наличие проверено» на <https://support.avito.ru/sections/466?articleId=3485>.

Федеральная Премия
в области коммерческой
недвижимости

9 октября, Москва

ARENDATOR AWARDS

Первая буква в профессиональном
алфавите наград

ДОРОГА
2025

XII Международная
специализированная выставка
«Дорога 2025»

21–23
октября

г. Минеральные Воды,
МВЦ «МинводыЭКСПО»

Дорога.рф



Земля — забота общая

Один из основных таких инструментов — так называемое инфраструктурное меню, представляющее собой набор дешевых кредитов, которые могут получить регионы, застройщики и ресурсоснабжающие организации, чтобы развивать инфраструктуру того или иного земельного участка. Затем инвесторы заходят на этот участок и реализуют свои проекты, предусматривающие строительство жилых кварталов, промышленных, туристических и других объектов. Такая совместная работа бизнеса и государственных органов власти создает эффекты, связанные с увеличением налогооблагаемой базы и внебюджетных вливаний в экономику регионов и муниципалитетов.

О востребованности инструментов инфраструктурного меню говорит тот факт, что благодаря инфраструктурным бюджетным кредитам введено в эксплуатацию уже более 100 социальных объектов, вокруг которых строится жилье, создаются туристические и культурные точки притяжения. При этом на каждый вложенный рубль государственных денег привлекается не менее двух рублей из внебюджетных источников. Получается, что инвесторы приходят со своими деньгами и вкладывают их в развитие земельных участков. Поэтому замминистра призвал все регионы и муниципалитеты обращать внимание на стоимость их территорий и механизмы, которые надо применять для развития этих территорий.

Остановился Александр Ломакин и на механизме комплексного развития территорий (КРТ), который, по его словам, представляет собой больше не финансовый, а юридический инструмент. Он применяется сейчас более чем на тысяче территорий с градостроительным потенциалом более 150 млн кв. м. Этот инструмент позволяет вовлекать в оборот неиспользуемые и малоиспользуемые земельные участки, которые имеют не очень высокую экономическую эффективность, объединять их с более эффективными земельными участками для того, чтобы создавать крупные инвестиционные проекты. Работает этот документ с 2020 года, и практически ежедневно появляются новые идеи и инициативы регионов по его совершенствованию. В связи с этим замглавы Минстроя России поблагодарил принявшего участие в работе форума председателя Комитета Государственной Думы по строительству и жилищно-



ПРЕСС-СЛУЖБА ФОРУМА «ЗЕМЛИ РОССИИ»

Глава профильного комитета Госдумы подчеркнул, что эти инструменты позволяют не просто строить дополнительные квадратные метры и больше зарабатывать — благодаря им можно строить города на системной основе, сбалансированно. Однако не во всех регионах эти возможности используются в полной мере. Происходит это оттого, что квалификация специалистов, отвечающих за проведение градостроительной политики, не всегда соответствует современным требованиям. В ряде других территорий оставляют желать лучшего разработанные для них экономические модели. А поскольку осознанная градостроительная политика на местах является своего рода дверью в будущее, она должна получить конкретную оценку, и депутаты будут работать в этом направлении.

Сергей Пахомов также отметил, что регионы, у которых не хватает собственных возможностей, поддерживаются финансово. Поэтому и в дальнейшем механизм КРТ, на сегодняшний день являющийся базовым для

развития территорий, законодатели будут развивать и упрощать.

Наряду с дальнейшим совершенствованием этого инструмента члены профильного комитета Госдумы вместе с коллегами из правительства в ближайшее время продолжат синхронизацию земельного и градостроительного законодательства. Эта работа будет проводиться в первоочередном порядке, потому что есть некоторые решения, существенно упрощающие работу с землей, но их еще необходимо транслировать в градостроительное законодательство.

Сергей Пахомов также подчеркнул, что главным документом, который покажет, как будет развиваться каждая территория, должен стать мастер-план, и до конца текущего года в действующее законодательство должны быть внесены соответствующие изменения.

Мастера планирования

Более подробно о мастер-планах, ставших главным системным документом, отвечающим на многие вопросы развития любого города и агломерации, участникам форума рассказал заместитель генерального директора «ДОМ.РФ» Денис Филиппов. «ДОМ.РФ» занимается развитием мастер-планирования городов с 2016 года, причем непосредственно разрабатывает мастер-планы. За этот период времени им разработаны 62 мастер-плана городов, в том числе 21 — для малых городов.



ПРЕСС-СЛУЖБА ФОРУМА «ЗЕМЛИ РОССИИ»

Вслед за Сергеем Пахомовым Денис Филиппов заявил, что важно законодательно закрепить мастер-планы до конца текущего года. По его словам, они являются на сегодняшний день стратегически важным документом для развития регионов прежде все-

го потому, что объединяют множество документов, которые содержат большое количество профессиональных терминов, зачастую непонятных обычному человеку. Поэтому сотрудники «ДОМ.РФ» старались сформировать мастер-план таким образом, чтобы он был понятен для любого жителя регионов. При создании мастер-плана для них важно обсуждение его с жителями городов, потому что они в первую очередь стремятся создать комфорт для этих жителей. Обсуждение с ними того, как должен их город выглядеть через 30 лет, необходимо потому, что каждый город имеет свои характерные особенности. Причем кроме разработки мастер-планов «ДОМ.РФ» помогает их реализовать с участием жителей городов.

По словам Дениса Филиппова, реализация мастер-планов должна не только положить конец оттоку молодежи из их родных городов в мегаполисы, но и привести к возвращению в эти города тех, кто раньше из них уехал. Примером тому может служить город Грозный, в который возвращается большое количество людей, ранее уехавших из него в Москву.

В отношении проблемы кадров, необходимых для разработки качественных мастер-планов, Денис Филиппов рассказал, что первоначально таких специалистов практически не было. Решить эту задачу помог запуск программы «Архитекторы.рф». Уже больше 45 выпускников программы стали главными архитекторами городов и регионов. Кроме того, ее выпускники создали компании, которые занимаются разработкой мастер-планов и проектов КРТ.

ДЕНИС ФИЛИПОВ, заместитель генерального директора «ДОМ.РФ»: «Особенностью реализации проекта КРТ на федеральных земельных участках является то, что комплексное развитие территории осуществляется на незастроенных территориях. И все земельные участки, которые мы представляем и которые у нас находятся в работе, а их больше 120 на сегодня, не застроены. Наоборот, мы на заброшенных территориях создаем новую среду, причем как жилые площади, так и нежилые пространства — торговые, рабочие места. Наша основная задача при вовлечении в оборот земельных участков — создание более комфортной городской среды и улучшение качества жизни горожан»

Эффект комплексного подхода

Продолжая дискуссию, и. о. директора ППК «Фонд развития территорий» Ильяс Талипов подчеркнул необходимость комплексного подхода, совмещения всех возможных мер поддержки федерального, регионального и муниципального уровней для развития той или иной территории. Причем применение всех этих мер должно быть синхронизировано.

Ильяс Талипов отметил, что увязать между собой целый комплекс мер и мероприятий позволяет механизм КРТ: «Это возможность расселения аварийных объектов жилья, привлечения мер поддержки на создание объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктур, это мероприятия подготовительного периода. Это улучшение жилищной устойчивости, освобождение территории, снос объектов жилья и дальнейшая разработка документации по формированию территории с последующим межжелезнодорожным. Мы занимаемся, по сути, созданием актива в виде земельных участков, которые обладают определенным строительным потенциалом в соответствии с разработками, наименее рискованными для инвесторов. Здесь рождаются гарантии для инвесторов в девелоперов в той части, что они не останутся один на один с властью, а приобретают сформированный, ликвидный и гарантированный проект», — заявил руководитель Фонда развития территорий.

От умного города к умной стране

Россия вовлечена в общемировые процессы устойчивого развития населенных пунктов



вклад в развитие городского хозяйства «Умный город» отдельно отметил, что все сидящие в зале — уже победители, так как смогли создать сообщество неравнодушных людей, деятельность которого нацелена на изменения для улучшения жизни наших граждан.

Как современные технологии влияют на качество жизни горожан? Каковы главные цели «Умного города» на ближайшую пятилетку?

Все сквозные технологии окружают нас буквально везде, и, безусловно, можно говорить об их положительном влиянии на качество жизни. На прошлогодней Международной конференции «Путешествие в мир искусственного интеллекта» президент России в диалоге с председателем Дубайского совета будущего по цифровым операциям доктором Аишей Бинт Бутти Бин Бишр отметил: «Что касается «умных» городов, мы внедряем все эти возможности, и Москва является одним из мировых лидеров. У нас составляются соответствующие национальные рейтинги. Москва, безусловно, занимает первое место, потом идут Санкт-Петербург, Московская область, Екатеринбург, Казань, Пермь. Все это отслеживается, даются определенные оценки достижениям в этой сфере».

Относительно планов — сейчас идет разработка паспорта проекта на 2025–2030 годы. Однозначно могу сказать, что полностью сохранится преемственность с реализованным в 2019–2024 годах проектом как в части синхронизации с мероприятиями конкретных национальных проектов, так и в части подхода. Обязательными строками при оценке достижения стандарта будут по-прежнему являться только те, что на 100% обеспечены финансированием в рамках утвержденных федеральных проектов.

Существуют ли принципиальные различия между российскими реалиями и зарубежным опытом в построении «умных» городов?

В профессиональном сообществе известно пять концепций «умных» городов: три из них различаются подходом к вопросу, что является главной движущей силой развития городов, две говорят о расширении концепций до масштабов страны и общества в целом.

Первая концепция — про строительство абсолютно новых, насыщенных технологиями «умных» городов. Еще недавно самым

известным таким проектом был Согдо в Южной Корее, у нас — Иннополис в Республике Татарстан. Сейчас подключился Ближний Восток. В России эта идея получила новое звучание с появлением СберСити в Подмосковье и Ильтауна в Челябинской области, которые являются городами-спутниками крупных агломераций: у инициаторов этих проектов снялись с повестки дня главные вопросы — откуда возьмется население в новых «умных» городах и как сделать, чтобы оно не чувствовало себя оторванным от привычной и развитой инфраструктуры мегаполисов.

Вторая концепция направлена на цифровую трансформацию существующих городов и рассматривает «умный» город как административный проект. Его главные цели — улучшение процессов управления городским хозяйством, создание комфортной и безопасной горадесы. Самыми успешными принято считать проекты, реализованные в Пекине, Сингапуре и Шанхае.

Третья концепция помимо технологической и административной составляющих подразумевает участие в городском управлении самих жителей. Мне кажется, российский проект ближе всего именно к ней: вопрос обратной связи сразу был для нас в приоритете, да и использование термина «умный город» у нас уже устоявшаяся традиция: например, в одноименной номинации Всероссийского конкурса лучших муниципальных практик мы награждаем не только городские округа, но и сельские поселения, федеральный портал, где размещены лучшие практики использования в управлении искусственного интеллекта, называется «Цифровой регион», а один из Международных форумов по развитию городов вообще носил имя «Умный город — умная страна».

Россия, безусловно, вовлечена в общемировые процессы устойчивого развития населенных пунктов. Мы неплохо представлены в органах БРИКС+, ШОС, ООН-Хабитат, да и двусторонний обмен идет активно.

Насколько готовы регионы России к переходу на стандарты «умных» городов?

Согласно Индексу цифровой трансформации городского хозяйства (IQ городов), по итогам 2024 года 1 888 муниципальных образований первого уровня (городские округа и муниципальные округа/районы) достигли целевого показателя +30% к базовому значению 2019 года — это 82% всех муниципальных образований страны. Среди регионов только Еврейская автономная

область и Брянская область немного не дотянули до плана; по понятным причинам мы не считали показателями по новым территориям, хотя коллеги уже активно включились в работу.

Есть ли риски перенасыщенности технологиями, ухудшения комфорта проживания вследствие чрезмерной автоматизации? Какие шаги предпринимаются для защиты инфраструктуры «умных» городов от кибератак и утечек персональных данных жителей?

Риски, безусловно, есть, и все они лежат в сфере кибербезопасности. Об этом много говорили на прошедшем в августе Пермском форуме развития «Города будущего». Выработанные на форуме решения сейчас оформляются для окончательного согласования с профильными федеральными органами власти. Будем выносить их для формирования поручений на уровне кабинета. Что касается персональных данных, рецепт очень простой — соблюдать нормативную правовую базу, тогда риски сводятся практически к нулю. Государство сейчас усиливает соответствующий контроль, что я считаю абсолютно оправданным.

«Умный» город — это больше выгодно или накладно для градоправителей? Помогают ли технологии снизить расходы местных бюджетов и повысить эффективность управления коммунальным хозяйством?

Это выгодно со всех точек зрения. Уже реализованные практики показывают и снижение расходов, и увеличение доходов местных бюджетов. И не забывайте о главной выгоде: «умный» город — это комфорт для жителя. Мы давно вступили в эру борьбы за человека. А когда человеку комфортно там, где он живет, вряд ли он будет задумываться о переезде.

Включают ли проекты «Умного города» идеи экологической устойчивости и снижения углеродного следа?

Конечно, включают, и пионером здесь выступают стройкомплекс страны, ведь мало построить дом, его необходимо эксплуатировать. Энергоэффективность — это в первую очередь экономика, а уже потом политика.

Планируется ли внедрение специальных образовательных программ для будущих инженеров и архитекторов?

Такое обучение уже полным ходом идет в ведущих строительных вузах страны, есть специальные программы и в системе среднего профессионального образования. Об уровне наших программ говорит и то, что в части дополнительного образования и повышения квалификации наш опыт востребован и за рубежом. В этом году у уже дважды читал курсы для руководителей органов государственной и муниципальной власти из Киргизии и Монголии, для которых ВШГУ РАНХиГС подготовила спецпрограммы. И главное, о чем мы не забываем, — ранняя профессиональная ориентация школьников и студентов младших курсов. В этом году Всероссийская олимпиада по искусственному интеллекту для учеников 8–11 классов и иностранных обучающихся проводится по теме технологий для «умного» города. «Умный» город как отдельный трек есть в Национальной технологической олимпиаде.

Личное участие в этом принимает глава Минстроя России Ирек Файзуллин. На Пермском форуме на встречу с ним пришли больше 150 подростков. Уверен, многие из них в будущем выберут для развития именно наше направление.

ИНФРАСТРУКТУРА

Оксана САМБОРСКАЯ

Российский внутренний туризм переживает важный момент в своем развитии. Закрывание привычных международных направлений и мощный запрос на качественный отдых внутри страны выявили два параллельных процесса: беспрецедентный рост турпотока и катастрофическое отставание инфраструктуры. Этот дисбаланс — одновременно главная боль и главная возможность для регионов. Кто сумеет предложить не просто койко-место, а современный, комплексный и качественный продукт, тот получит не только туристов, а долгосрочные инвестиции, рабочие места и новый имидж.

Этой трансформации был посвящен форум «Внутри.РФ», прошедший в одном из самых перспективных туристических кластеров страны — Кавказских Минеральных Водах в Ставропольском крае. Его центральной темой стала не одна лишь постройка новых отелей, а создание качественной туристической инфраструктуры как способ комплексного развития территорий, увеличения туристического потока и укрепления экономики региона. Участники — от федеральных чиновников и инвесторов до юристов и консультантов — пытались ответить на вопрос: как поймать волну частных денег и избежать ошибок, превращая туризм в «новое золото».

Наследие как капитал

«Одно без другого в XXI веке, по нашему мнению, существовать не может», — этой емкой фразой заместитель министра экономического развития Ставропольского края Имран Айдамиров задал тон всему форуму, обозначив неразрывную связь между традиционным курортным наследием и современной креативной экономикой. КМВ — это не просто бренд, а императорское наследие с 200-летней историей, и именно опора на него, по мнению властей, является одним из главных драйверов.

Цифры говорят сами за себя: объем инвестиций в туризм края за последние четыре года вырос с 2,6 до 10 млрд рублей. Но это лишь цветочки. Инвестиционный потенциал агломерации, включающей пять городов и почти миллион жителей, оценивается в ошеломляющие 1,5 трлн рублей до 2035 года. Ожидается, что турпоток к 2036 году вырастет до 9,8 млн человек, что потребует увеличения номерного фонда на 28 600 единиц.

Однако ключевой посыл Имрана Айдамирова был не в гигантомании. «У нас нет задачи построить Камминводны», — сказал он. Речь идет о сбалансированности. Чтобы гармонично развиваться, сохраняя природу — главный капитал КМВ, — предстоит снять инфраструктурные ограничения через реализацию 68 объектов: от нового водовода и очистных сооружений до дорог и театральной площади в Ессентуках.

Большая ставка делается на создание особой экономической зоны (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа, которая уже привлекла 14 якорных инвесторов с проектами на 120 млрд рублей. «Особой экономической зоной мы как раз и планируем закрыть потребность, которая есть», — отметил Имран Айдамиров. Пул инвесторов, по его словам, активно интересуется резидентством еще до официального создания ОЭЗ, решение по которой ожидается до конца года.

Но главная мысль его выступления вышла за рамки экономики. Уникальность КМВ не в длительности отдыха (10 дней — лучший показатель в СКФО), а в его цели. «Люди приездают к нам не для того, чтобы погулять, поест в ресторане, а чтобы оздоровиться, чтобы не сойти с ума в условиях наших мегаполисов», — подчеркнул Имран Айдамиров. Именно поэтому здесь внедряются проекты цифрового детокса, а философия устойчивого развития (ESG) направлена в первую очередь на человека.

Частные деньги ищут надежную гавань

Если власти создают рамки, то кто их должен наполнять капиталом? Ответ на этот вопрос дал заместитель генерального директора по



SHUTTERSTOCK/PHOTOBOX

Триллион на целебных водах На Ставрополье учили превращать туристов в капитал

экономике и инвестициям АО «Корпорация Туризм.РФ» Максим Кулабухов. Он описал грядущую революцию на инвестиционном рынке. Ее двигатель — колоссальный объем частных сбережений: порядка 76 трлн рублей, лежащих на депозитах.

«Снижение ключевой ставки ЦБ РФ до прогнозируемых 12-13% к 2026 году ведет к падению реальной доходности по вкладам, и инвесторы начинают искать альтернативы», — констатировал Максим Кулабухов. И эти альтернативы уже видны. Жилая недвижимость с ее низкой доходностью (3-5%) stagnирует, коммерческая (6-9%) — показывает умеренный рост, но капризна, а вот гостиничные номера под управлением профессионального оператора с прогнозируемой доходностью 7-12% становятся идеальным активом: нулевые заботы для инвестора и защита от инфляции.

Однако чтобы этот триллионный поток не ушел в песок рискованных проектов, нужны четкие правила игры.

Спикер высоко оценил работу регулятора, но подчеркнул, что недостаточно просто запрещать — нужно создавать систему прозрачных отраслевых стандартов, основанных на надежности, доходности, защищенности и ликвидности.

«У нас сейчас на рынке сформировано огромное меню, изобилующее болезнями точками: завышенными прогнозами, непрозрачными юрконструкциями и неквалифицированным управлением», — провел параллель Максим Кулабухов. Инвестору, по его словам, не хватает «рекомендации от шеф-повара». Таким «шеф-поваром» должен выступить профессиональный стандарт: надежный застройщик как соинвестор, крупный оператор с опытом, 100% расчетов через эскроу, гарантированный доход и договор, где все риски несет оператор.

Время на раскачку ограничено. «Малейший поток средств с депозитов — 2-3 трлн — сметет все предложения, которые существуют на рынке», — предупредил он. Задача отрасли — быть готовой предложить

структурированный продукт, а не «квази-жилье».

Предупредить болезнь девелопмента

О том, что происходит, когда инвесторы и девелоперы игнорируют «поварские рекомендации», страстно и подробно рассказала основатель DSS Consulting Services Дарья Канева. «Всегда проще предупредить заболевание, чем потом лечить его», — заявила она.

Ее диагноз: на фоне колоссального дефицита качественной инфраструктуры строить здания непрофильные игроки, которые повторяют ключевую ошибку: начинают не с анализа, а с картинки. Для них характерны игнорирование концепции и технико-экономических обоснований на старте, создание архитектурной концепции без технического задания, разработка дизайн-проекта без понимания операционных затрат, фокус на розничных продажах и рекламе вместо проработки модели операционного владения.

«Продукт рождается из понимания рынка, возможностей участка и экономики, а не наоборот», — подчеркнула Дарья Канева. — То, что банк вам дал финансирование, не значит, что это хороший проект. Это значит, что у вас компания, которая в состоянии платить, если не получится его сделать». Результат — убыточность в сотнях проектов.

Парадокс, однако, в том, что «чем хуже в регионе развита инфраструктура, тем дороже вы будете продавать свой проект». Яркий пример — те же КМВ, где цены на качественные проекты взлетели с 375 тыс. рублей за квадратный метр в 2022 году до 550-770 тыс. сегодня.

Успех же заключается в понимании фундаментальной разницы: отель продает не метры, а операционный доход. «Не бывает 30%, не бывает 50% доходности, это все спекулятивная история. Есть реалистичные 10-15% — они так же работают и в отелях», — говорит Дарья Канева. Правильно выстроенные проекты показывают впечатляющие результаты. «Средний IRR (внутренняя норма доходности) по нашим проектам — 25-35%,

а по загородным арендным поселкам — до 45%». Ее главный вывод: «Консалтинг — это малая часть расходов для девелопера, которая не повлияет на его общие затраты, но поможет в будущем избежать убытков».

Закон суров, но это закон

Энтузиазм инвесторов и советы консультантов упираются в суровую правовую реальность, о которой напомнил основатель бюро «Де-юре» Никита Филиппов. «На этом пути есть много юридических рисков, и нужно помимо того что гореть желанием заработать, думать, как не потерять», — начал он с отрезвляющей ремарки.

Отрасль, по его мнению, переживает турбулентный переход от правового вакуума, особенно вокруг апартментов, к «полномерному и достаточно жесткому регулированию». Символично, что форум прошел 11 сентября, всего через 10 дней после вступления в силу радикальных изменений по постановлению правительства РФ №1951 о классификации средств размещения, ключевой посыл которого — строительство апарт-отелей с привлечением денег граждан возможно, но только в строгом соответствии с федеральным законом №214-ФЗ. Новые правила категоричны: единый оператор, запрет на рекламу как жилья, обязательность эскроу. Игнорирование — это не просто убытки, а уголовная ответственность. «Привлечение средств граждан для строительства коммерческой недвижимости без соблюдения требований 214-го федерального закона — это уголовное преступление», — предупредил Никита Филиппов.

Но в существующем законодательстве есть и «белые пятна», среди которых отсутствие защиты неквалифицированных инвесторов, требований к операторам, механизмов для капремонта и обновления номеров при коллективных инвестициях. Эксперт призвал бизнес не ждать пассивно ужесточения правил, а активно формировать их через обращение в органы власти, чтобы будущее регулирование было более взвешенным.

ПРОЕКТ

Читайте в следующем номере «СГ»: Итоги Международного научно-практического симпозиума «Будущее строительной отрасли: вызовы и перспективы развития»

Земля в иллюминаторе



UNK

В Москве открыли Национальный космический центр

Оксана САМБОРСКАЯ

В Москве в районе Филёвский Парк в День города состоялось торжественное открытие Национального космического центра (НКЦ) — новой штаб-квартиры госкорпорации «Роскосмос». Этот масштабный комплекс стал не просто новым офисным зданием, а архитектурным манифестом и центральным хабом отечественной ракетно-космической отрасли, объединившим на одной площадке ключевые организации.

Архитектурная концепция НКЦ, разработанная российским бюро UNK project, впечатляет своим размахом и символичностью. Центральным элементом ансамбля стала трехгранная 47-этажная башня высотой 288 м со шпилем, своими очертаниями напоминающая ракету, установленную на стартовом столе. Этот вертикальный акцент занял десятое место среди самых высоких зданий столицы и был задуман как высотная доминанта, формирующая новые визуальные связи на уровне всего города. Уникальный образ небоскреба завершает кровля, выполненная в форме красного логотипа «Роскосмоса», что перекликается с треугольной формой самой башни.

Но НКЦ — это не только башня: комплекс включает в себя несколько корпусов высотой от восьми до десяти этажей общей площадью 276 тыс. кв. м. Низкоэтажная часть разделена на блоки, объединенные ключевым архитектурным элементом — пешеходной галереей длиной свыше 500 м. Стены и кровля этой галереи отделаны крупноформатными стеклянными конструкциями, создающими ощущение простора и легкости. Как отметил автор проекта, руководитель UNK Юлий Борисов, за основу концепции был взят принцип модульного построения космических станций: «Все компоненты комплекса НКЦ сформированы по типу модулей и объединены в общую коммуникационную платформу. Благодаря такому архитектурному решению космический центр имеет удобную пространственную структуру, гибкую функциональную схему, оптимальную логистику».

Этот уникальный архитектурный каркас предназначен для размещения мозгового и управленческого центра российской космической отрасли. На единой площадке будет сконцентрировано более 30 ведущих организаций. Прежде всего, сюда передут центральный офис и ситуационный центр самой госкорпорации «Роскосмос». Именно здесь, как заявил глава «Рос-

космоса» Дмитрий Баканов, расположится «центр управления полетом Российской орбитальной станции», а также центры управления всей орбитальной группировкой страны — связными, навигационными аппаратами и аппаратами дистанционного зондирования Земли.

Помимо штаб-квартиры, в стенах НКЦ объединятся отраслевые научно-исследовательские институты, конструкторские бюро и опытные производства, ранее разбросанные по разным районам Москвы. Планируется, что сюда передут 22 столичные организации ракетно-космической отрасли. Важным аспектом является интеграция частных технологических компаний, что, по замыслу авторов проекта, придаст импульс развитию государственно-частного партнерства. Также в комплексе будут работать выставочный центр и АНО «Корпоративная академия госкорпорации «Роскосмос». Таким образом, под одной крышей соберутся все этапы создания космической техники — от проектирования в новых лабораториях с применением искусственного интеллекта до управления готовыми аппаратами на орбите.

Строительство центра стало одним из самых сложных инженерных проектов Москвы. Если современные бизнес-центры ограничиваются 30 инженерными системами, то НКЦ обеспечен 73, включая 39 специализированных и три эксклюзивные, такие как системы связи с космическими объектами. Для бесперебойного перемещения людей здание оборудовано 86 лифтами, 13 из которых скоростные (включая 10 двухъярусных), аналогичные тем, что используются в небоскребе «Бурдж-Халиф». При возведении монолитных конструкций применялась передовая самоподъемная опалубочная система, позволявшая построить шпиль без использования башенных кранов.

Открытие Национального космического центра — это не конечная точка, а начало масштабной реорганизации всей территории. Как анонсировал мэр Москвы Сергей Собянин, здесь планируется создать современный инновационный промпарк площадью полтора миллиона квадратных метров с технопарками, образовательным центром и колледжем для подготовки будущих специалистов космической отрасли.

Таким образом, НКЦ становится не только архитектурным символом, но и реальным катализатором развития как отечественной космонавтики, так и всего прилегающего городского пространства.



АГН-МОСКВА

UNK



Дом культуры ГЭС-2 — победитель премии
100+ Awards-2023 в номинации
«Лучшее инженерное решение объекта
строительства»

METROPOLIS

генеральное проектирование
в сегменте гражданского строительства

Театр оперы и балета, Севастополь —
победитель премии 100+ Awards-2023
в номинации «Лучшая BIM-модель здания»



РЕКЛАМА

Строительная газета ISSN 0491-1660	Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-76523 от 02.08.2019 выдано Роскомнадзором. Цена свободная 52 000 экземпляров	Главный редактор С.Л. Щавелев	Учредитель Ассоциация «Национальное объединение строителей» Адрес: 129090, г. Москва, пр-т Мира, д. 6	Редакция ООО «Новая Строительная газета» Адрес: 129090, г. Москва, пр-т Мира, д. 6 Тел.: (495) 987-31-49 АО «Почта России»: П2012; П2011; П3475; П3476	Время подписания в печать: по графику: 17.30 17.09.2025 фактическое: 17.30 17.09.2025 Отпечатано: ОАО «Московская газетная типография» 123995, Москва, ул.1905 года, д. 7, стр. 1 Тел.: (499) 269-53-54 Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей возможно только со ссылкой на правообладателя. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.	Номер заказа: 2368
--	---	----------------------------------	---	---	--	-----------------------