

И н ф о р м а ц и о н н о - п у б л и ц и с т и ч е с к а я   г а з е т а

# П Е Р С О Н А



«Ключевая наша задача определена национальным проектом «Инфраструктура для жизни» — улучшение качества жизни россиян».

**Марат ХУСНУЛЛИН**  
Заместитель председателя Правительства РФ



ПЕРСОНА

# Главная наша задача – сделать жизнь в России еще комфортнее

Марат Хуснуллин

## СЛОВО РЕДАКТОРА

Любезные наши читатели!

Россия переживает непростое время, когда наши военные вынуждены защищать русскоязычных людей, которые оказались под пулями и снарядами украинского шута. Но наша Родина продолжает жить, развиваться и улучшать свою инфраструктуру, превращая трудности и санкции во благо для экономики страны.

В итоге у нас беспрецедентный рост строительства комфортабельного жилья и дорог.

Об этом в газете рассказывают персона номера — заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин и его коллеги.

Главный редактор Елена Исакова

## Заместитель Председателя Правительства РФ ХУСНУЛЛИН МАРАТ ШАКИРЗЯНОВИЧ

Родился 9 августа 1966 года в Казани.

В 1990 году окончил Казанский финансово-экономический институт по специальности «экономика», в 2000 году — Открытый университет Великобритании по специальности «профессиональный менеджмент». К. э. н.

1983 год — лаборант обслуживания опытных установок Казанского финансово-экономического института.

1984–1986 годы — служба в армии.

1986–1987 годы — лаборант ТСО Казанского финансово-экономического института.

1987–1995 годы — главный бухгалтер, председатель кооператива «Темп», город Казань.

1995–1997 годы — генеральный директор ООО «Интерпластсервис», город Казань.

1997–2000 годы — генеральный директор ООО «Строительная торгово-промышленная фирма «Ак Барс», город Казань.

1999–2001 годы — депутат Государственного Совета Республики Татарстан от территориального Прикамского округа.

2000–2001 годы — заместитель генерального директора — директор по материально-техническим ресурсам, инвестициям и строительству ГУП «ПЭО «Татэнерго».

Май 2001 года — ноябрь 2010 года — министр строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Татарстан.

Ноябрь — декабрь 2010 года — руководитель Департамента городского строительства Москвы.

Декабрь 2010 года — январь 2020 года — заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства.

21 января 2020 года Указом Президента РФ назначен на должность заместителя Председателя Правительства РФ.

Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, орденом «За заслуги перед Республикой Татарстан», орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Почета, отмечен благодарностью Президента Российской Федерации и другими наградами. Заслуженный строитель РФ.

Хобби: охота, конные прогулки, волейбол.

## СОВЕЩАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА РФ ВЛАДИМИРА ПУТИНА С ЧЛЕНАМИ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

**Владимир ПУТИН:** Уважаемые коллеги, добрый день!

От надежного, бесперебойного транспортного сообщения прямо зависит качество жизни миллионов наших граждан, развитие торговых связей, современной логистики, туризма, промышленности, бизнеса и наших городов, поселков и сельских территорий — словом, всей страны.

Отмечу, что автотранспорт занимает у нас первое место по объемам перевозки грузов, причем его доля в общем объеме грузоперевозок растет. Этому, в частности, способствует высокий темп обновления дорожной инфраструктуры, набранный в последние годы. Его, безусловно, важно сохранить.

От дорог зависят не только перевозки, но и рост автомобильного туризма. И этот вид отдыха у нас становится все более и более популярным, в том числе за счет развития таких скоростных трасс, как М-4, М-12, М-11 «Нева». Поэтому все намеченные планы в сфере дорожного строительства, конечно, необходимо претворять в жизнь.

**Марат ХУСНУЛЛИН:** В этом году по Вашему, Владимир Владимирович, поручению правительством утвержден шестилетний план дорожных работ. Впервые за всю новейшую историю он определяет мероприятия на федеральном, региональном, муниципальном уровнях и все источники их финансирования.

Поэтому мы выстроили системную работу по ускоренной реализации мероприятий, своевременно ее наладили. В результате в этом году идем с опережением плана на 29 процентов по сравнению с прошлым годом. И уже уверенно можем сказать, что до конца года мы отремонтируем и построим минимум 28 тыс. км дорог, что примерно на четыре тысячи километров больше, чем в 2024 году.

Таких результатов мы смогли достигнуть в том числе за счет опережающего финансирования, которое обеспечивается ежегодно благодаря Вашей, Владимир Владимирович, поддержке и слаженной работе правительства с Министерством финансов.

В этом году у нас опять было достаточно средств, в течение года они были вовремя добавлены, что позволило нам продолжать перевыполнять планы этого года.

Ключевые приоритеты — развитие дорог в международных транспортных коридорах «Север — Юг», «Запад — Восток», «Европа — Западный Китай» и подъездных дорог к ним, в зоне тяготения которых проживает большая часть населения нашей страны. Сегодня скоростное движение обеспечено от Санкт-Петербурга до Москвы, Воронежа, Ростова-на-Дону, Краснодара, Симферополя, Казани, Екатеринбург и Челябинска. В этом году Вы, Владимир Владимирович, дали старт движению на участке трассы М-12 «Восток» Дюргюли — Ачит. С этого момента по новой дороге совершено уже 1,8 млн поездок. Протяженность маршрута между Москвой и Екатеринбургом сократилась на 200 километров, поэтому от Урала до Москвы теперь на автомобиле можно доехать всего за 16 часов.

В следующем году продлим трассу М-12 «Восток» еще более чем на 300 км — до Тюмени. Часть участков этой дороги запустим уже в этом году.

Мы системно расширяем не только транспортные коридоры, но и подходы к ним. Также продолжаем капитальные ремонты с расширением до четырех полос движения подъездов к Иванову, Нижнему Новгороду, Ижевску, Ульяновску, Уфе, Перми.

Открыли обход населенного пункта Сокуры в Татарстане. Он даст мощный импульс для развития жилищного строительства, новых производств и логистики вдоль трассы М-12.

В этом году мы также запустили еще ряд важных объектов. Это первый этап обхода Хасавюрта в Дагестане в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг».

А на направлении «Запад — Восток» открыли первый этап восточного обхода Новосибирска и новое ответвление автодороги «Усури» в Приморском крае, также с Вашим участием, во время Дальневосточного форума.

Приоритетом является и развитие опорной сети. Это 140 тыс. км наиболее загруженных и востребованных дорог, по которым осуществляется большая часть перевозок грузов и пассажиров. Такая сеть свяжет между собой 2160 опорных населенных пунктов во всех регионах страны.

Транспортная доступность и связанность — важный критерий достижения показателей национального проекта «Инфраструктура для жизни» по улучшению качества среды в опорных населенных пунктах.

Так, к 2030 году до нормативного состояния предстоит довести не менее чем 85 процентов федеральных трасс и дорог крупнейших городских агломераций, а также дорог опорной сети России. Доля региональных трасс, отвечающих нормативу, должна составить не менее 60 процентов.

Рассчитываю, что правительство, муниципальные и региональные власти, дорожно-строительные и транспортные компании, профильные научные организации и впредь будут ритмично и согласованно решать задачи по модернизации дорожного хозяйства, по формированию международных транспортных маршрутов, по совершенствованию системы пассажирских перевозок и, что принципиально важно, шире внедрять в практику современные информационные технологии и высокие стандарты в сфере экологии.

Повторю: все это необходимо для устойчивого развития регионов и всей страны, для достижения нашей главной цели — улучшения качества жизни людей.

Со всеми регионами подписаны меморандумы, в которых предусмотрены мероприятия по обновлению уличной дорожной сети, и мы уже планомерно с ними работаем.

Повышение качества среды для жизни невозможно без обновления общественного транспорта. При Вашей поддержке за последние годы в регионы поставлено 16 300 единиц нового подвижного состава: автобусы, троллейбусы и трамваи. Это существенно повысит качество предоставляемых транспортных услуг.

Мы предусмотрели и продление этих мероприятий финансированием до 2030 года, утвердили перечень минимальных требований закупаемой техники, что позволило зафиксировать стоимость автобусов. И все планы по обновлению общественного транспорта также будут выполнены.

В рамках развития опорной сети и строительства 50 обходов городов, реализуемых по итогам послания Президента РФ



Федеральному собранию в 2024 году, открыли южный обход города Сургута с мостовым переходом через реку Обь. Технически сложный проект, реализован в суровых климатических условиях. И отсюда, что мы открываем движение раньше запланированного срока. А объект реализовывался за счет средств регионального бюджета с федеральной поддержкой.

Также в рамках развития опорной сети в этом году после реконструкции ввели участки автодорог М-5 «Урал»

в Челябинской области, «Колыма» в Магаданской области, «Скандинавия» в Ленинградской области. Начали строительство северного обхода Омска — тоже в рамках развития коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока.

В этом году начали обход Мариуполя в рамках строительства автодорожного кольца вокруг Азовского моря. Хочу сказать, что по новым территориям уже перевыполнили план ремонта и строительства этого года. Около двух тысяч километров дорог построено и отреконструировано. И погода нам пока помогает: продолжаем стройку не останавливаясь.

Еще один знаковый объект — дорога А-215 в Карелии. Это хороший пример связанности регионов: мы одной дорогой вдоль Онежского озера соединяем Карелию, Ленинградскую и Вологодскую области. А это важнейший участок для развития туризма. Дорога очень востребована. Раньше ее части не было вообще, была только грунтовка, а сейчас это полноценная дорога.

Хочу поблагодарить всех дорожников и строителей за эту большую работу и крупнейших наших федеральных подрядчиков, реализовавших эти проекты. Все эти компании сегодня проводят мероприятия, направленные на повышение производительности труда, в том числе за счет внедрения современных цифровых технологий. Это позволяет сокращать сроки строительства и экономить бюджетные деньги. Все объекты сданы раньше срока.

Хочу поблагодарить нашего президента за постоянную поддержку и внимание к отрасли. Из года в год мы выполняем все дорожные планы и растем по объему построенных и реконструированных дорог. Сейчас идет формирование бюджета — спасибо, основные параметры его сохранены, средства есть, что дает перспективу дорожникам работать в ближайшие годы.

Их успехи — это коллективный труд работы федерального правительства, включая Минтранс, Росавтодор, Минстрой, Ростехнадзор, региональных властей, подрядчиков и сетевых компаний, которые помогают нам по ускоренным переключкам сетей, — это «Газпром», «Транснефть», «Россети». Хочу сказать им отдельное спасибо.



М. Хуснуллин с коллегами на стройке

## Взаимоувязка всех имеющихся программ в новом нацпроекте «Инфраструктура для жизни» даст наибольший эффект для комплексного развития населенных пунктов.

Марат Хуснуллин



ПЕРСОНА 3



**Ефим БАСИН**  
Президент Ассоциации СРО «Межрегиональное объединение строителей»

Родился 3 января 1940 года. Окончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (БИИЖТ) в Гомеле по специальности «промышленное и гражданское строительство», Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР по специальности «экономика, организация управления и планирования народного хозяйства». К. э. н., Герой Социалистического Труда, кавалер ордена «За заслуги перед Отечеством» всех степеней. Женат, есть сын, дочь и двое внуков. Увлекается охотой. Любимый вид спорта — академическая гребля.

— Ефим Владимирович, припомните обстоятельства знакомства с Маратом Хуснуллиным. Какое впечатление он тогда на Вас произвел?

— Знаю Марата Шакирзяновича еще с 90-х годов, когда я был министром строительства Российской Федерации. А он в это время — министр строительства Татарстана. И я обратил внимание на этого энергичного человека, поэтому часто приглашал его на коллегию Министра России.

Тогда мы работали в очень тяжелых условиях: бюджет был пустым, а принимаемые федеральные программы по поддержке отрасли, к сожалению, не выполнялись из-за тотального недофинансирования.

И было очень стыдно смотреть губернаторам в глаза, когда речь заходила об инвестициях. Но все же два раза в год проводили выездные общественные советы в разных регионах, где рассматривали вопросы развития отрасли, в том числе и в Казани.

В то непростое время Хуснуллин уже обращал на себя внимание своей энергией, нововведениями и достижениями в стройкомплексе Татарстана.

Наблюдал за его деятельностью и в московском правительстве. Не понаслышке знаю условия работы в Москве. Столица всегда была примером развития для других регионов. Особенно система управления строительным комплексом, которая была выстроена еще Юрием Михайловичем Лужковым. Главный элемент этой системы — еженедельные субботние объезды важнейших строительных объектов и рассмотрение проблем стройки на месте.

Ну а когда Марата Шакирзяновича назначили заместителем председателя Правительства России, курирующим вопросы строительства, архитектуры, земельных отношений, жилищно-коммунального хозяйства, я был очень рад.

Я все-таки в строительстве уже больше 60 лет, поэтому многих руководителей видел. И, конечно, не мог не порадоваться такому назначению. С его приходом усилился и Минстрой.

Нам в последнее время не везло с руководителями. И когда министром строительства был назначен Ирек Энварович Файзуллин, дело пошло на лад. Тут тоже хорошая такая синергия этих двух руководителей.

(*Синергия — составное понятие, образованное от греческих слов *syn* («вместе») и *ergon* («труд»). В переводе «совместное действие». — Прим. ред.*)

Сегодня видим, как строительный комплекс развивается и то, что руководители отрасли обращают внимание и слушают профессиональное сообщество. Мы часто встречаемся на различных совещаниях, на которых к нам прислушиваются. И принимаются все меры государственной поддержки.

Наша отрасль хорошо развивается. Прежде всего за счет постоянного внимания лично Президента России и при активном участии профессионалов. В результате почти каждый год ставим рекорды по вводу жилья. Это более 100 миллионов квадратных метров. Особенно радует рост доли индивидуального жилищного строительства, потому что если мы говорим о демографии, о качестве жилья, об улучшении среды обитания, то ИЖС отвечает этой задаче, как ничто другое.

Рекорды ставятся и по вводу автомобильных дорог, по объемам выполненных работ, освоению средств. Все это, конечно, благодаря такой дружной, сосредоточенной работе.

А вот действия Центрального банка удивляют — такое дикое повышение ключевой ставки предсказуемо привело к охлаждению экономики и торможению ипотеки, которая поначалу сделала скачок вверх.

Понятно, что льготная ипотека должна быть адресной, но она должна быть и доступной для людей, которые нуждаются в улучшении жилья, а их очень много.

Такие качества, как коммуникабельность и гибкость, которые Марат Шакирзянович проявляет в своей работе, позволяют решить и эту задачу.

Что касается инвестиций в строительство, сегодня очень много делается именно по инициативе Хуснуллина, мы это видим. Различные инфраструктурные кредиты, борьба с бюрократическими административными барьерами, которые тормозят стройку. И мы видим результаты. В целом техническое регулирование совершенствуется. Это, прежде всего, изменение нормативно-законодательной базы, связанное с комплексным развитием территорий. Новые законы расширили возможности регионов по улучшению наших городов и населенных пунктов.

Хуснуллин сделал реальным небывалое для строителей. Мы уже начали привыкать, что рынок — это отсутствие планирования и перспективы, так как он решает все.

Но это оказалось далеко не так. Такая позиция не обеспечивает стабильность. Ведь успех строительной организации возможен, только если она знает свою загрузку на многие годы вперед. Тогда она может планировать и развивать производственную базу, кадры и так далее.

Именно Хуснуллину удалось добиться такого долгосрочного планирования. И мы это видим на примере строительства автомобильных дорог. Сегодня эта отрасль имеет планы, дорожную карту фактически на 6 лет вперед. Это уже большой успех.

Планомерно решаются и вопросы достройки объектов незавершенного строительства.

Но особенно ярко проявляется талант Хуснуллина на новых, а точнее — старых территориях России: в Новороссии, Донбассе, Запорожье, Херсонской области. Здесь его талант просто расцвел. Я вижу его отношение, внимание к восстановлению этих территорий и результаты. Там, прочувствовав все, он добился, чтобы был разработан план, в котором расписаны конкретные задачи по восстановлению буквально для каждой улицы и дороги каждого поселения. Это большое дело осуществляется в сложных, даже опасных условиях.

Честно говоря, я тоже так работал, когда, будучи министром, восстанавливал Чеченскую Республику в 95-м году, когда приходилось и под пулями работать, и через минные растяжки перешагивать.

Сегодня всем понятно, что кадры решают все. И Марат Шакирзянович этому уделяет максимум внимания.

А еще он является председателем попечительского совета нашего лучшего строительного университета МГСУ. Я тоже член этого совета. Важно, чтобы наша альма-матер развивалась.

Там строится кампус мирового уровня. Полмиллиона квадратных метров площадей с передовым оснащением и самой современной техникой и оборудованием.

Ведь это наш ведущий университет. Здесь предусмотрены различные аудитории, общежития для студентов. 26 тысяч человек будут учиться в этом комплексе. Очень большое внимание уделяется и прикладной науке.

Говорить о модернизации, перестройке и технологическом суверенитете можно, только если развивается наука. И, конечно, в стенах этого университета она будет развиваться, в этом мы уверены. А программа «Профессионалитет» обеспечит связь не только со средними образовательными организациями, но и с высшими.

— Чувствуется, что вы с Маратом Шакирзяновичем близки по менталитету люди. Как Вы считаете: в чем секрет его эффективности как руководителя?

— Думаю, что дело в личном опыте. Он, как и я, прошел все ступеньки карьерного роста от строительного мастера до министра, буквально не пропуская ни одной. Я тоже работал мастером. Затем старшим прорабом, главным инженером строительного управления и его начальником. Потом заместителем управляющего трестом, главным инженером, начальником треста, замначальника, начальником главка и министром. Поэтому я понимаю и возможности Марата Шакирзяновича. Ему бесполезно навешивать лапшу на уши.

Он все знает, потому что сам изучил всю технологию строительства. Причем в тяжелых условиях, в начале рыночных отношений. Да и сегодня, в наше время, непросто работать и развивать экономику.

Марат Шакирзянович как минимум раз в неделю проводит штабы с регионами, где рассматриваются все вопросы, которые мешают стройке. Это очень важно, потому что пока иначе система не работает и не получается обойтись без ручного управления. А он сам профессионал-строитель и смело принимает решения, которые дают результат.

В случае с Хуснуллиным все совпало. Профессионализм, воля к победе и уверенность в собственных силах.

### ПЕРСОНАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

— Марат Шакирзянович, каков сегодня основной вектор развития инфраструктуры в нашей стране?

— На протяжении последних лет в России наблюдается стабильная положительная динамика по строительству и обновлению автомобильных дорог. Наша страна впервые со времен Советского Союза вышла на шестилетний план дорожной деятельности, в котором объединены федеральные, региональные и муниципальные дороги.

Важно отметить, что работа ведется комплексно: создаются крупные международные транспортные коридоры, строятся федеральные скоростные трассы с масштабными искусственными сооружениями, открываются обходы городов, ремонтируются региональные и местные дороги, восстанавливается дорожная сеть в новых регионах.

Все подходы по развитию дорожного хозяйства сохранены в новом нацпроекте «Инфраструктура для жизни». Причем эти задачи синхронизированы с комплексным обновлением населенных пунктов и улучшением качества среды проживания.

Уже не раз на реальных примерах было доказано, что там, где появляется инфраструктура,



начинается бурное развитие всего. Улучшение дорог помогает сократить время в пути и количество ДТП, стимулировать жилищное строительство и инфраструктурное развитие, туризм, создание новых рабочих мест. Все это в конечном итоге повышает уровень жизни людей.

Например, при строительстве трассы М-12 «Восток» Владимирская область одной из первых показала эффект после начала реализации проекта. С учетом того, что теперь можно быстрее добираться до Москвы, в зоне притяжения магистрали началось активное строительство. Люди получили качественное предложение на первичном рынке и смогли улучшить свои жилищные условия. Так, уже по итогам 2022 года регион выполнил показатель 2030 года национального проекта «Жилье и городская среда» по вводу жилья.

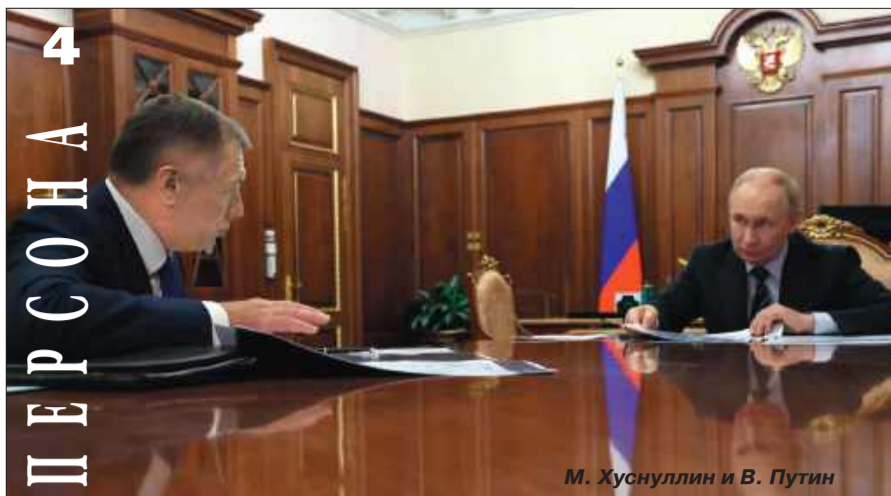
Это пример лишь из одного региона. Влияние дорог на социально-экономическое развитие всей страны колоссальное.

Запущенный скоростной путь от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга в составе транспортного маршрута «Россия» уже дает ощутимый экономический эффект. Общий объем грузов, выезжающих на участки скоростного коридора, достигает порядка 172 млн тонн в год. Количество пассажиров, которые пользуются скоростными участками, составляет около 89 млн человек в год. Ожидается, что прирост ВВП за 20 лет на всем коридоре составит около 6,9 трлн рублей. Туристический поток от коридора составит порядка 4,5 млн человек в год.

Вместе с тем для удобства автомобилистов одновременно со строительством дорог создается необходимая сопутствующая инфраструктура. Например, на маршруте по трассам М-11 и М-12 от Санкт-Петербурга до Казани уже работает 48 современных многофункциональных зон. Они предназначены для комплексного обслуживания автомобилистов, в том числе их отдыха. Кроме того, завершена работа по покрытию трасс М-11 и М-12 (на участке Москва — Казань) мобильной связью.

Для создания инфраструктуры в России используется целый комплекс механизмов, среди которых инфраструктурные кредиты, облигации, льготные займы из средств Фонда национального благосостояния.

Для создания инфраструктуры в России используется целый комплекс механизмов, среди которых инфраструктурные кредиты, облигации, льготные займы из средств Фонда национального благосостояния.



М. Хуснуллин и В. Путин

# Инфраструктура

**Встреча Президента РФ Владимира Путина с заместителем председателя Правительства РФ Маратом Хуснуллиным**

**В. Путин: Добрый день! У Вас фронт работы очень большой. Но первое — как идет проект «Инфраструктура для жизни»? Как он разворачивается?**

**М. Хуснуллин:** Владимир Владимирович, в этом году мы по Вашему поручению запустили этот проект. И вместе с губернаторами очень быстро перестроились, учли в нем и прежние нацпроекты.

По итогам прошедшего времени пока все запланированные показатели выполняем. У нас в нацпроекте ключевой вопрос — ввод жилья. По сравнению с прошлым годом пока идем чуть меньшими темпами, но заделы, созданные в последние несколько лет, позволяют быть уверенными, что мы введем в эксплуатацию больше 100 млн кв. м жилья. Это хороший показатель, так как миллионы семей улучшат свои жилищные условия.

Следующий вопрос. Фактически вокруг жилья мы построили всю инфраструктуру: коммунальную, социальную и транспортную. А сегодня уже видим, что градостроительный потенциал территорий растет. Мы получили больше, чем в прошлом году, градостроительных решений. И объем жилья на стадии строительства пока достаточно стабильный. У нас очень хороший результат: на 17 процентов больше введено нежилых объектов недвижимости — это заводы, фабрики, гостиницы, туристическая инфраструктура. То есть в принципе у нас здесь тоже неплохая ситуация.

**НАША СПРАВКА**

*В действующем законодательстве отсутствует понятие «градостроительный потенциал» территории или земельного участка. В деловой среде под этим термином понимают совокупность градостроительных характеристик.*

Мы рассчитываем, что в 2160 опорных населенных пунктах, по которым с каждым губернатором мы подписали соглашение, распланировали, что будет сделано до 2030 года, на 30 процентов улучшится качество жизни.

Продолжаем работу по дорогам и по обеспечению транспортной доступности. Идем с опережением прошлого года на 21 процент по вводу и ремонту дорог, что гарантированно позволит нам выполнить все планы по дорожному строительству в этом году. Причем хочу отметить, что мы занимаемся как текущим ремонтом дорог, так и продолжаем все наши крупные инфраструктурные проекты.

Про ключевые дорожные проекты Вы, Владимир Владимирович, знаете... (подробности на стр. 2 — Прим.ред.)

**В. Путин: А как в Мариуполе? С севера будет обход?**

**М. Хуснуллин:** Да, мы обходим с севера Мариуполь, идем на юг. И будет полностью новая дорога. Я был там не так давно, смотрел — работа идет полным ходом.

А то, что Вы поручили в свое время про Калининградское кольцо, мы планируем закончить в рамках шестилетней программы.

И еще, Владимир Владимирович, хочу сказать вам отдельно огромное спасибо за шестилетнюю программу. Теперь 89 регионов, подписавших меморандумы, понимают, что делает федеральный центр, регионы и даже муниципалитеты.

**В. Путин: В Калининграде не закончили...**

**М. Хуснуллин:** Владимир Владимирович, Вы неоднократно давали поручения, поэтому обращаем внимание на ход работ.

(Продолжение на стр. 5)

*В Национальном центре «Россия» состоялась тематическая сессия «Платформа Будущего: 100 проектов России. Строительство», в ходе которой Марат Хуснуллин презентовал ключевые проекты в рамках национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».*

**СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ**

— Примерно год назад была утверждена стратегия пространственного развития нашей страны до 2030 года, с перспективой до 2036 года. После начала СВО у российского государства серьезно поменялись стратегические интересы. Раньше наша экономика ориентировалась в основном на европейский рынок, куда мы поставляли в том числе энергоресурсы и откуда получали огромное количество товаров. И, соответственно, активно развивалась западная часть России: железные и автомобильные дороги.

А когда этот гигантский исторически сложившийся рынок для нас закрылся, мы должны были переориентироваться на новые рынки. Поэтому у нас сейчас в приоритете, конечно же, новые территории, которые являются буферной зоной между нами и Европой, восток со всеми странами Тихоокеанского региона и Азия с выходом на Ближний Восток. Это если говорить о геостратегии.

Ну а если говорить про ситуацию внутри страны, то сегодня Российская Федерация — это 8 федеральных округов, 89 регионов, 1120 городов и 153 000 населенных пунктов. А вот как их увязать в единую систему, чтобы каждый регион жил сбалансированно и максимально давал возможность жителям региона улучшать свои жилищные условия и уровень жизни, — задача стратегии пространственного развития.

В рамках этой стратегии мы утвердили новый нацпроект «Инфраструктура для жизни», куда собрали практически все. Жилье является ключевым элементом данной системы, потому что оно требует самых капиталоемких инвестиций и влияет на качество жизни человека, на демографию, на обеспеченность жилой площадью, которая у нас сегодня меньше 30 кв. м на человека.

— Это много или мало?

— Например, в странах Восточной Европы — 35, в Германии — 46, в Америке — более 60, в Китае — 41 метр на человека. Поэтому наши 30 метров на человека — огромная перспектива и один из основных драйверов экономики. То есть надо найти такие точки роста, которые при минимальных вложениях дадут максимальный эффект, и связать все транспортной, энергетической и иной инфраструктурой — это главная задача стратегии пространственного развития.

Дальше коммунальная и социальная инфраструктура. То есть это большая такая комплексная программа. Но могу сказать, что, работая по этому проекту 9 месяцев, мы пока все планы выполняем в срок. Конечно, приходится адаптироваться к постоянно меняющимся условиям: то санкции, то смена логистики, то высокая ключевая ставка, то отсутствие кадров... Считаю, что качество управления зависит от того, насколько быстро мы умеем приспосабливаться к изменениям, которые происходят в мире и внутри нашей страны.

Последние 5 лет раз в неделю в четверг в 9 часов утра собираемся со всеми губернаторами на видеоселектор. И все вызовы обсуждаем: что нужно сделать законодательно, что информационно и организационно.

Эта штабная культура общения позволяет нам достаточно быстро перестраиваться и находить нужные решения.

**Леонид ПАСЕЧНИК  
Глава Луганской Народной Республики**

*Родился 15 марта 1970 года в городе Ворошиловграде Украинской ССР.*

*Окончил Донецкое высшее военно-политическое училище инженерных войск и войск связи им. генерала армии А. А. Епишева.*



— Мы ощущаем огромную поддержку федерального центра в лице Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, Правительства РФ и, конечно же, при личном участии Марата Шакирзяновича Хуснуллина. Все вместе выполняем важную задачу, которая поставлена нашим президентом. Создаем для жителей республики достойные условия жизни и работы. Считаю одним из главных драйверов роста республики активный запуск строительства жилья.

К 2030 году планируем довести объемы строительства до 5 млн кв. м. Благодаря принятым президентом нашей страны решениям у жителей республики появилась возможность приобретать жилье в ипотеку под 2 процента. Порядка полутора тысяч семей уже участвуют в данном проекте. Решаем вопросы обеспечения граждан жильем и за счет ввода в эксплуатацию объектов незавершенного строительства. И в этом направлении нам помогают как шефы-регионы, так и федеральный центр.

— Как и на какие показатели Вы планируете выходить и удерживать рекордные темпы по вводу жилья?

— У нас поставлена очень амбициозная задача в течение ближайших 5–6 лет обновить жилье на треть. За шесть лет реализации нацпроекта мы должны построить 663 млн кв. м жилья. Это достижимо, потому что в последние три года мы вышли на показатель более 100 млн кв. м в год.

И есть еще один серьезный фактор. Это очень большой объем индивидуального жилищного строительства (ИЖС). Мы впервые превысили планку 62 млн кв. м, хотя, когда мы 5 лет назад планировали, мы считали, что примерно одна половина будет ИЖС, а другая — многоквартирной.

Но инфраструктура развивается, появился ипотечный продукт. Руководители регионов активно занимаются выделением земельных участков. И люди хотят жить на земле. Еще один косвенный фактор сильно повлиял на ИЖС — это пандемия. После нее все, у кого были хоть какие-то средства и возможности, стали пытаться построить свой дом и жить на земле. Все это привело к тому, что мы вышли на 110 млн кв. м жилья в прошлом году.

Сегодня стоит задача найти такие механизмы, чтобы этот тренд по строительству жилья поддерживать. Вчера я проводил большое совещание со всеми органами исполнительной власти. Мы по блокам разбирали, что еще не сделано.

Ставка ЦБ оказывает влияние. У нас в начале этого года доля рыночной ипотеки составила 18 процентов, чего вообще не было никогда с момента запуска ипотеки в нашей стране. Это очень мало. И, конечно, при такой ситуации развивать жилье непросто.

Предстоит очень большой объем законодательной работы, поэтому мы с Думой и Советом Федерации сокращаем цикл различных согласований, чтобы упростить стройку.

**ОПОРНЫЕ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ**

*(ОНП — это населенный пункт, приоритетное развитие которого способствует достижению национальных целей и обеспечению национальной безопасности, в том числе за счет обеспечения доступности образования, медицинской помощи и услуг в сфере культуры для жителей прилегающей территории. — Прим.ред.)*

— Как шла работа, а главное — как появилась мысль сделать акцент на конкретные населенные пункты?

— Когда мы собрались вместе с экспертами на стратегическую сессию у председателя правительства и стали обсуждать планы пространственного развития и нацпроект «Инфраструктура для жизни», было принято решение, что нужно выделить приоритеты, какие населенные пункты в первую очередь надо развивать в каждом из российских регионов.

Так появилась идея об опорных населенных пунктах, и их выбирали сами губернаторы. Каждый руководитель региона, оценивая свои территории, указывал населенные пункты, инвестиции в которые дадут наибольший синергетический эффект. Туда вошли большие агломерации, точки роста, райцентры, объекты, связанные с обороноспособностью страны.

Также в нашей программе населенные пункты, которые находятся в пограничной зоне. Они важны для обороны страны, поэтому мы их тоже развиваем в приоритетном порядке.

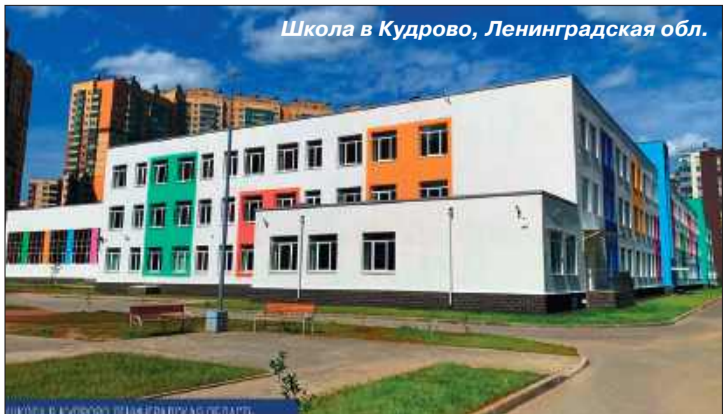
За три года введены в эксплуатацию 9 многоквартирных домов, жилье получили более 200 семей, и до конца этого года еще 204 семьи получат ключи от комфортабельных квартир. В преддверии 80-летия Победы ветераны и участники Великой Отечественной войны, которые нуждались в улучшении жилищных условий, были обеспечены жильем. Потребность в этом вопросе закрыта полностью.

Кроме того, с 2025 года республика впервые участвует в программе по расселению из аварийного жилья. Активно ремонтируем и то, которое повреждено.

За 4 года восстановлено порядка 2000 многоквартирных жилых домов и 700 индивидуальных. Также уделяем внимание восстановлению коммунальной инфраструктуры. Модернизировано 486 объектов.

Еще одно важное направление — благоустройство городской среды. Благодаря участию республики в этом федеральном проекте с 2022 года благоустроено 49 общественных территорий. В текущем году будет обновлено еще 48 общественных пространств в 17 муниципалитетах. Пристальное внимание уделяем ремонту дорог. Общая протяженность дорог республики — порядка 13 тыс. километров.

А к концу 2025 года планируем привести в нормативное состояние треть дорог. При этом на восстановление улично-дорожной сети из регионального бюджета выделено 6 млрд руб., из федерального — 1,6 миллиарда.



Школа в Кудрово, Ленинградская обл.

# Культура для жизни



ПЕРСОНА 5

Определены точки роста, где лучшие перспективы для экономики. Они тоже учтены при определении 2160 опорных населенных пунктов.

Дальше мы разложили, что такое инфраструктура для жизни. 16 показателей, которые характеризуют развитие того или иного населенного пункта. Это состояние дорог, жилья, количество аварийного жилья, обеспеченность социальными объектами и их качество. Была поставлена очень амбициозная задача улучшить по этим показателям в опорных населенных пунктах качество жизни на 30 процентов к 2030 году.

По итогам 9 месяцев Минстрой со всеми регионами заключил меморандумы, определил по каждому населенному пункту, что нужно сделать. А мы мониторим, что получается. Эту работу и с новыми регионами тоже практически завершили. То есть они уже выбрали 95 населенных пунктов, которые

являются приоритетными. Но надо понимать, что и остальные населенные пункты не забываем и также продолжаем их развивать.

Они останутся на том же уровне финансирования и поддержки, который был всегда. Очень важно, чтобы люди не думали, что вот кого-то развивают, а про кого-то совсем забыли. Улучшение жизни на 30 процентов — та задача, которую мы сейчас решаем.

Я недавно был в поездке по Северному Кавказу и посмотрел, как развиваются

Ставрополье, Карачаево-Черкесия. Там есть надежда, что планы будут выполнены. На это будет влиять экономическая ситуация, рост доходов населения. Потому что от того, какую люди получают зарплату, какая процентная ставка и насколько они хорошо живут, зависит, будут ли они покупать квартиры или ремонтировать свои дома. Много влияющих факторов, но в целом по тому, как мы идем, есть надежда, что эти задачи выполним.

## ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

— Знаете китайскую поговорку «Хочешь стать богатым — строй дороги»?

Чем лучше в стране дороги, чем их больше и они качественнее, тем богаче люди. Ключевой фактор — это время, которое человек тратит в пути, оно тоже имеет стоимость. Чем меньше человек тратит на дорогу, тем лучше экономика страны. Эта формула применима в любой стране.

Второй важный вопрос — скорость передвижения грузов. Мы сейчас переориентировались на восток. Но товар из Китая стоит в России в три раза дороже, чем там. Ключевой объем стоимости — логистика. Поэтому чем она лучше, тем дешевле товар и больше людей могут его купить.

В рамках развития страны у нас была программа «Безопасные дороги», которую мы, кстати сказать, перевыполнили на 10 процентов. А это значит, что на 25 тыс. км дорог было построено больше, чем планировали в 2018 году. Это большая федеральная работа. И на данный момент практически нет регионов, которые не выполняют план по ремонту и строительству дорог. Это дает стране более качественные дороги. Увы, даже при перевыполнении плана сейчас только 55 процентов региональных дорог находится в нормативном состоянии. Есть регионы, которые даже до 50 процентов не дотягивают.

## Виталий ХОЦЕНКО Губернатор Омской области

Родился 18 марта 1986 года в Днепрпетровске.

Окончил МГУ имени М. В. Ломоносова. Прошел переподготовку в РАНХиГС по специальности «государственное регулирование экономики». Учился в Сингапурском институте маркетинга («бизнес-менеджмент»). Выпускник четвертого потока «Школы губернаторов». К. соц. н.



— Виталий Иванович, у Вас высокие показатели по вводу жилья. Как удалось добиться таких результатов?

— Время для застройщиков сегодня непростое, как и для покупателей жилья. Стоимость кредитов для бизнеса и ипотеки для граждан увеличилась. Поэтому мы стараемся гибко подходить ко всем обязательствам, которые у застройщика возникают. Например, договорились параллельно с девелоперами о том, чтобы они взяли на себя дополнительно ряд социальных задач, таких как благоустройство парков и скверов. И вместе с ними реализуем в комплексе такие проекты.

Плюс к этому договариваемся, чтобы внутри крупных жилых кварталов обязательно было почтовое отделение и участки полиции, которые также передаются городу.

А вот на Северном Кавказе и в Ставрополье — 90 процентов отремонтированных дорог. Это лучшие показатели в стране.

Задача, чтобы все регионы дошли до запланированной планки. Для этого мы программу «Безопасные и качественные автомобильные дороги» полностью подгрузили в нацпроект «Инфраструктура для жизни». Все 2160 опорных пунктов будут связаны между собой качественными дорогами.

Так мы поставили себе очень амбициозные планы, и они у нас выполняются. Еще выделили приоритеты. Это транспортные коридоры. Мы их называем международными, потому что они действительно работают в том числе и на связь с другими государствами. Но ключевой вопрос не в этом назначении, так как по этим коридорам идут не только международные грузы. А главное для нас — связь крупнейших центров развития между собой. Для нас главное направление Запад — Восток. Это трасса от Санкт-Петербурга до Владивостока.

Мы уже дошли до Екатеринбурга. Это значит, что из Санкт-Петербурга до этого города можно доехать по хорошо освещенной дороге первой категории без светофоров, с разрешенной скоростью летом 130 км в час, зимой — 110. Вот такое большое достижение.

Это на самом деле хорошая, большая, качественная дорога. Есть еще трасса М-7 от Казани до Москвы. Там трафик уменьшился всего на 5 процентов. А трафик на М-12, которая идет практически параллельно, стал больше, чем на трассе М-7. Значит, появились новые грузы и стало больше пассажиров. Лучше работают экономика и связь между регионами.

Конечно, трассу М-12 будем продлевать до Владивостока. И так шаг за шагом. В основном это дороги двухполосные, но там, где трафик уже более 10 тысяч машин в сутки, будем их расширять до четырех полос.

Вот один приоритет развития. Другой — это обходы городов и населенных пунктов. Потому что в Советском Союзе многие дороги шли прямо через населенные пункты. Вряд ли кому-то нравится, когда через твой город идет поток грузовых фур. Поэтому мы делаем обходы. Уже в 14 городах так сделали. До конца 2030 года еще 36 обходов построим.

Второй транспортный коридор «Север — Юг». И уже сейчас можно доехать по скоростной трассе до Симферополя и Севастополя без единого светофора. Это хорошая скоростная дорога. Дальше мы это направление развиваем в сторону Азовского моря и сделаем вокруг него кольцо. Так будем двигаться в сторону Каспийского моря. Это выход через Астрахань и Саратов на Казахстан. Будет так называемый восточный обход Каспия. А это уже международный коридор.

Кстати, у нас сегодня машины с грузом идут из России, например, в Арабские Эмираты. И это тоже экономика и выручка. Поэтому и развиваем эти основные коридоры, а дальше будет связи между крупными населенными пунктами — как правило, центрами регионов.

Но самая важная составляющая — внутри 2160 опорных населенных пунктов. Мы должны участки этой сети тоже привести в нормативное состояние, так как у нас зачастую между регионами нормальная дорога, а внутри населенных пунктов — плохая.

А человеку все равно, чья эта дорога: муниципальная, региональная или федеральная... Главное, чтобы хорошая, а не плохая. Поэтому надо увязать все это в единую сеть. Вот такая задача у нашего нацпроекта «Инфраструктура для жизни» на ближайшие годы.

Что касается дорог, то мы сразу договорились, что их строим мы, то есть область и город, за счет своих средств, привлеченных казначейских и инфраструктурных кредитов — в общем, всех механизмов, которые доступны на федеральном уровне...

Еще важно то, что у нас в Омской области на протяжении более чем двух десятков лет люди больше уезжали, чем приезжали. Но сейчас мы видим, что то качество жилья, которое появляется сегодня, оказывает прямой эффект.

Раньше мы теряли по 10 тысяч человек ежегодно, и миграционное saldo было отрицательным. И в 2023 году у нас было минус 5,5 тыс. человек, в 2024 году даже минус 1400 человек.

А в этом году впервые за три десятилетия у нас плюс 501 человек за полугодие. Мы считаем, что именно качественное жилье внесло существенный вклад в приток новых жителей. И двигаясь дальше, очень надеюсь, что миграционный прирост у нас сохранится.

Будем дальше продолжать работу под руководством нашего президента, правительства и Марата Шакирзяновича.

Встреча Президента РФ Владимира Путина с заместителем председателя Правительства РФ Маратом Хуснуллиным (Продолжение со стр. 4)

**В. Путин: А по Питеру что?**

**М. Хуснуллин:** Уже приступили к работе по проектированию и изъятию части КАД (*Кольцевая автомобильная дорога. — Прим. ред.*)

Продолжаем и строительство дорог вдоль побережья Черного моря, как это было запланировано. Вы, Владимир Владимирович, в последний раз поручали посмотреть дорогу вдоль моря до Новороссийска — мы эту часть работы уже проектируем.

Хочу отметить еще один очень важный момент. Несмотря на то что у нас в последние пять лет идет автомобилизация и количество машин повысилось на 9 процентов, автомобильных перевозок — на 36 процентов, мобильность населения в общем — от 30 до 100 процентов, благодаря системной работе количество аварий и смертность снизились на 9 процентов.

Вы постоянно на это обращаете внимание: и на приведение дорог в нормативное состояние, и на профилактику с МВД. Здесь тоже ведем работы, и смертность и аварийность стали снижаться.

**В. Путин: Конечно, от качества дорог зависит многое.**

**М. Хуснуллин:** И хочу отметить, что мы продолжаем заниматься развитием новых регионов. Они полноценно на сегодняшний день интегрировались в нашу экономику. С 2025 года все проекты реализуются уже по нашим стандартам. Ряд регионов даже идет на среднем уровне по выполнению программ по сравнению со всеми российскими регионами. Например, Луганская Народная Республика на 29-м месте из 89.

Программу по дорожному строительству полностью перевыполнили уже в этом году. И на шесть лет расписали каждую дорогу до каждого населенного пункта и внутри них, какие трассы и когда будем ремонтировать.

У нас хороший прирост и в финансовом секторе. Ваше решение о том, что крупные банки должны участвовать в инвестировании, дало прорывной толчок. Если мы начинали с кредитного портфеля 10 млрд, то сейчас 175 млрд в экономике регионов. А 246 предприятий работают в рамках свободной экономической зоны, и в этом году еще добавилось.

И самый важный вопрос — 2,5 млн жителей на новых территориях получают пенсии и социальные пособия. Этот процесс полностью налажен. А когда у нас меняется линия боевого соприкосновения, мы активно входим в эти территории, и все идет по плану. Поэтому уверен, что все поставленные Вами задачи за последние три года были исполнены и эта работа настроена.

**В. Путин: Как ипотека себя ведет?**

**М. Хуснуллин:** Ваша поддержка льготной ипотеки спасла рынок. Мы миллионом людей компенсируем процентную ставку, что недешево обходится бюджету, но зато нам пока удается сохранить строительный комплекс.

Те люди, которые вложили деньги в квартиры, должны их получить. Поэтому на каждом штабе с губернаторами еженедельно смотрим, чтобы рынок был стабильным. Люди должны все свои вложения сохранить.

**В. Путин: Принятие решения о льготной ипотеке носит и социальный, и экономический характер. Надо поддерживать строительный сектор.**

**М. Хуснуллин:** Мы будем продолжать эту работу, в том числе на Дальнем Востоке.



Жилой комплекс в Омске



**Марс ГАЗИЗУЛЛИН**  
Первый заместитель председателя  
правления Государственной компании  
«Автодор»

Родился 11 января 1963 года в селе Пятилетке Магаданской области. Окончил Казанский инженерно-строительный институт. Женат, трое детей, четверо внуков. Хобби — охота, рыбалка.



— Марс Муллауринович, расскажите о своем опыте работы с Хуснуллиным.

— С Маратом Шакирзяновичем я познакомился в тот момент, когда возглавлял компанию «Стройсервис». Мы тогда реконструировали один из первых знаковых объектов в Республике Татарстан — Казанскую консерваторию. Ельцин приехал на открытие. А Марат Шакирзянович, став министром, решил пригласить меня к себе в команду своим заместителем. Через 4,5 года ушел из министерства в крупную подрядную строительную организацию «Казань», которая возводила основные объекты проходившей тогда Универсиады.

Потом был приглашен в Москву строить Лужники. Сначала заместителем генерального директора по строительству гражданских объектов, а затем генеральным директором в Мосинжпроект.

— Расскажите про строительство трассы М-12, которым, по сути, Вы руководили. Какие трудности возникли при реализации этого масштабного проекта: погодные условия или, может, какие-то географические сложности?

— Трасса Москва — Казань — 810 километров, и этот проект был реализован за три года. Раньше таких примеров строительства автомобильной скоростной дороги в России не было.

А эта проходит через шесть субъектов. К тому же нам на выезде из Москвы пришлось поработать над вынесением различных коммуникаций — очень большого количества, из которых более 400 сложных.

Кроме этого, пришлось в сжатые сроки провести подготовку территории, выкупить земельные участки, дать доступ всем строителям, чтобы они могли одновременно везде начать работать. Было сложно, но благодаря поддержке Марата Шакирзяновича, правительства и руководителей субъектов мы эту работу организовали и смогли реализовать проект. Первый этап сдали уже в конце 2022 года. При этом мы построили на трассе три внеклассных моста.

— Что значит «внеклассный мост»?

— Это значит большой и очень сложный. А эти были через Оку, Суру и Волгу.



— Марат Шакирзянович любит быстро все делать и требует этого от других. А как быть в ситуациях, когда с погодой не везет?

— В любом случае приходится чуть с запасом планировать. Поправка должна быть на плохие погодные условия. Чудодейственных рецептов нет. Если дождь пошел, то он размывает дороги, подъезды. Значит, надо выждать, когда это все просохнет. И мы это мокрое земляное полотно сушим, воршим. Высохнет — работаем. Не успели — ждем.

— Это шутка?

— Нет. Есть специальная техника, которая рыхлит готовое земляное полотно, если его надо просушить. И только потом можно укладывать следующие слои: песка, щебня и так далее.

(Продолжение на стр. 7)

**Улучшение дорожной сети помогает сократить время в пути и количество ДТП, стимулировать жилищное и инфраструктурное развитие, туризм, создавать новые рабочие места. Все это в конечном итоге повышает уровень жизни людей.**

Марат Хуснуллин

**Сергей ПАХОМОВ**  
Председатель комитета Государственной Думы по  
строительству и жилищно-коммунальному хозяйству

Родился 6 августа 1975 года в городе Загорске (ныне — Сергиев Посад) Московской области. Окончил Московскую финансово-юридическую академию и Северо-Западную академию государственной службы. К. и. н. Женат, двое детей. Увлекается искусством, любит футбол, хоккей и с детства занимается боксом.

— Сергей Александрович, припомните для наших читателей уникальные решения, которые на Ваших глазах принимал Марат Шакирзянович.

— Был период, когда проблема дольщиков была первоочередной. А эта работа, надо честно сказать, началась еще задолго до моего прихода в Государственную Думу и до назначения Хуснуллина вице-премьером. Но тогда ситуацию не получалось сдвинуть с мертвой точки. Когда мы к ней присоединились, было не до уникальных решений. Проблему разделили на две части: федеральную и региональную.

С помощью федерального механизма создали фонд дольщиков, через который часть квартир была достроена, а часть пострадавших получила компенсации. Остальные задачи регионы стали решать самостоятельно.

На сегодняшний день около 112 тысяч обманутых дольщиков получили либо жилье, либо компенсации. Остальные около 10 тысяч человек должны все получить до конца этого года. Уверен, скоро можно будет зафиксировать, что обязательства выполнены.

В процессе реализации мы предоставляли фонду и регионам дополнительные полномочия, что, хотя и не было системными изменениями, оказалось очень важным. Бюджетные средства на эти цели закладывались совместно Государственной Думой с Правительством РФ, что сыграло ключевую роль и позволило решить много проблем.

Кроме того, было принято решение о переходе на эскроу-счет при строительстве, что исключило появление новых обманутых дольщиков, так как в случае банкротства застройщика вступает гарантийное обязательство банка, который либо возвращает деньги дольщикам, либо достраивает дом. Пока таких случаев не было, хотя все же несколько домов находятся в так называемой желтой зоне риска, но новых обманутых дольщиков не появится.

(Эскроу-счет — это специальный счет в банке, который открывается для расчетов между покупателем квартиры в строящемся доме и застройщиком. — Прим. ред.)

Мы много решений принимали оперативно, как только видели возможность что-то улучшить. Было внесено множество изменений в законодательство и нормативные акты.

Вместе с коллегами из прокуратуры и правительства вносили изменения. В прошлом году дали фонду дополнительные полномочия, чтобы ускорить процесс хотя бы на полгода. Эти решения, возможно, были не такие системные и поворотные, но в совокупности они дали возможность победить проблемы, которые долгие годы считались нерешаемыми.

Был еще опыт работы по разбюрократизации процессов в строительстве — Президент РФ так обозначил эту проблему. Дело в том, что в период поздних 90-х и в нулевых годах было принято так много положений о контроле, что строительный цикл от момента принятия решения инвесторами в начале стройки до ввода в эксплуатацию составлял 4–5 лет, и это считалось нормальным.

А у Марата Шакирзяновича возникла очень интересная идея визуально это изобразить. На длинном рулоне бумаги, примерно раза в два длиннее, чем мой кабинет, был выписан каждый шаг, каждое действие, которое было необходимо сделать инвестору и строителю, чтобы довести объект от момента принятия решения до ввода в эксплуатацию. Там было около трех тысяч согласований. Сейчас их осталось меньше тысячи. Раскатывали мы его у Хуснуллина в кабинете, а потом этот раритет перекочевал в кабинет Ирека Файзуллина.

Визуально было очень хорошо видно, насколько непростая работа предстоит. И мы шаг за шагом обрубали все лишние полномочия, стараясь, конечно, в первую очередь исходить из того, чтобы безопасность не пострадала. Там и само правительство очень многое почистило. Только в прошлом году за одну сессию мы вместе с Хуснуллиным приняли около 40 законов.



М. Хуснуллин и С. Пахомов

Много процессов запустили, например, цифровизацию отрасли и информационное моделирование, которое позволяет взаимодействовать в едином цифровом пространстве. Процесс идет шаг за шагом, и это одно из важнейших современных изменений отрасли.

— А как обстоят дела с дорожным строительством?

— Это не профильный вопрос нашего комитета, но мы тесно сотрудничаем с комитетом по дорогам. Много решений принято по упрощению процедур и развитию дорожной инфраструктуры.

— Можно сказать, что у Марата Шакирзяновича такое кредо — радикально ускорять строительные процессы?

— Да, и для этого необходимы изменения в законодательстве. Он отлично понимает, как его решения влияют на рынок и сам процесс строительства. Благодаря его опыту работы в Татарстане, Москве и других регионах с высокими темпами и объемами строительства он предвидит и последствия решений. Это ключ к успеху.

Плюс Марата Шакирзяновича еще и в том, что он досконально знает стройку. То есть ему несложно понять, как то или иное решение отразится завтра непосредственно на строительной отрасли.

— Как Вы оцениваете влияние скоростных трасс федерального значения, таких как М-12 «Восток», на рост экономики регионов?

— Будущее развитие территорий — это как раз тот вопрос, за который отвечает Хуснуллин.

Градостроительная политика — важнейший момент, которому до недавнего времени мы уделяли очень мало внимания, хотя по сути это план работы. А у нас в этой отрасли командовал инвестор. То есть покупает человек поле и говорит: «Я там хочу строить дома». Вот, собственно, и все. Никто ему отказать не может, формально все документы в порядке, и он строит. А надо по-другому. Власть должна четко понимать, как она будет развивать свои территории, где сколько необходимо жилья, где будут сообъекты.

Мы потихонечку, шаг за шагом к этому идем. Трассы создают жизнь вокруг себя, пример тому — дорога Москва — Казань, которая стала драйвером экономики регионов.

Хуснуллин был одним из движков строительства этой магистрали. Он оказался прав, когда это решение защищал. Сейчас видим, что вокруг нее все начинает оживать.

Да и до Казани теперь добраться на машине можно за 5 или 6 часов, что тоже очень важно. Это пример решений масштабного видения того, как территории должны развиваться.

Во Владимирской области сейчас бум жилищного строительства, так как теперь оттуда до Москвы ехать полтора часа, а стоимость квадратного метра в столице значительно выше. Вот и возрос интерес к этому жилью. То есть транспортная артерия — это жизнь.

Но самое главное — осознанность принятия таких решений. Поэтому, когда мы говорим, что будем развивать конкретные территории, сегодня это значит, что там нужно строить дороги.

— В чем суть пакета поправок по комплексному развитию территорий?

— Теперь регионы получили возможность не только строить отдельные дома или даже микрорайоны, но и принимать решения о комплексном развитии их территорий и очень быстро и просто оформлять все необходимые бумаги. То, что раньше годами не решалось, теперь можно сделать за несколько месяцев благодаря Хуснуллину.

Поэтому все согласилось с тем, что эти решения способны изменить наши города.

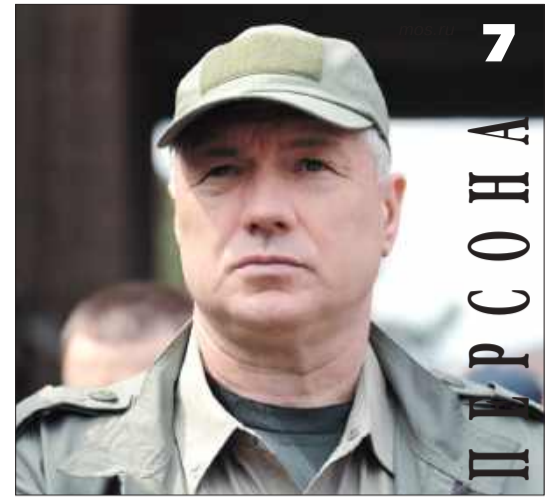
— А в разработке программы «Инфраструктура для жизни» вы принимали участие?

— С самого начала, с постановки задачи президентом. И Марату Шакирзяновичу надо спасибо сказать, что мы в этом тоже принимали участие. А по предложению Хуснуллина я еще и возглавил общественный совет нацпроекта, поэтому здесь мы полностью работаем вместе.

— А так бывает, что совсем какие-то маленькие истории, связанные с обращением к Вам избирателей, находят отражение в таких грандиозных программах?

— Да, например, в прошлом году мы приняли два закона, посвященных теме комплексного развития территорий. Информацию собрали, проведя пять или семь выездных заседаний комитета. И как итог нашего вояжа по стране родилось два блока больших существенных поправок в законопроект, который позволяет сельхозтерритории использовать под индивидуальное жилищное строительство.

Вопросы задавала Елена Рудникова



## Александр АВДЕЕВ Губернатор Владимирской области

Родился 12 августа 1975 года в Калуге. Окончил факультет машиностроения Калужского филиала Московского государственного технического университета (МГТУ) им. Н. Э. Баумана по специальности «инженер-механик», позже в том же вузе получил квалификацию экономиста-менеджера. Выпускник Московской международной высшей школы бизнеса «МИРБИС», Российской академии народного хозяйства и государственной службы. Женат, двое детей, сын окончил университет, дочка учится в школе. Любит рыбалку, играть на гитаре и что-то поделывать своими руками: построить, вскопать, посадить дерево.

— Марат Шакирзянович часто упоминает Владимирскую область как пример активного роста региона из-за развития дорожной сети. Как изменился дорожный ландшафт благодаря реализации национальных проектов и какие удачные объекты Вы можете выделить?

— В целом, если говорить о национальном проекте «Безопасные и качественные дороги», то речь идет о том, что люди каждый день видят результаты развития уличной дорожной сети и ремонта существующих дорог. А также появление новых элементов городской инфраструктуры и трасс.

Владимирская область значительно выиграла от того, что появилась современная трасса М-12, которая связывает восток и запад. Магистраль дошла уже до Екатеринбурга и дальше будет идти на восток. И это дает Владимирской области стимулы для экономического роста, причем во всех направлениях.

Мы видим, как растет туристический поток, а значит, создаются и совершенствуются объекты туристического сервиса.

К примеру, в городе Муроме благодаря этой трассе и появлению прекрасного моста через Оку население выросло. Оно уже больше 100 тысяч человек. А по планам еще вдвое увеличится. И Муром сейчас активно развивается в туристическом направлении, так как он интересен историей: Илья Муромец, Петр и Феврония. Вот такой эффект от трассы М-12.

Мы организовали особую экономическую зону, там формируется крупный промышленный кластер климатического оборудования.

Недалеко от трассы растет и Доброград — тоже особая экономическая зона. Это молодой город, который также имеет планы по наращиванию промышленности, туризма, жилищного строительства и так далее. С точки зрения удобства для людей новые дороги создают внутренние связи между городами и населенными пунктами и сокращают пробки. При подготовке к тысячелетию Суздаль был расширен участок дороги от Владимира до четырех полос на отрезке Большого Золотого кольца. Теперь туда из Москвы можно добраться за два часа.

Это нас тоже подстегивает к тому, чтобы делать дорожную инфраструктуру очень комфортной. В прошлом году мы провели фестиваль автотуризма. Приехало более 700 экипажей. И мы видим, что интерес к путешествиям на автомобилях растет. Появляются и новые заправки, и зоны отдыха.

— А москвичи к вам переезжают?

— По-разному. Есть бизнесмены, которые выбирают Владимирскую область местом для жизни и ведения бизнеса. Они развивают производство, приобретают недвижимость. Такие примеры есть.

Например, Доброград — молодой и растущий город, который привлекает в том числе людей, бегущих в буквальном смысле из Европы и из других стран мира от нетрадиционных ценностей. Вот один из специалистов Доброграда, Максим, переехал к нам из Германии и прописался, попросив президента дать ему гражданство.

Сейчас более 30 человек приехали к нам и выбрали проживание во Владимирской области: подали заявку либо уже получили гражданство. И это только начало. Таких регионов много — например, Калининград. А мы, конечно, будем им помогать перебраться, вести бизнес, перевезти семью поближе к традиционным российским ценностям и дальше адаптироваться, приобретая жилье...

— Ваш регион достиг целевых показателей по вводу жилья. Что помогло добиться такого результата еще до 2022 года?

— Безусловно, государственная поддержка молодых семей, ипотека, сельская ипотека. Это, конечно, стимулировало больше строить и больше вводить жилья.

Кроме того, действует программа расселения ветхого и аварийного жилья. Мы среди регионов, которые досрочно ее выполнили. И, конечно, еще газификация, которая до сих пор стимулирует строительство индивидуальных жилых домов. С приходом газа любая семья может себя чувствовать нормально в деревне и селе, так как условия не отличаются от городских. Это все вместе и дало такой эффект.

Сейчас, конечно, ситуация сильно поменялась. Процентные ставки значительно выросли, и рынок многоквартирных домов замер. Я уже говорил про Муром, Киржач, Доброград, в том числе и Владимир, где появляются новые компании, создаются новые рабочие места.

А в особой экономической зоне Киржача в перспективе ближайших десяти лет должно появиться от 3 до 5 тыс. новых рабочих мест. Соответственно, мы должны принять новый генеральный план и строить там жилье для приезжающих специалистов. И это будет стимулировать строительство многоквартирных и индивидуальных жилых домов.

Некоторые крупные компании создают предприятия и строят жилые комплексы, в которых помогают приобретать жилье своим специалистам с многодетными семьями и тем, кто вернулся со специальной военной операции. Такой поселок появится и во Владимирской области.

— В условиях высоких ставок на ипотеку остается шанс строить и заселять жилье за счет социально ответственного бизнеса?

— Да, может быть, сейчас первичный взнос и ипотека подороже, но мы видим, как бизнес начинает интересоваться этим направлением. И если есть задача привлечь и сохранить кадры, которые сейчас в дефиците, он начинает предлагать свои внутренние социальные программы для сотрудников, помогая оплатить первоначальный взнос или часть кредита. Это совместные усилия государства и бизнеса.

— Строительные компании, которые возводят у вас жилье, больше ваши, владимирские, или федеральные?

— Мы сейчас планируем привлечь ряд федеральных компаний. И ожидаем неплохие результаты с точки зрения создания комплекса жилых домов с хорошей инфраструктурой. С парками, бульварами, дорогами и зонами сервиса.

Федеральные инвестиции в строительство дорог и модернизацию коммунальной инфраструктуры стимулируют и частные инвестиции.

Благодаря развитию стекольного кластера — а Гусь-Хрустальный все-таки исторически столица этого производства в нашей стране — город в перспективе станет привлекательным для новых специалистов.

Поэтому во Владимире сейчас реализуются еще два, а в перспективе — четыре проекта комплексного развития территории. А также многоэтажки и коттеджная застройка. И это элемент общего решения социальных проблем.

Кроме того, актуально появление в районе социальных квартир для наших врачей и учителей, как и домов для сотрудников предприятий. То же касается и решения вопроса расселения ветхого аварийного жилья. И, конечно, на месте старых двухэтажных деревянных домиков должны появляться современные. Так мы создаем людям новые комфортные условия.

— Есть ли примеры обратной связи от жителей, чья жизнь существенно изменилась после открытия или реконструкции новых дорог? Какая конкретная история Вам известна?

— Мы уже говорили про трассу М-12. Вот муромляне серьезно ощутили на себе, что раньше до Мурома можно было доехать за 5 или больше часов, а сейчас от Москвы это 2,5–3 часа, а до Владимира так буквально час. То же ощутили и жители Гусь-Хрустального. Вот такая эта трасса М-12.

— Расскажите о Вашем опыте работы с Хуснуллиным.

— Марат Шакирзянович — очень энергичный человек. И его энергия передается всем, с кем он работает. Он не теоретик — он практик. Есть присказка: «Кто хочет добиться результата, тот ищет способы и методы, а кто не хочет — поводы и причины». Так вот, с учетом его энергии, видения, глубокого знания вопроса и практического опыта бессмысленно искать поводы или отговорки, потому что он знает, что можно и нужно делать.

Не реализовать проект, не сделать его вовремя или подвести невозможно, поскольку он точно знает, что можно, а что нельзя. И это все чувствуется, все, кто с ним работает, и поэтому ему доверяют, и его жизненному опыту, и его подходам. Он импонирует тем, кто добивается успеха и передает этот заряд всем, с кем сотрудничает. Поэтому Марат Шакирзянович, конечно, пользуется огромным уважением как практик и как руководитель.

Вопросы задавала Талина Кривцова

Марс ГАЗИЗУЛЛИН (Продолжение со стр. 6)

— Марс Мулланурович, какие новые технологии позволяют строить ускоренными темпами?

— При строительстве высоких опор мостов применяем скользящую опалубку. Это позволяет практически в два раза сократить сроки возведения опор. Там опалубка непрерывно поднимается, подливается бетон, вяжется каркас, и опора растет по 10 сантиметров каждый час.

— Какой участок от Москвы до Екатеринбурга больше всего запомнился?

— Восьмой этап. Это был мост через реку Волгу под Казанью — самый длинный по протяженности и действительно очень сложный. Возвести такой мост вообще непросто, а уж в сжатые сроки...

Еще была одна большая сложность — обеспечить логистику поставки материалов. В целом на М-12 мы завезли больше 32 млн тонн щебня. Сразу с РЖД организовали штабную работу и ежемесячно составляли планы на поставку, при этом еженедельно их отслеживали. А в конце реализации проекта, когда уже вышли на финишную прямую, даже в ежедневном режиме следили за доставкой материалов.

На отрезке Дюрюлю — Ачит было полегче, потому что там Урал поближе и можно было перевозить щебень еще и машинами.

В пике у нас работало до 30 тысяч человек и до 8 тысяч единиц техники. Я говорю только про трассу Москва — Казань. А Дюрюлю — Ачит мы начали, еще не закончив Москва — Казань.

И если 2023 год был еще ничего, то 2024 год выдался очень сложным по погодным условиям. Много дождей, высокий паводок и весной затопило карьеры. Дожди шли почти каждый день. Был план досрочно закончить этот участок к концу 2024 года, но удалось это сделать только в контрактные сроки.

— Можете рассказать, как сейчас обстоят дела на трассе М-12?

— Меня больше всего радует, что эта трасса очень востребована. И многие знакомые высказывают искреннюю благодарность, потому что сегодня в Казань на самолете полететь — это час до аэропорта, потом долететь до Казани и до центра добраться. Все займет примерно 4,5 часа. На машине время в пути — 6 часов. Но здесь ты ни от чего не зависишь и ни к кому не привязан. С учетом сложностей в аэропортах и задержек рейсов в последнее время очень актуально стало просто сесть и доехать.

— На Ваш взгляд, что является характерной чертой и уникальным профессиональным преимуществом Хуснуллина? Чем он Вас удивляет?

— Своей целеустремленностью. И несмотря на всю занятость, Марат Шакирзянович всегда, если к нему обратиться за помощью — ну, скажем, ускорить решение с губернаторами, — всегда реагирует, подключается и помогает, понимая, что из маленьких побед складывается большая победа.

Поэтому то, что нам так быстро удалось решить с сетевиками, произошло благодаря его личному участию: и с Миллером договорился, и пару раз с сетями помогал. Удалось в кратчайшие сроки обеспечить переустройство всех сетей. Кроме того, осуществлялся постоянный контроль.

Мы отчитывались, как выполняются графики по системе «Светофор», которая сейчас активно используется Минстроем РФ, а зародилась она вообще-то в Татарстане на спортивных объектах Универсиады.

— Почему «Светофор»?

— В графике объект или регион отображается в разных зонах. Зеленый цвет — значит, идешь по графику. Желтый — немного отстаешь, а если красный, значит, пора меры принимать. Вот этот постоянный контроль, сопровождение и помощь дали свои результаты.

(«Светофор» — многоуровневая оценка регионов по 35 критериям, которые позволяют комплексно оценивать усилия руководителей по созданию благоприятных условий для строителей. — Прим. ред.)



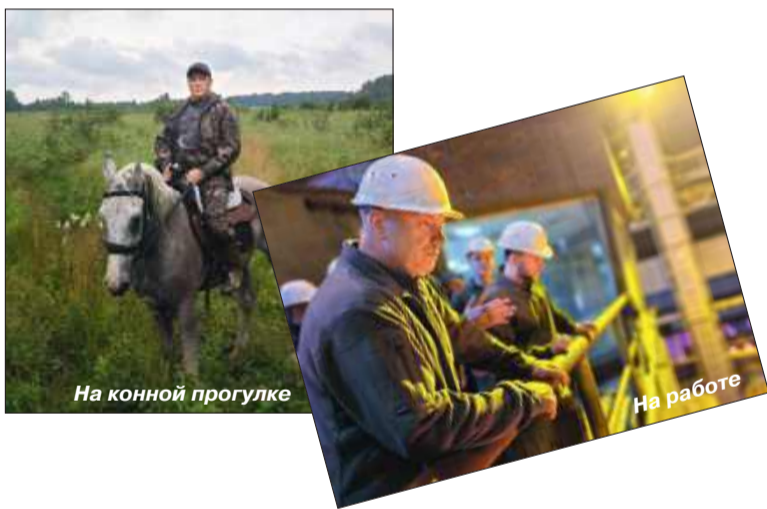
ТАКОЙ РАЗНЫЙ ХУСНУЛИН



В школьные годы



С любимым псом Каспером в лесу



На конной прогулке

На работе



На тихой охоте



С главой Республики Тыва В. Ховалыгом в кабинете

## МАРАТ ХУСНУЛИН ПОДЕЛИЛСЯ ИНТЕРЕСНОЙ НОВОСТЬЮ В СВОЕМ ТЕЛЕГРАМ-КАНАЛЕ

— На скоростной трассе М-12 «Восток» появилась музыкальная разметка. Отличный интерактив для автомобилистов!

Первую такую разметку в России нанесли в прошлом году на М-11 «Нева». Проехать под «Калинку-малинку» теперь можно и тем, кто едет из Москвы в Казань, на 144-м километре трассы М-12 во Владимирской области.

Также «Автодор» запланировал нанести музыкальную разметку на 259-м километре во Владимирской области по направлению в Москву и на 412-м — в Нижегородской области в сторону Казани.

Тут хочу отметить, что главная цель такого музыкального участка — совсем не развлечение. Разметка помогает водителям не заснуть за рулем, повышать их внимание и будет способствовать основной задаче — снижению числа ДТП.



Знак начала музыкальной разметки на полосе

## Алексей АНДРЕЕВ Председатель Совета директоров холдинга «Автобан»

Родился 13 августа 1959 года в городе Москве. Окончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «инженер-строитель автомобильных дорог».

— Алексей Владимирович, что изменилось в отрасли, когда ее возглавил Марат Шакирзянович Хуснуллин?

— Была утверждена пятилетка, которая предусматривает строительство транспортной сети по всей России. И теперь есть четкий план. Кроме того, появился термин «опорная сеть» — магистрали, образующие основу транспортной системы, к которой примыкают все остальные дороги.

Значимым достижением стало и постановление правительства, которое позволило компенсировать рост цен на материалы во время пандемии, ранее не предусмотренный в начальной цене. Это спасло отрасль, потому что улучшило экономику и компаний, и проектов в целом.

## Александр ЦЫБУЛЬСКИЙ Губернатор Архангельской области

Родился 15 июля 1979 года в Москве в семье военных. Окончил Военный университет Министерства обороны РФ, Московский институт международного бизнеса при Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития РФ. В Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) получил диплом по программе «мастер делового администрирования» МВА. Окончил первый поток программы кадрового управленческого резерва государственной службы на базе Высшей школы государственного управления РАНХиГС (так называемая «Школа губернаторов»).

Женат, воспитывает ребенка. Владеет английским, греческим и французским языками. Увлекается теннисом, стендовой стрельбой, охотой и рыбалкой, также играет в хоккей и занимается горнолыжным спортом.



— Александр Витальевич, расскажите, как в вашей области происходил отбор опорных населенных пунктов? Сколько их на вашей территории?

— В 2015–2016 годах, работая заместителем министра экономического развития Российской Федерации, я принимал участие в разработке первой редакции стратегии пространственного развития. И мне очень приятно, что сегодня этот термин звучит уже из уст высокопоставленных, ответственных людей. Действительно, эта стратегия становится эффективным инструментом развития территорий. Для нашей страны это крайне важно, и для Архангельской области в частности. В этом плане она очень непростой субъект, так как у нас много земель при небольшом количестве населения.

В этом смысле мы должны очень аккуратно подходить именно к основам такой трансформации.

Раньше я был одним из главных оппонентов программы развития через опорные населенные пункты, потому что считал, что принцип эволюционного роста должен работать одновременно для всех территорий страны.

И только став руководителем субъекта Российской Федерации, я понял, что это труднодостижимо. В теории звучит замечательно, а на практике нет ни одной страны в мире, которая могла бы себе позволить развитие каждого населенного пункта и создание в нем идеальных условий.

Объясню почему. Вот Архангельская область определила для себя 26 опорных населенных пунктов для улучшения качества жизни в них. И Марат Шакирзянович меня даже журил, говорил, что мы многовато населенных пунктов обозначили в качестве опорных. Однако в Архангельской области примерно 4000 населенных пунктов. Из них 26 — всего-то чуть больше, чем 0,5 процента. Но при этом в этих опорных населенных пунктах проживает 77 процентов населения области. То есть по итогам подавляющее большинство жителей нашей области ощущают на себе улучшение качества жизни за счет программы «Инфраструктура для жизни».

## Вячеслав ПЕТУШЕНКО Председатель правления государственной компании «Российские автомобильные дороги»

Родился 20 февраля 1959 года в поселке Межа Калининградской области.

Окончил Ленинградский инженерно-строительный институт. Награжден медалями «За безупречный труд и отличие» III степени страны (2014), «За строительство транспортных объектов» (2018), имеет знак «Почетный строитель России». Женат, есть сын и дочь.



— Трассу М-12 мы построили вовремя. За год из Москвы в Казань по новой трассе стало ездить больше машин, чем из Москвы в мой любимый Санкт-Петербург, да еще я в нем и давно прописан.

Но сегодня это тупиковый город. Все грузы пошли на восток. Если среднее расстояние перевозки в стране 51 км, то по трассе М-12 — 332 километра.

Вот и из Омска до Санкт-Петербурга по автомобильной дороге сегодня можно проехать на 16 часов быстрее. Самое главное достояние этой трассы — сэкономленное время в пути. А еще мы замечаем огромный эффект от нее для городов, которые находятся рядом с трассой: Ульяновск, Саранск, Самара... И Арзамас теперь стоит рядом с трассой, и там за год в два раза увеличился поток туристов. В Суздале — на 30 процентов.

Конечно, сыграло свою роль и то, что мы стали больше любить свою Родину, когда стали меньше ездить за рубеж. Но самое главное, мы стали быстрее добираться из одной точки нашей огромной страны в другую. А Екатеринбург, наверное, собрал больше всего бонусов в этом году за счет запуска М12.

Кроме реконструкции всей трассы построили еще отрезок 275 километров абсолютно новой дороги из Дюртюли в Ачит. По сравнению с альтернативной бесплатной дорогой, длина которой — 434 км, это позволяет сэкономить 159 километров.

Если раньше по этой дороге ездило 1700 грузовиков, то сегодня уже более 4000. То есть экономика нашей страны за счет этой трассы начинает расти.

Даже скажу больше: если мы посмотрим на эти 4000 населенных пунктов, там вообще открывается удивительная картина — 1600 населенных пунктов с населением ноль. Еще больше тысячи населенных пунктов с населением меньше десяти человек. Вот та пространственная структура, с которой мы сегодня работаем.

Поэтому определение развития опорных населенных пунктов — это сегодня критически важная задача для того, чтобы обеспечить улучшение качества жизни людей. Как объяснить жителям, которые могут подумать, что мы улучшаем качество жизни только в 26 населенных пунктах, а все остальные остаются за бортом, хотя это абсолютно не так?!

Существуют основные функции власти, за которые отвечает каждый губернатор: обеспечение защиты и безопасности людей и соблюдение их конституционных прав. Это и судебная система, и правоохранительные органы, и гарантия эффективного инвестирования тех средств, которые мы получаем от налогоплательщиков в виде отчислений бюджета разных уровней.

От того, насколько эффективно мы будем инвестировать эти средства, насколько большую экономическую отдачу от этого мы получим, ресурсов на развитие территории будет больше. И они распределятся на основную территорию региона. Таким образом, основополагающие принципы определения опорного населенного пункта для каждого губернатора — это точки социально-экономического роста и положительный демографический прогноз.

Если населенный пункт отвечает этим требованиям, значит, его надо развивать. И дальше создавать условия для того, чтобы люди из деревень, где проживает меньше 10 человек, могли улучшать условия жизни. В том числе стимулировать их переезд в опорные населенные пункты. И мы в Архангельской области разработали программу из 700 мероприятий для развития 26 опорных населенных пунктов.

Сейчас самое важное — сделать все, чтобы они были обеспечены полным рублем, потому что это важный фактор. И здесь надо понимать, что где-то у нас есть определенные опасения о возможном недофинансировании этих программ, но это рабочие моменты.

А еще, наверное, важно сказать, что сегодня, определив эти опорные населенные пункты и получив инструменты для их развития в виде национального

проекта «Инфраструктура для жизни», нужно еще проработать по каждому такому пункту программу социально-экономического роста с абсолютно исчисляемыми показателями в виде налогов, экономических активностей и демографической ситуации на ближайшие 5 лет.

— Расскажите о Вашем опыте работы с Хуснуллиным.

— Мы взаимодействуем достаточно много. Я считаю, что это один из самых профессиональных людей, которых я встречал в области строительства и регионального развития. Стиль работы у него очень напористый, требовательный и в то же время дающий реальный результат. Человек не про то, чтобы поговорить на какие-то темы. Он нацелен на достижение конкретного результата и умеет его достигать.



А. Цыбульский и М. Хуснуллин во время визита в Архангельскую область

