

2
(88) 2019

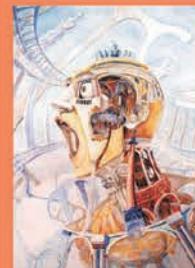
СВ

СТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЕСТНИК

ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

- **О ГЛАВНОМ**
- **ТРАНСПОРТНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА**
- **СТРОИТЕЛЬСТВО**
- **НАУКА – ПРОИЗВОДСТВУ**

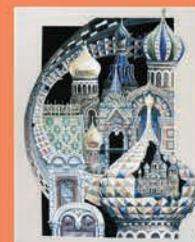




НАБОР УЧАЩИХСЯ НА АРХИТЕКТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННУЮ ПОДГОТОВКУ

По программе обучения, рекомендованной к внедрению УМО
по архитектурному образованию РФ

- **ГРУППЫ ДОШКОЛЬНИКОВ 5-6 ЛЕТ
И ШКОЛЬНИКОВ 1-11 КЛАССОВ**
- **ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ ДЛЯ АБИТУРИЕНТОВ**
по рисунку, композиции, черчению
 - ежегодные с октября по май
 - краткосрочные (ежегодно в июне)
 - интенсивные (ежегодно в июле)
- **ОЧНО-ЗАОЧНЫЕ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ**
в дни школьных каникул (в т.ч. для иногородних)

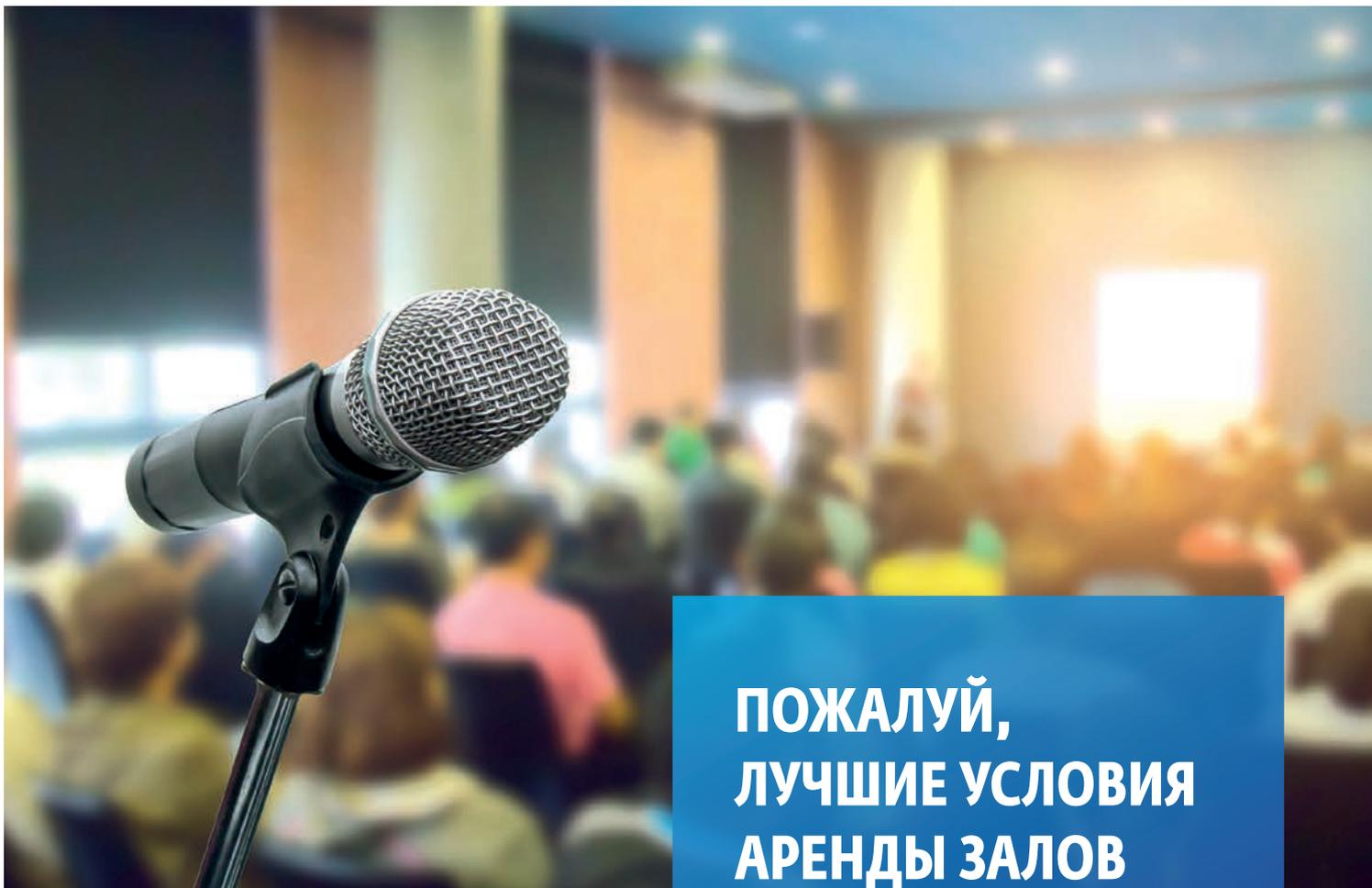


Скидки к стоимости обучения!

Преподаватели-высококвалифицированный состав АРХИД ТИУ,
члены Союзов архитекторов, дизайнеров, художников России.



Запись по телефону: + 7 (3452) 28-37-03



ПОЖАЛУЙ, ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ АРЕНДЫ ЗАЛОВ ДЛЯ МЕРОПРИЯТИЙ

БОЛЕЕ 20 ВАРИАНТОВ РАЗНОЙ
ВМЕСТИМОСТИ И ПЛОЩАДИ

**ОПОРНЫЙ ВУЗ
РОССИИ**

КОНФЕРЕНЦ- ЗАЛЫ	ОТ 5 000 Р/ЧАС	ТРЕНАЖЕРНЫЕ ЗАЛЫ
ОТ 6 000 Р/ЧАС	АКТОВЫЕ ЗАЛЫ	ОТ 500 Р/ЧАС
СПОРТИВНЫЕ ЗАЛЫ	ОТ 1 200 Р/ЧАС	ОТКРЫТЫЕ СПОРТИВНЫЕ ПЛОЩАДКИ ОТ 500 Р/ЧАС

ВЫБИРАЙТЕ ПЛОЩАДКУ
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СПОРТИВНЫХ
СОСТЯЗАНИЙ, СЕМИНАРОВ,
КОРПОРАТИВНОГО ФИТНЕСА,
КОНФЕРЕНЦИЙ И ФОРУМОВ.

Дополнительно можно заказать музыкальное, световое
и видеооборудование, организовать работу судей
и тренеров.



Г. ТЮМЕНЬ, УЛ. ВОЛОДАРСКОГО, 38, КАБ. 409
ТЕЛ. (3452) 39-03-74, (3452) 28-39-89

tyuiu.ru



СТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЕСТНИК

УЧРЕДИТЕЛИ

- Главное управление строительства Тюменской области
- Тюменский индустриальный университет

ИЗДАТЕЛЬ

Тюменский индустриальный университет

**ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ ПРИ
ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОДДЕРЖКЕ
ДЕПАРТАМЕНТА СТРОИТЕЛЬСТВА
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА
ПРАВИТЕЛЬСТВА ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
ДЕПАРТАМЕНТА СТРОИТЕЛЬСТВА
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО
ОКРУГА – ЮГРЫ**

СОСТАВ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА:

Председатель совета:

А.В. Набоков — директор Строительного института Тюменского индустриального университета

Члены совета:

С.В. Шустов — заместитель губернатора Тюменской области, начальник Главного управления строительства Тюменской области, член Президиума Правительства

А.А. Кучерявый — директор Государственного автономного учреждения Тюменской области «Управление государственной экспертизы проектной документации»

А.П. Малышкин — заведующий кафедрой проектирования зданий и градостроительства Тюменского индустриального университета

Я.М. Хайтин — директор АУ ЯНАО «Управление государственной экспертизы проектной документации»

В.Н. Нанак — первый заместитель директора ОАО «ЮТЭК региональные сети»

М.В. Бабийчук — председатель правления СРО Союз «Строители ЯНАО»

А.В. Табанаков — председатель Тюменского отделения Союза архитекторов России

В.В. Воронцов — директор Департамента образования Администрации города Тюмени

РЕДАКЦИЯ

А.П. Малышкин — руководитель издания
Е.А. Маслова — главный редактор
Н.В. Вахрушева — редактор, корректор
С.Н. Николюк — верстка

О ГЛАВНОМ

Дорогами развития по Ямалу
Интервью с А.В. Ситниковым 4

Университет новой формации
Интервью с В.В. Ефремовой 8

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Куда уходит тюменский
дорожный горизонт
Интервью с А.Н. Чистяковым 18

Транспортная инфраструктура:
приоритеты Югры 26

Юрий Зинчук о тюменских дорогах
и профессиональных мечтах 29

Родному городу –
качественные дороги 34

СТРОИТЕЛЬСТВО

Тобольск: большие планы,
счастливое будущее 38



СТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЕСТНИК

АДРЕС РЕДАКЦИИ, ИЗДАТЕЛЯ

625001, г. Тюмень,
ул. Луначарского, 2,
Тюменский индустриальный
университет, к. 232
Телефон/факс (3452) 28-37-50
E-mail: vestnik@tyuiu.ru

Журнал зарегистрирован
в Управлении Федеральной службы по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций по Тюменской
области, Ханты-Мансийскому автономному
округу – Югре и Ямало-Ненецкому
автономному округу

Свидетельство ПИ № ТУ72-01369
от 14 июля 2016 г.

РЕКЛАМНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ ДОЛЖНЫ УДОВЛЕТВОРЯТЬ СЛЕДУЮЩИМ УСЛОВИЯМ:

Проекты PSD PhotoShop, CDR CorelDRAW,
все шрифты преобразовать в кривые.
Картинки, вставленные в CorelDRAW,
не менее 300 dpi

Растровые изображения
(фотографии, логотипы):
в формате TIFF с разрешением 300 dpi

Отпечатано
в типографии ООО «Стэнком»
Московская обл., г. Москва, ул. Большая
Академическая, дом №4 пом. IV, корп. 1, оф.3,
т.: (8332) 228-297
Тираж 600 экземпляров

За содержание рекламных объявлений
ответственность возлагается
на рекламодателя

Все товары и услуги подлежат обязательной сертификации

При перепечатке материалов
ссылка на «Строительный вестник»
обязательна

РЕДАКЦИЯ ЖДЕТ
ВАШИХ ОТКЛИКОВ
И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Подписано в печать 02.07.2019 г.
Дата выхода 14.07.2019 г.
Цена свободная

**Реклама
Онлайн**
агентство полного цикла
Наше издание
представлено
в системе
www.reklama-online.ru

ООО «Группа Компаний «Реклама Онлайн», г. Новосибирск, ул. Кемерово-Демидова, 15А, ОГРН 1105478018361

© Строительный вестник Тюменской области

НАУКА – ПРОИЗВОДСТВУ

Д.А. ЗАХАРОВ, М.А. ПЕРЕВОЗКИН,
Е.С. ПОЛЯНСКАЯ

Изменение параметров дорожного
движения при актуализации схемы
развития транспортной инфра-
структуры на примере г. Тюмени 44

А.Г. ЖУЛИН, А.Д. ИЛЬИН

К вопросу истории технологической
схемы очистки воды г. Тюмени..... 50

СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

Славное студенческое братство

Беседа с А.В. Юрченко
и А.В. Заболотских 57

Траектория развития на всю жизнь,
или Как эффективно учиться

Интервью с А.В. Медведевым 66

В.Н. АКСЮТА, Л.А. ТИПИКИНА

105 лет дворцу Затюменки 70

На первой странице обложки:
мост через реку Туру, г. Тюмень

ДОРОГАМИ РАЗВИТИЯ ПО ЯМАЛУ

С 2019 года приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» стал частью масштабного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», реализуемого по поручению президента Российской Федерации в период 2019–2024 годов. Об участии в нем Ямало-Ненецкого автономного округа и ходе строительства значимого объекта региона – Северного широтного хода – журналу «Строительный вестник Тюменской области» рассказал первый заместитель губернатора округа Алексей Викторович Ситников.

– В Ямало-Ненецком автономном округе предприняты все меры, чтобы цели и задачи национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» были выполнены. В округе разработан региональный проект, который предусматривает достижение целевых показателей – до 2024 года улучшить качество автомобильных дорог и привести их в соответствие с нормативными требованиями.

Мы подошли к вопросу комплексно. Работы проведем не только в городских агломерациях, местах концентрации ДТП, но также на региональных и межмуниципальных дорогах.

Первая задача – увеличить протяженность региональных трасс в округе с 66,1 до 67,7 %. Вторая – привести к требуемому нормативному состоянию сети автомобильных дорог Салехардской городской агломерации с 43,3 до 85 %. В ее состав входят автомобильные дороги Салехард – Лабытнанги, а также улично-дорожная сеть этих городов.



Первый заместитель губернатора ЯНАО А.В. Ситников, губернатор ЯНАО Д.А. Артюхов и директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства округа М.В. Першиков в Москве



Ямальская делегация на рабочей встрече с министром транспорта РФ Е.И. Дитрихом

Работы предстоит провести на нескольких десятках объектов. Это 11 участков автодороги Сургут – Салехард, дороги Ноябрьск – Вынгапуровский, Тарко-Сале – Пурпе, Лабытнанги – Харп и подъезд к городу Ноябрьск.

Остановлюсь подробнее на строительстве автомобильной дороги Сургут – Салехард и непосредственно участке Надым – Салехард. Этот объект является одной из приоритетных задач программы «Сотрудничество». Все мы понимаем, какое огромное значение для развития экономики трех регионов имеет эта дорога, и нам просто необходимо завершить стройку как можно быстрее.

Задачи сформулированы и подтверждены в рамках рабочей встре-



чи министра транспорта России Евгения Дитриха с губернатором региона Дмитрием Артюховым. Лимиты в части дорожного строительства определены. Подрядчики к выполнению работ готовы, поставленная задача по завершению строительства дороги в 2020 году будет выполнена.

Только в этом году нашим дорожникам предстоит обеспечить ввод 72 км трассы в щебне, а к концу 2020 года открыть сквозной проезд по дороге Надым – Салехард.

Однако работы этим летом будут кипеть не только здесь, но и на других участках ямальских дорог. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется проведение работ на дорогах регионального и межмуниципального значения общей протяженностью почти 90 км. Это строительство 59 км, капитальный ремонт 7,5 км, а также ремонт 23 км. Только в районе окружной столицы отремонтируют, в том числе капитально, участки протяженностью 10 км.

Отмечу, капремонт, ремонт и строительство объектов проведут с помощью инновационных технологий и современных материалов. Например, система автоматизированного управления линиями светодиодного освещения улично-дорожной сети позволит освещать требуемым уровнем яркости необходимые для безопасного движения участки дорог. А применение геосинтетических материалов в слоях оснований и покрытий дорожных одежд позволит продлить срок их службы.

Кроме того, в рамках проекта на региональных дорогах установят около 80 стационарных камер автоматической фото-видеофиксации нарушений ПДД – 8 из них уже в этом году, – а также автоматические пункты весогабаритного контроля транспортных средств.

Говоря о проекте Северный широтный ход, могу отметить, что его значимость для нашего региона и России в целом трудно переоценить. Данный проект вошел в утвержденный Правительством Российской Федерации комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью федерального проекта «Северный морской путь». Проект ускорит развитие транспортной инфраструктуры в регионе,



Ямальские дорожники приступили к ремонту и строительству



Строительство автодороги Салехард – Надым

позволит получить положительный экономический эффект.

Мы соединим в единую сеть участки Северной и Свердловской железных дорог. Для этого необходимо построить мост через реку Обь между городами Салехард и Лабытнанги, железнодорожную часть моста через реку Надым, соединить Салехард и Надым железнодорожной линией, а также провести реконструкцию действующих участков железной дороги.

Осенью прошлого года было подписано концессионное соглашение о строительстве объектов Северного широтного хода. Проект не простой. Необходима детальная проработка технических решений.

Например, мост через Обь – уникальный в российской практике технический объект такого масштаба, создаваемый в условиях Крайнего Севера. Для успешного строительства этого сложнейшего сооружения необходима колоссальная работа по всем видам инженерных изысканий, которая позволит приступить к его реализации уже в следующем году.

Сегодня на всех объектах Северного широтного хода, включая мост и линию Салехард – Надым, ведется работа по оформлению и предоставлению земельных участков, осуществляются инженерные изыскания и подготовка проектной документации, которая будет передана на государственную экспертизу, иные мероприятия, необходимые для получения разрешения на строительство и начало строительных работ.



В перспективе среднегодовая загрузка линии в западном направлении составит около 23,1 млн тонн грузов в год. Основной грузовой поток будет представлен главным образом углеводородным сырьем (газовый конденсат, ШФЛУ, побочные продукты добычи), следующим на экспорт, а также сырой нефтью и полиэтиленом, производимым на мощностях Новоуренгойского газохимического комплекса.

В восточном направлении в основном предполагается направление грузов освоения (ЖБИ, трубы, материалы и оборудование и т.д.) в объеме до 0,8 млн тонн в год.

Таким образом, перспективные объемы перевозок по Северному широтному ходу составят 23,9 млн тонн грузов в год.

В соответствии с условиями концессионного соглашения, графиком проектирования и строительства объектов Северного широтного хода, проект планируется реализовать в течение четырех лет. В настоящее время, в соответствии с подписанным концессионным соглашением между Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор) и ООО «СШХ» и согласованным графиком проектирования и строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» выполняется комплекс инженерных изысканий, а также разработка проектной документации.

Особо отмечу, что на Ямале традиционно уделяется повышенное внимание соблюдению экологических требований при создании объектов инфраструктуры, в связи с чем проектом Северного широтного хода будут предусмотрены все требования водоохранных мероприятий: сбор и очистка сточных вод, соблюдение режима водоохранных зон, применение материалов, не оказывающих вредного влияния на состав воды и т.д., а также будет проводиться комплексный экологический мониторинг.

Вместе с тем, речь идет не только об экологических технологиях строительства, но и об организации оленьих переходов на всем протяжении дороги.

Фото предоставлены пресс-службой Департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО



Стратегический участок Северного широтного хода – автодорога Салехард – Надым

УНИВЕРСИТЕТ НОВОЙ ФОРМАЦИИ

Современный мир – это мир возможностей и колоссальной конкуренции. Между собой конкурируют не только люди, корпорации, но и целые государства. Борьба последних идет как за природные, так и за человеческие ресурсы, если точнее – за талантливых, умных, активных специалистов, готовых работать, творить, удивлять, развиваться, предлагать нестандартные решения и двигать экономику вперед. Огромная ответственность за формирование таких специалистов, умение обнаружить их перспективные точки роста, развить таланты ложится на образовательные учреждения, прежде всего – высшего звена.

О приоритетных задачах современного высшего образования, взаимодействии вузов с бизнесом и государством, специфике подготовки специалистов будущего рассказывает и.о. ректора Тюменского индустриального университета Вероника Васильевна Ефремова.



*В.В. Ефремова,
и.о. ректора ТИУ*

Кадры XXI века

– Сегодня индустрия и Правительство страны расставляют акценты по-новому: основной тренд – цифровые технологии и их массовое использование, а также глобальная цифровизация отраслей. Индустриальное образование в классическом его понимании не позволяет готовить эффективные кадры для такой экономики. Быстро меняющийся мир обязывает вузы брать курс на формат Индустрии 4.0: мы, как основной поставщик кадров, должны ответить на все вызовы современности.

Стратегия инженерного вуза основывается на подготовке специалистов с абсолютно иной ментальностью, а значит, необходим новый подход к проектированию образовательных программ, их содержанию и самой вузовской инфраструктуре. Проектный формат обучения, внедрение в образовательный процесс современных форм работы, позволяющих нашим обучающимся реализовать себя в роли технологических предпринимателей, направлены на достижение этой цели.

Как это осуществляется на практике, понятно на примере Высшей инженерной школы ЕГ. За первый год работы Школой отработан механизм интеграции процесса получения теоретических знаний и практических навыков через внедрение проектной деятельности. Такой сложный процесс позволяет студентам через учебные проекты, идущие от простых инженерных задач к сложным, осознать, зачем они изучают те или иные разделы математики, физические законы или химические формулы, и научиться использовать эти фундаментальные знания в своей будущей производственной деятельности.

Да, учиться стало гораздо сложнее, занятость студентов колоссальная. Ведь помимо обязательных курсов каждый из них в команде единомышленников предлагает собственное решение актуальной задачи отрасли, представляет его экспертам – профессионалам предприятий-партнеров университета («Роснефть», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Сургутнефтегаз», «Шлюмберге» и др.). Но мы уверены, что именно такой подход позволит нашим выпускникам быть конкурентоспособными и высоко востребованными у работодателей. Миру нужны инженеры-изобретатели, инноваторы новой формации.

Нельзя не отметить, что и с точки зрения подходов преподавателей к образовательному процессу произошли значительные изменения. Каждый сотрудник университета стремится использовать современные знания, мировой опыт для проектирования собственного курса, а не рассказывать теорию по устаревшим источникам.





Губернатор Тюменской области А.В. Моор награждает победителей и призеров студенческой олимпиады «Я – профессионал», среди них – студенты ТИУ

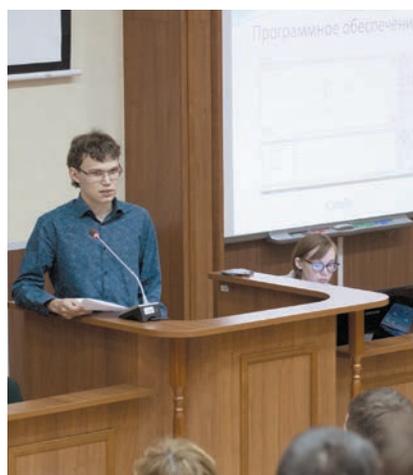
Иными словами, сегодня университет меняет архитектуру образовательных программ, берет на себя ответственность по подготовке специалистов, способных адаптироваться к изменениям технологий и профессиональной среды, умеющих встраиваться в систему разделения труда будущего, обладающих высокой степенью восприимчивости нововведений, быстрой коммуникативной адаптацией, цифровой грамотностью. Так, компетенции, получаемые при решении проблемно ориентированных проектов, позволят выпускнику активно участвовать в процессах изменения производственных, бизнес- и технологических циклов, отлично разбираться в технологических инновациях, быть готовыми предлагать амбициозные проекты и брать на себя ответственность за них, быть способными к созданию новых рабочих мест, отраслей знаний и экономики.

Такая смена курса качественно меняет и роль студентов в образовательном процессе. Они уже не просто пассивные слушатели определенного набора курсов, подчиненные директивам преподавателей. Индивидуализация образования – неотъемлемая часть мировой высшей школы. И в нашем регионе ТИУ будет первым инженерным вузом, реализующим данную образовательную модель. Первокурсники Института транспорта станут первыми, кому будет предоставлена возможность обучаться по самостоятельно сформированному «открытому» профилю. В зависимости от персональных образовательных потребностей студента он сможет выбирать дисциплины из основного перечня, дополнительные курсы, форму подачи материала, а также в качестве критерия рассматривать персону преподавателя.

Учебный план подразумевает наличие ядра – 60 % общеобразовательных дисциплин – и вариативной части – до 40 %. Последняя включает в себя более 100 курсов на выбор. Кроме того, обучающимся будет предложен курс в рамках дополнительного профессионального модуля.

Сформировать персональный образовательный маршрут первокурснику помогут руководители образовательных программ, несущие ответственность за качество подготовки выпускника, тьюторы, и конечно, работодатели, заинтересованные в штате сотрудников, квалификация которых подтверждена результатами независимой оценки.

Стоит отметить, что все образовательные программы разработаны на основании заказа предприятий-партнеров авторским коллективом руководителей профилей. Как и прежде наша основная цель – выпустить высококлассных инженеров. Но это будут уникальные специалисты, которые, придя на предприятие, будут иметь минимальные адаптационные потребности и максимально быстро смогут интегрироваться в профессиональную среду.



С 2020 года перечень направлений подготовки с использованием данной модели будет расширен. Это еще один шаг опорного вуза на пути к формированию инженеров новой ментальности, способных решать реальные задачи современной индустрии.

Мы стараемся оперативно реагировать на запросы общества и открывать новые направления подготовки. В 2019/20 учебном году университет планирует реализацию программ по направлениям «Наноматериалы», «Интеллектуальные системы в гуманитарной сфере», «Ландшафтная архитектура». В вузе стартовал проект «Арктическая магистратура», в рамках которого мы будем готовить специалистов, владеющих компетенциями, необходимыми для освоения и развития северного форпоста страны. Такой опыт и в проектном, и в образовательном пространстве пока не осуществляет ни один отечественный вуз.

В рамках реализации Национальной технологической инициативы и проекта «Университет НТИ «20.35», полноправным участником которого в краткосрочной перспективе станет и ТИУ, будет осуществляться подготовка лидеров компаний и специалистов, работающих на новых глобальных рынках.

Помимо диплома у выпускника будет свой цифровой профиль компетенций, отражающий его реальные достижения.

25 образовательных программ университета вошли в перечень лучших образовательных программ инновационной России в рамках совместного проекта Национального центра общественно-профессиональной аккредитации, Гильдии экспертов в сфере профессионального образования и журнала «Аккредитация в образовании».

Конечно, все усилия вуза направлены на то, чтобы наши выпускники заняли достойное место в жизни и могли максимально эффективно использовать полученные знания, навыки. Мы уже добились хороших результатов: по данным мониторинга эффективности деятельности вузов Минобрнауки России, проведенного в 2018 году, доля трудоустройства выпускников ТИУ составляет 85 %. Считаю этот результат достойным подтверждением, во-первых, высокого уровня подготовки выпускников и качества получаемого ими образования, а во-вторых – показателем слаженной работы Центра карьеры, дирекций институтов, выпускающих кафедр и других подразделений вуза.

В университете существует информационная платформа, позволяющая отслеживать индивидуальную траекторию трудоустройства каждого выпускника. Но прежде чем выпускник определится с местом работы, у него есть возможность подготовиться к этому важному этапу в жизни. Помимо проектной деятельности, развивающей когнитивные навыки обучающихся, и индивидуализации траектории обучения, о которых мы уже говорили, университет проводит интерактивное обучение в рамках программ, способствующих развитию социально-поведенческих навыков. Это сессии по деловым коммуникациям и повышению уровня деловой культуры, эффективной и бесконфликтной работе в команде, управлению стрессом, социальной мобильности, активности, инициативности.

Сетевизация образовательного пространства позволяет сконцентрировать лучшие обучающие практики различных образовательных организаций, корпоративных университетов, представителей бизнес-сообщества на одной платформе.

В рамках производственной и преддипломной практики наши студенты знакомятся с деятельностью предприятий-партнеров, получают первый профессиональный опыт и осваивают новые компетенции.

Практико-модульное обучение, которое широко внедряется ТИУ с 2016 года, предусматривает реализацию практических занятий на площадках передовых в своей области организаций. Формат практико-модульного обучения предполагает первичную интеграцию специалиста в корпоративную среду компании, что при дальнейшем трудоустройстве облегчает процесс его адаптации.

Наконец, участие в движении студенческих строительных отрядов – это прекрасная возможность получить профессиональный опыт на предприятиях Тюменской области, ХМАО, ЯНАО и других регионов России, принять участие во Всероссийских студенческих стройках.

Кроме того, Институт дополнительного и дистанционного образования ТИУ реализует порядка 300 программ дополнительного профессионального образования, а также проводит обучение различным рабочим профессиям. Для наших обучающихся это возможность получить навыки, которые им пригодятся в будущем, например, при прохождении учебной практики. Имея на руках «корочки» рабочего, они смогут на предприятии приобрести более квалифицированный рабочий опыт.



На пути к успеху важен каждый шаг

Регулярно реализуются проекты, способствующие развитию компетенций и потенциала к трудоустройству. Они помогают сориентироваться в трендах рынка труда и определиться с будущим местом работы. Это ежегодная Ярмарка выпускников и Дни компаний – мероприятия, в которых традиционно участвуют крупнейшие стейкхолдеры России («Роснефть», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Транснефть», «Сибур-Холдинг», «Сургутнефтегаз»). Наши студенты – участники профориентированных проектов, в том числе проектов предприятий-партнеров, Тюменского нефтегазового форума и не только... Открытые конкурсы, конференции, вебинары, коммуникационные сессии, технические экскурсии, встречи с представителями компаний, конкурсы профессионального мастерства «Славим человека труда», WorldSkills Russia, «Труд крут», Международный инженерный чемпионат «Case in» – у наших студентов немало возможностей заявить о себе.

Примерно 3 % выпускников выбирают карьеру индивидуальных предпринимателей. В вузе реализуются проекты, позволяющие обучающимся приобрести дополнительные компетенции и знания в сфере индивидуального и малого предпринимательства и в перспективе успешно реализовать свой потенциал: «Время действовать!», «СИП» (студенческая инновационная платформа), «Бизнес-класс» (программа развития навыков предпринимательства, разработанная Google совместно со Сбербанком).

Важно, что качество образовательных услуг Тюменского индустриального университета ценится далеко за пределами России – это факт! Сегодня в университете на всех образовательных уров-



нях обучается более 1500 иностранных граждан – представителей более 46 стран мира: от близких к нам стран СНГ до далеких африканских государств и стран Латинской Америки. При том, что все границы для получения высшего образования сегодня открыты, и у молодых людей есть выбор, где учиться, они выбирают наш индустриальный университет. Это говорит о многом.

Наши выпускники востребованы не только в России, но и за рубежом. Крупнейшие национальные и транснациональные, международные компании тесно сотрудничают с вузом в вопросах подготовки будущих кадров, организации производственной практики и технического оснащения. Среди них – «Роснефть», «Газпром», «Шлюмберже», «Бейкер Хьюз», «Халибертон», «Репсол Эксплорасьон», «Нефтяная индустрия Сербии», «Везерфорд» и многие другие. Я считаю – это лучший показатель конкурентоспособности.

ТИУ сегодня – не просто региональный университет, это вуз современный, инновационный, чутко отзывающийся на мировые тенденции, главная из которых – глобализация и интернационализация образования. Международное сотрудничество всегда являлось для нас одним из приоритетных направлений.

Мы тесно взаимодействуем с университетами и научно-образовательными центрами по всему миру – есть партнеры и в Европе (Германии, Словении, Великобритании, Италии, Болгарии, Греции, Финляндии), и в странах СНГ (больше всего их, конечно же, в Казахстане). За последние пару лет мы усилили свое присутствие на азиатском направлении: увеличилось количество партнеров в Китае, появились контакты в Индонезии и на Филиппинах, где, например, в феврале этого года преподаватель ТИУ читал курс лекций по нефтегазовому делу.

Ежегодно мы наращиваем не только количество международных партнеров, но и повышаем качество нашего сотрудничества. Разрабатываются и реализуются международные образовательные проекты, программы двойного диплома, культурные обмены, развивается академическая мобильность, научное сотрудничество. Без всяких сомнений и колебаний могу сказать, что эта деятельность будет продолжена.

Пора выбирать дорогу

Лето – непростое и волнительное время для абитуриентов и, конечно, очень ответственный период для нас. В этом году на программы бакалавриата, специалитета очной формы обучения университет готов принять 2740 поступающих, из них 1779 смогут поступить на бюджетные места. Традиционно абитуриенты предпочитают направления, на которых больше всего бюджетных мест.

В университете отсутствует ярко выраженная лидирующая специальность. Это говорит о том, что все специальности и направления, по которым ведется подготовка, востребованы как у абитуриентов, так и у будущих работодателей. Но если популярность специальностей и направлений подготовки сравнивать по количеству поданных заявлений, то, опираясь на данные предыдущего года, можно сказать, что наибольшим спросом пользовались «Нефтегазовое дело», «Техносферная безопасность» и «Строительство». Совокупно по этим трем направлениям было подано более 5200 заявлений.

И, конечно, нам очень важно, чтобы к нам пришли сильные, хорошо подготовленные абитуриенты. В течение года вуз проводит большую работу, направленную на повышение результатов ЕГЭ у выпускников школ. Ежегодно в рамках проекта «Школа абитуриента» идут курсы по подготовке к ЕГЭ по математике, физике, русскому языку, обществознанию. Одной из составляющей программы социально значимого проекта «Индустриальные классы» является проведение занятий по физике и математике с углубленным изучением отдельных тем по согласованию со школами. Мы применили новый подход к проведению занятий в корпоративных классах («Газпром-классы», «Роснефть-классы», «СИБУР-классы»), в которых, помимо предоставления профильных дисциплин, проходит углубленная подготовка по общеобразовательным дисциплинам (физике, математике, русскому языку). Занятия проводят высококвалифицированные преподаватели вуза, среди которых кандидаты наук и эксперты ЕГЭ.

В 2019-м из индустриальных и профильных классов выпустились 393 человека.

Главное требование вуза к абитуриентам – достойные результаты по перечню предметов, необходимых для поступления на направления подготовки в университет. Поверьте, это немаловажно.

Университет будущего



Правительство Республики Башкортостан и ведущие энергетические вузы страны подписали соглашение о совместной подготовке кадров для цифровой экономики ТЭКа

Тюменский индустриальный университет – это вуз, который, безусловно, не остается в стороне от происходящих в системе образования, регионе, стране трансформационных процессов. Все глобальные ключевые тренды находят и будут находить отображение в программных мероприятиях опорного университета, как на краткосрочную, так и среднесрочную перспективу, ориентированных на «встраивание» ТИУ в актуальную технологическую и образовательную повестку.

Университет в ближайшем будущем – это современный научно-образовательный комплекс мирового уровня. В течение пяти лет будет достигнута качественная оптимизация и повышение эффективности взаимодействия с зарубежными партнерами. Мы работаем на узнаваемость бренда ТИУ, рост статуса и позиций в национальных и международных рейтингах.

ТИУ 2025 – это уже не просто региональный университет, не просто один из российских вузов, а надежный международный партнер, с которым интересно сотрудничать.

Особое внимание будет уделено развитию сетевых практик, основанных на консолидации ресурсов ведущих вузов, в том числе зарубежных. Сетевая форма реализации образовательных программ – это организационное решение, обеспечивающее использование ресурсов одновременно нескольких образовательных и иных организаций в процессе обучения в целях профессионального развития и личностного совершенствования как обучающихся, так и педагогических работников.

Продолжится дальнейшее расширение числа совместных образовательных программ, включая программы двойного диплома, увеличится доля магистерских программ на иностранном языке, реализуемых с учетом международного опыта и, самое главное, с учетом международного рынка труда.

Будет продолжена работа по трансформации образовательного пространства. Она коснется и содержательной его части, и организационной. Продолжится масштабирование таких успешных практик, как модель руководителей образовательных программ (РОП), инновационного образовательного проекта Высшая инженерная школа – базового центра подготовки инженерных кадров для цифровой экономики региона. Одним из ключевых приоритетов трансформационной образовательной политики опорного университета является полномасштабная реализация трека по индивидуализации образовательных траекторий.

Инновационные образовательные треки и центры компетенций, помимо новых принципов организации образовательного пространства, предусматривают и развитие ТИУ как университета современного, использующего новые цифровые платформы для администрирования всех ключевых процессов вуза. Опорный университет ориентирован на формирование собственной эффективно функционирующей цифровой системы и ее интеграцию в единую цифровую экосистему.



НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ БАКАЛАВРИАТА В 2019-2020 ГГ.

ОЧНАЯ ФОРМА

Шифр	Наименование направления подготовки (специальности)	Стоимость обучения при сумме баллов ЕГЭ, руб.					
		до 160 баллов	161 - 180 баллов	181 балл и выше			
21.03.01	Нефтегазовое дело	220 700	191 200	181 600			
21.03.02	Землеустройство и кадастры	212 500	177 200	141 700			
21.05.03	Технология геологической разведки						
08.03.01	Строительство						
27.03.04	Управление в технических системах	205 700	171 500	137 200			
15.03.04	Автоматизация технологических процессов и производств			154 300			
20.03.01	Техносферная безопасность	197 100	164 300	131 400			
23.03.01	Технология транспортных процессов						
23.03.02	Наземные транспортно-технологические комплексы						
23.03.03	Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов						
23.05.01	Наземные транспортно-технологические средства						
13.03.02	Электроэнергетика и электротехника	188 500	157 200	141 500			
08.05.01	Строительство уникальных зданий и сооружений						
08.05.02	Строительство, эксплуатация, восстановление и техническое прикрытие автомобильных дорог, мостов и тоннелей						
05.03.01	Геология	180 000	150 000	120 000			
09.03.01	Информатика и вычислительная техника						
09.03.02	Информационные системы и технологии						
12.03.01	Приборостроение						
12.03.04	Биотехнические системы и технологии						
13.03.01	Теплоэнергетика и теплотехника						
15.03.01	Машиностроение						
15.03.05	Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств						
18.03.01	Химическая технология						
18.03.02	Энерго- и ресурсосберегающие процессы в хим. технологии, нефтехимии и биотехнологии						
19.03.04	Технология продукции и организация общественного питания						
21.05.01	Прикладная геодезия						
21.05.02	Прикладная геология						
22.03.01	Материаловедение и технологии материалов						
27.03.01	Стандартизация и метрология						
27.03.02	Управление качеством						
27.03.03	Системный анализ и управление						
27.03.05	Инноватика						
35.03.10	Ландшафтная архитектура						
45.03.04	Интеллектуальные системы в гуманитарной сфере						
38.03.06	Торговое дело (Управление процессами и проектирование в коммерческой деятельности)				170 300	142 700	114 200
37.03.02	Конфликтология				162 500	150 000	120 000
42.03.01	Реклама и связи с общественностью						
01.03.02	Прикладная математика и информатика	162 500	136 200	109 000			
02.03.01	Математика и компьютерные науки						
38.03.05	Бизнес-информатика						
38.03.06	Торговое дело (Коммерция и логистика в ТЭК)						
38.03.07	Товароведение						
		до 120 баллов	111 - 140 баллов	141 балл и выше			
07.03.01	Архитектура	196 000	186 700	168 900			
07.03.03	Дизайн архитектурной среды						

НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ БАКАЛАВРИАТА В 2019-2020 ГГ. ЗАОЧНАЯ ФОРМА

Шифр	Наименование направления (специальности) подготовки	Зачочная форма	Стоимость обучения, руб.	
			Зачочная форма с применением дистанционных технологий освоения	
			на общих условиях	в рамках соглашений о сотрудничестве
21.03.01	Нефтегазовое дело	81 100	65 700	46 800
08.03.01	Строительство	68 900	55 800	39 700
09.03.01	Информатика и вычислительная техника			
13.03.02	Электроэнергетика и электротехника			
15.03.01	Машиностроение			
15.03.04	Автоматизация технологических процессов и производств			
18.03.01	Химическая технология			
19.03.04	Технология продукции и организация общественного питания			
20.03.01	Техносферная безопасность			
21.03.02	Землеустройство и кадастры			
21.05.02	Прикладная геология			
23.03.01	Технология транспортных процессов			
23.03.02	Наземные транспортно-технологические комплексы			
23.03.03	Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов			
27.03.02	Управление качеством			
27.03.04	Управление в технических системах			
38.03.05	Бизнес-информатика	63 400	51 300	36 500
42.03.01	Реклама и связи с общественностью			
43.03.03	Гостиничное дело			
13.03.01	Теплоэнергетика и теплотехника			
38.03.06	Торговое дело			
43.03.01	Сервис			

НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ МАГИСТРАТУРЫ В 2019-2020 ГГ. ОЧНАЯ ФОРМА

Шифр	Наименование направления подготовки	Стоимость обучения при сумме вступительных баллов, руб.	
		до 50 баллов	51 балл и выше
21.04.01	Нефтегазовое дело (программы на английском языке)	220 000	209 000
09.04.02	Информационные системы и технологии (программа на английском языке)	210 000	199 500
23.04.01	Технология транспортных процессов (программа на английском языке)		
21.04.01	Нефтегазовое дело		
21.04.02	Землеустройство и кадастры	188 900	179 500
05.04.01	Геология	164 300	147 900
08.04.01	Строительство		
09.04.01	Информатика и вычислительная техника		
09.04.02	Информационные системы и технологии		
13.04.01	Теплоэнергетика и теплотехника		
13.04.02	Электроэнергетика и электротехника		
15.04.01	Машиностроение		

ПРИЁМНАЯ КОМИССИЯ:
УЛ. РЕСПУБЛИКИ, 47 (1 ЭТАЖ)
ТЕЛ.: (3452) 68-57-66
8-800-700-57-71 (ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ)

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ:
УЛ. ЛУНАЧАРСКОГО, Д. 2, КАБ. 170
ТЕЛ.: (3452) 28-37-76

**ИНСТИТУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО
И ДИСТАНЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ:**
УЛ. МЕЛЬНИКАЙТЕ, Д. 72, КАБ. 464
ТЕЛ.: (3452) 68-14-79

НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ МАГИСТРАТУРЫ В 2019-2020 ГГ.

ОЧНАЯ ФОРМА

Шифр	Наименование направления подготовки	Стоимость обучения при сумме вступительных баллов, руб.		
		до 50 баллов	51 балл и выше	
15.04.04	Автоматизация технологических процессов и производств	164 300	147 900	
18.04.01	Химическая технология			
19.04.04	Технология продукции и организация общественного питания			
20.04.01	Техносферная безопасность			
22.04.01	Материаловедение и технологии материалов			
23.04.03	Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов			
27.04.02	Управление качеством			
15.04.02	Технологические машины и оборудование			131 500
23.04.01	Технология транспортных процессов			
23.04.02	Наземные транспортно-технологические комплексы			
27.04.04	Управление в технических системах			
42.04.01	Реклама и связи с общественностью	149 800	119 900	
38.04.05	Бизнес-информатика			
38.04.09	Государственный аудит			

НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ МАГИСТРАТУРЫ В 2019-2020 ГГ.

ЗАОЧНАЯ ФОРМА

Шифр	Наименование направления (специальности) подготовки	Заочная форма	Стоимость обучения, руб.	
			Заочная форма с применением дистанционных технологий освоения	
			на общих условиях	в рамках соглашений о сотрудничестве
08.04.01	Строительство	65 700	53 200	37 900
09.04.01	Информатика и вычислительная техника			
20.04.01	Техносферная безопасность		53 200	37 900
09.04.02	Информационные системы и технологии			
13.04.01	Теплоэнергетика и теплотехника			
13.04.02	Электроэнергетика и электротехника			
15.04.02	Технологические машины и оборудование			
19.04.04	Технология продукции и организация общественного питания			
21.04.02	Землеустройство и кадастры			
23.04.01	Технология транспортных процессов			
23.04.02	Наземные транспортно-технологические комплексы			
23.04.03	Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов			
27.04.03	Системный анализ и управление		53 200	37 900
27.04.04	Управление в технических системах			
38.04.05	Бизнес-информатика			
38.04.09	Государственный аудит			
38.04.06	Торговое дело		53 200	37 900
39.04.02	Социальная работа			
43.04.03	Гостиничное дело			

ПРИЁМНАЯ КОМИССИЯ:
УЛ. РЕСПУБЛИКИ, 47 (1 ЭТАЖ)
ТЕЛ.: (3452) 68-57-66
8-800-700-57-71 (ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ)

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ:
УЛ. ЛУНАЧАРСКОГО, Д. 2, КАБ. 170
ТЕЛ.: (3452) 28-37-76

ИНСТИТУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО И ДИСТАНЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ:
УЛ. МЕЛЬНИКАЙТЕ, Д. 72, КАБ. 464
ТЕЛ.: (3452) 68-14-79



КУДА УХОДИТ ТЮМЕНСКИЙ ДОРОЖНЫЙ ГОРИЗОНТ

Историческое завершение тюменской кольцевой и планы на будущее

Двадцатый век для России стал веком глобальной урбанизации. Развитие новых производств привлекало в города работоспособное население со всех уголков СССР, и люди не спешили возвращаться обратно в глубинку. Сегодня порядка ¾ россиян предпочитают жизнь в городе. Если верить экспертам, темпы роста численности городского населения хоть и поутихли, тем не менее, все еще достаточно высоки, а урбанизация по-прежнему относится к числу мировых трендов.

Не осталась в стороне от этих тенденций и столица Тюменской области, стремительно выросшая за последние десятилетия. Планы на дальнейшее развитие города также строятся с учетом его роста. Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Тюмени на период 2018–2040 годов, которая была утверждена два года назад, число жителей за следующие двадцать лет увеличится до 1,2 млн человек. С прицелом на эту цифру идет строительство дорог, ведь они – своего рода каркас территории, делающий ее единым целым.

В этом году тюменские дорожники завершат строительство самого знакового объекта последних десятилетий – Объездной автомобильной дороги, которую неофициально, с намеком на МКАД, именуют ТКАДом. Сквозное движение по кольцу было запущено в ноябре прошлого года – остались последние штрихи. О первой тюменской кольцевой и перспективах строительства второго дорожного кольца мы поговорили с заместителем начальника Главного управления строительства Тюменской области А.Н. Чистяковым.

– Андрей Николаевич, между рождением идеи строительства обхода города и ее реализацией четыре десятилетия. Как за это время менялся проект?

– Концептуально проект не поменялся. Дорога должна была связать и связала воедино все выходы из города, все региональные и федеральные трассы, которые пролегают рядом с ним, перераспределить транспортные потоки и обеспечить движение транспорта в обход Тюмени. Но с течением времени менялись локальные конструктивные элементы: количество съездов с развязок, число полос и их обустройство. Южный участок обхода (его строительство, к слову, велось в



А.Н. Чистяков,
заместитель начальника
ГУС Тюменской области





2005-2010 годах – прим. автора) сейчас поэтапно реконструируется. Построенные там развязки, мосты и путепроводы уже не справляются с существенно возросшей интенсивностью движения автомобильного транспорта. На этапе проектирования находится реконструкция части участка от улицы Мельникайте до Ямской. На пересечении ТКАД с Монтажник и Мельникайте осуществляется уширение подходов к развязке. Увеличилось число полос, появились пешеходные тротуары и местные проезды, обеспечивающие подъезд к торговому центру и новой жилой застройке, которая перешагнула через объездную дорогу.



Обход стал внутригородской скоростной автодорогой, а значит, принципиально иным стал подход к его реконструкции. Чем ближе к городу, тем больше нюансов и выше требования к дороге. Возникает необходимость в обустройстве автобусных остановок, пешеходных дорожек и, если транспортный и пешеходный потоки пересекаются, безусловно, необходимо предусмотреть мероприятия, связанные с безопасностью передвижения. Очень опасно делать пешеходный переход в первом уровне через шесть полос. Светофоры серьезно тормозят транспортные потоки, и мы нацелены на то, чтобы уйти от них. Как правило, в таких случаях мы делаем выбор в пользу надземных пешеходных переходов с установкой шумозащитных экранов вблизи жилой и торговой застройки.

– Многим надземные переходы кажутся эстетически непривлекательными...

– С инженерной точки зрения естественное пересечение транспортного и пешеходного потоков в первом уровне небезопасно, и нужно максимально физически их разграничить. И надземный переход – не единственный способ сделать это, есть масса и других, даже самых фантастических. Если речь идет о том, что надземные переходы порой не вписаны в окружающую среду, то над этим, конечно, можно и нужно работать, и тогда они не просто станут органичной частью жилой застройки, а будут смотреться как отдельные арт-объекты. Точкой притяжения могут стать и подземные переходы. Таких примеров немало.

Мы как заказчики тоже не упускаем из виду эстетическую составляющую. Если сравнить старые и новые проекты обхода, то не сложно заметить разницу. Подходы к пешеходным переходам, например, стали делать из прозрачного пластика соответствующей окружающей среде цветовой гаммы. Это уже не громоздкие монолитные сооружения, а облегченные конструкции.



*ТКАД – идущая вокруг города Тюмени
дорога протяженностью 55 километров.
В настоящее время она включает в себя
14 транспортных развязок, 7 путепроводов
через железнодорожные пути, 2 моста через
Туру и 4 небольших моста через малые реки*





Путепровод через железнодорожные пути на Восточном участке объездной дороги

Но в первую очередь на этапе принятия решений мы руководствуемся принципом целесообразности. Строительство подземных пешеходников в условиях наших слабых, переувлажненных грунтов значительно дороже надземных, и мы стараемся уходить во второй уровень, а не идти под землю. При обустройстве переходов нужно обеспечить выполнение всех требований по маломобильным группам. Что лучше: лифты, подъемники или пандусы? У каждого из них есть свои плюсы и минусы. Если говорить о региональных дорогах, то при наличии достаточного места мы организуем пандусы, на втором месте по предпочтительности – лифты, на третьем – подъемники. В центре города иерархия другая.

Конечно, время идет, появляются новые технологии и материалы для строительства. Мы не перестаем экспериментировать в надежде найти волшебное вещество, которое было бы дешевым, легким в применении и существенно увеличило срок службы наших дорог. Пока такого вещества мы не нашли, но то, что нам известно и доступно, используем повсеместно. Мы широко применяем щебеночно-мастичный асфальтобетон, полимерно-битумное вяжущее для увеличения срока службы дорожного покрытия. Строительство автомобильных дорог идет по современным технологиям с использованием современных материалов.

Еще несколько назад, чтобы организовать барьерную разделительную полосу, нужно было привезти бетонные блоки, установить ограждения «Нью Джерси», сегодня с этой задачей справляется небольшая машинка, похожая на BobCat. Она сама подает алюминиевые, похожие на сваи опоры, вбивает их, привязывает перильные ограждения. Все это происходит буквально на наших глазах.

Далеко вперед шагнули технологии системы освещения. Оборудование, например, шкафы управления освещением, которые использовались буквально пять лет назад, не идут ни в какое сравнение с теми, что применяются сейчас. И в наших планах – поэтапно обновить всю систему комплексного управления.

При разработке проектной документации мы стараемся учесть все детали вплоть до краски.

– Какие работы сейчас ведутся на IV, завершающем, пусковом комплексе? Что осталось сделать?

– Участок от Ялуторовского тракта до автодороги Тюмень – Боровский – Богандинский в районе ТЭЦ-2. Необходимо обустроить съезды – пока сделаны только два примыкания, – закончить линейный участок, объекты благоустройства, и тогда можно будет говорить о том, что дорога полностью построена.

– Тюменская кольцевая в цифрах – это..?

– Это 55 км по прямому ходу. Если считать в совокупности все съезды, развороты вокруг раз-



вязок, то порядка 80 км, может, чуть больше. Два моста через Туру, 14 развязок, не считая путепроводы через коммуникации, виадуки и прочие искусственные сооружения.

– На Ваш взгляд, радиально-кольцевая планировочная схема в тюменских условиях оправдала себя?

– Любая планировка, будь то квадратная, прямоугольная или радиально-кольцевая, имеет достоинства и недостатки. Последняя хороша при достаточно большой плотности автомобильных дорог в центре. Если говорить о стоимости строительства, то затраты на «прямоугольник» и «квадрат», несмотря на возможность создания дублирующих магистралей, не всегда меньше, а порой даже больше, особенно если учитывать плотность автомобильных дорог.

К тому же нельзя сказать, что Тюмень в чистом виде имеет радиально-кольцевую, прямоугольную или квадратную структуру, что город как-то неправильно спроектирован и имеет ограничения по дальнейшему развитию. Глядя на генплан, мы понимаем, что, где и в каком количестве нужно строить, чтобы по улицам нашего города можно было комфортно передвигаться. Мы нацелены на то, чтобы создать альтернативную улице Республики магистраль. Пока ее дублером выступает 50 лет ВЛКСМ, дальше – Широтная. Но это должны быть открытые, имеющие выходы на обход города улицы.

– Расскажите, пожалуйста, о перспективах строительства второго автомобильного кольца. Когда оно появится в «дорожной» повестке дня?

– У нас разработана Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города. Было проведено моделирование и определен весовой коэффициент всех элементов улично-дорожной сети. В зависимости от значимости объектов, их стоимости они распределены по годам реализации. Прежде чем начинать строительство, нужно понимать, что даст городу та или иная дорога, насколько важна для него та или иная развязка. На сегодняшний день темпы развития Медицинского города на Червишевском тракте значительно превышают запланированные. Нужно пересмотреть сроки развития инфраструктуры, предусмотренные программой, и начинать развивать там инфраструктуру.

Второе транспортное кольцо, если точнее – полукольцо протяженностью 20-25 км, которое примкнет с одной стороны к пусковому обходу Тюмень – Боровский – Богандинский, через Московский тракт выйдет к Ямской и пристыкуется к существующей части ТКАД – в планах тоже есть, но горизонт его строительства отнесен за 2030-е годы. Большее значение на сегодняшний день имеет инфраструктура, которая находится ближе к городу, и на строительстве этих объектов мы сосредоточимся в ближайшее время.



Завершение строительства развязки в районе ТЭЦ-2



Автомобильная развязка на пересечении объездной дороги и Тобольского тракта

Однако!

– Только дорожным строительством транспортные проблемы не решить, – уверен Андрей Николаевич. – Они требуют комплексного подхода. Развитие общественного транспорта показало свою эффективность – увеличилось число жителей, перемещающихся по городу на автобусах и маршрутных такси. В будние дни я сам предпочитаю добираться до работы на общественном транспорте или пешком. В моем случае это значительно быстрее и удобнее.

Сейчас объем пассажироперевозок составляет примерно 46 % от общего перемещения. Мы стремимся к отметке в 56-58 %. И это возможно, если человек сможет максимально быстро, с минимальным количеством пересадок и за минимальные деньги доехать из одной точки в другую. Для этого необходимо совершенствовать пересадочные узлы, инфраструктуру, систему информирования и управления дорожным движением. Возможно, понадобится создать единую тарифную зону, чтобы стоимость проезда не зависела от количества пересадок, или сделать временные проездные, по которым можно будет передвигаться в течение определенного промежутка времени по одной цене...

После того, как общественный транспорт заберет на себя основную часть пассажиропотока, большую важность и значение приобретет интеллектуальная система управления дорожным движением. При сильной загрузке перекрестков совершенно неважно, насколько «умные» светофоры на нем установлены. Если со всех сторон стоит пробка с бесконечным автомобильным хвостом, нет смысла регулировать фазы светофора, чтобы ускорить одно направление и притупить другое. Оптимум, несмотря на установленные датчики и оборудование, всегда будет одинаковым. Система начинает работать только тогда, когда интенсивность движения падает, а неравномерность потоков в течение дня меняется.

Интеллектуальное адаптивное управление в Тюмени внедрено в пределах улиц Профсоюзной – Дружбы – Червишевского тракта. Светофоры – их всего в Тюмени порядка 350 – скоординированы, способны изменять режимы в зависимости от дня недели, времени суток и т.д. Все они удаленно контролируются. Пешеходные светофоры вызывного (кнопочного) типа скоординированы только с ближайшими: при нажатии кнопки на одном светофоре параллельно останавливается движение и на соседнем перекрестке для пропуска встречных автомобилей. В таком случае задерживаться повторно на следующем светофоре транспортному потоку не приходится.

На многих участках города организована «зеленая волна», позволяющая быстро, невзирая на значительное количество перекрестков, преодолеть достаточно большие расстояния. Различные онлайн-навигаторы подсказывают о наличии заторов, помогают построить оптимально короткий и быстрый маршрут из одной точки в другую на автомобиле, общественном транспорте или пешком.

Продолжаются эксперименты с программами и средствами предсказания прибытия автобусов. Уже сейчас многие тюменцы охотно пользуются специальными приложениями, благодаря которым можно узнать о времени прибытия того или иного маршрута. Эту информацию можно также найти на различных городских сайтах.

Мы стараемся экспериментировать, искать новые решения, но не все идеи оказываются удачными и востребованными. Совместно с Тюменьгортрансом и Департаментом дорожной инфраструктуры и транспорта Тюмени мы устанавливали на остановочных пунктах информационные табло, предсказывающие прибытие автобусов. Как показала практика, жители очень мало ими пользовались. Также нам не удалось найти надежное оборудование по приемлемой цене, которое прослужило бы долго. Наконец, к некоторым крупным остановочным пунктам автобусы подъезжают каждые 5 секунд, в результате чего информация на табло попросту начинает мелькать. Поэтому пока ввиду дороговизны, ненадежности и малой целесообразности широкого применения этих табло не планируется.

Но – эксперименты по развитию дорожно-транспортной системы нашего города продолжают.

Евгения Маслова





**ГИБКИЙ
ГРАФИК**



**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ДИПЛОМ**



**ОБУЧЕНИЕ
ОТ 6 МЕСЯЦЕВ**

- Безопасность технологических процессов и производств, охрана труда и окружающей среды;
- Специалист по охране труда;
- Специалист по экологической безопасности;
- Сметное дело и ценообразование в строительстве;
- Управление проектами в строительстве для нефтяной и газовой промышленности;
- Промышленное и гражданское строительство;
- Геодезическое сопровождение строительства Машины и оборудование нефтяных и газовых промыслов;
- Проектирование, сооружение и эксплуатация газонефтепроводов и газонефтехранилищ;
- Разработка и эксплуатация нефтяных и газовых месторождений;
- Бурение нефтяных и газовых скважин;
- Геология нефти и газа;
- Экономика и управление на предприятии ТЭК

ПРОГРАММЫ ПЕРЕПОДГОТОВКИ

 28 39 77

 ddo.tyuiu.ru



**НОВЫЙ
НАБОР**

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: ПРИОРИТЕТЫ ЮГРЫ

Транспортная составляющая инфраструктуры северных территорий является одним из «узких мест» транспортной сети России. И Ханты-Мансийский автономный округ – Югра не исключение. Его эффективное социально-экономическое развитие напрямую зависит от степени развитости транспортной сферы, включая качественные автотрассы, железные дороги, порты и воздушный транспорт, что позволяет обеспечить транспортную доступность населенных пунктов, своевременно и с гарантией безопасности предоставлять предприятиям товары и услуги, способствует перемещению трудовых ресурсов к месту наиболее подходящей работы.

В настоящее время на территории автономного округа для эффективной деятельности транспортного комплекса, наиболее полного и качественного обеспечения жителей транспортными услугами реализуется государственная программа «Современная транспортная система». Она направлена, во-первых, на развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения Югры, а во-вторых – на повышение уровня безопасности и качества автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального, а также местного значения.

Сроки реализации государственной программы – 2019–2025 годы и на период до 2030 года. Общий объем финансирования программных мероприятий составляет 229 млрд рублей.

Кроме того, Югра в 2019 году в числе других субъектов Российской Федерации присоединилась к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в составе трех федеральных проектов: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения».



Мост через реку Аган на автомобильной дороге Сургут – Нижневартовск



Можно выделить несколько приоритетных направлений развития транспортного комплекса Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в долгосрочной перспективе. Первое – это реализация транзитного потенциала региона за счет строительства и расширения магистральных транспортных коридоров.

Второе – обеспечение мобильности населения автономного округа. Эту задачу можно решить путем строительства новых и расширения пропускной способности существующих автомобильных дорог внутри и между агломерациями автономного округа, в том числе за счет повышения категорий существующих.

Наконец, третье направление – оптимизация схемы транспортной доступности населенных пунктов, относящихся к труднодоступным и малонаселенным местностям. Немаловажную роль в этом вопросе играет развитие авиации, внутреннего водного и других видов транспорта.

Основным механизмом реализации региональных проектов является Программа дорожной деятельности Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, а также дорожной сети городских агломераций на 2019–2024 годы.

В период реализации региональных проектов планируется выполнить дорожные работы на участках дорог протяженностью 633,9 км дорог, в том числе на 458 км автодорог регионального и межмуниципального значения, 178,7 км автодорог местного значения.

По состоянию на 1 января 2018 протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры составила 6974 км. Из них 2775,3 км – регионального и межмуниципального значения, 84,5 % которых соответствуют нормативным требованиям. 359,6 км – дороги федерального значения, все они соответствуют нормативным требованиям. Наконец, 3839,1 км – дороги местного значения, 90 % которых соответствуют нормативным требованиям.

Какие же проекты сегодня считаются наиболее важными и значимыми для развития дорожно-транспортной отрасли и экономики региона в целом и будут реализованы в долгосрочной перспективе?!

Во-первых, строительство мостовых переходов через реку Обь в Сургутском и Октябрьском районах. В настоящее время основная нагрузка приходится на вантовый мост, построенный в 2000 году в районе Сургута. Город, как известно, является одной из ключевых точек транспортного коридора не только региона, но и всей страны. О необходимости строительства моста-дублера, а еще лучше двух (в Сургутском и Октябрьском районах), говорят давно, не решен только вопрос с финансированием. Тем не менее, учитывая растущий интерес к арктическим территориям, постоянно увеличивающийся транспортный поток, строительство этих двух объектов – дело времени.

Формирование единого пространства – одно из обязательных условий развития территории, поэтому на повестке сегодняшнего и завтрашнего дней региональных властей – строительство

автомобильных дорог «г. Урай – пос. Половинка», «пгт. Коммунистический – п. Уньюган», «г. Тюмень – пос. Нижняя Тавда – пос. Междуреченский – г. Урай – г. Нягань – пос. Приобье на участке г. Тюмень – пос. Нижняя Тавда – пос. Междуреченский VIII пусковой комплекс: Куминский – Тынкуль», «Октябрьское – Горнореченск на участке Октябрьское – Большие Леуши. 5 этап. Автомобильная дорога к пос. Комсомольский».

Еще одна важная перспективная задача – укрепление проходящего через Югру широтного коридора «Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск», в том числе завершение формирования магистральной автомобильной дороги «Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым».



Автодорога Ханты-Мансийск – пос. Горноправдинск



Проект вокзального комплекса в Сургуте

Формирование перспективного транспортного коридора «Москва – Тюмень – Сургут – Салехард» – важной составляющей транспортной сети региона.

Формирование нового федерального автодорожного маршрута «Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Ухта – Печора – Перегон – Саранпауль – Игрим – Приобье – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» будет способствовать развитию Приполярного и Полярного Урала на территории автономного округа, Республики Коми, установки устойчивой транспортной связи нефтегазовых районов севера Западной Сибири и Северного Урала с северо-западными регионами России и северными российскими портами. Протяженность всего коридора – ориентировочно 5000 км. Протяженность коридора в границах Ханты-Мансийского автономного округа – Югры – порядка 1300 км.

Среди приоритетных транспортных проектов Югры есть и объекты железнодорожной инфраструктуры. Это – строительство железнодорожных линий «Полуночное – Обская – Салехард», «Салым – Ханты-Мансийск – Приобье» и «Нижневартовск – Усть-Илимск».

Наконец, в планах – завершение строительства поистине социально значимого объекта железнодорожного вокзала в Нягани, в настоящее время в городе действует старое здание вокзала, построенное еще в период освоения Севера, и введения в эксплуатацию нового современного вокзала северяне ждут с нетерпением, а также реконструкция железнодорожных вокзалов в Сургуте и Пыть-Яхе, здания которых ждут обновления.



Транспортная развязка в двух уровнях, Ханты-Мансийск

Реализация указанных инвестиционных проектов на территории автономного округа окажет существенное влияние на социальную сферу, будет в значительной мере стимулировать развитие экономики, повысит инвестиционную привлекательность как Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, так и Российской Федерации в целом.

**По материалам Департамента
дорожного хозяйства и транспорта
Ханты-Мансийского автономного
округа – Югры**



ЮРИЙ ЗИНЧУК О ТЮМЕНСКИХ ДОРОГАХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ МЕЧТАХ

Качественные дороги сегодня по праву являются гордостью и визитной карточкой Тюменской области. Но так было далеко не всегда, и, если бы мы могли вернуться на несколько десятилетий назад, то увидели бы совершенно иную картину. Тюменским дорожникам пришлось немало потрудиться, чтобы столица региона стабильно держалась на верхних строчках рейтинга по качеству дорог. Наличие современной дорожно-транспортной инфраструктуры – стратегическая задача руководства региона, ведь от ее состояния во многом зависит развитие других отраслей экономики.

В 2019 году исполнилось 25 лет предприятию, которое внесло немалый вклад в развитие дорожной сети области. В феврале 1994 года путем реорганизации компании «Тюменьавтодор» было образовано открытое акционерное общество «Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие» («ТОДЭП»). За два с половиной десятилетия предприятием построены тысячи и отремонтированы десятки тысяч километров дорог. Мы встретились с генеральным директором компании Юрием Николаевичем Зинчуком, который не понаслышке знаком с проблемами тюменских дорог. Уроженец Сумской области, выпускник Харьковского автомобильно-дорожного института, он уже 30 лет работает в Тюменской области, 17 из которых – на родном предприятии.



Ю.Н. Зинчук,
генеральный директор
АО «ТОДЭП»

– Юрий Николаевич, весенне-летний период традиционно считается горячей порой для строителей и дорожников, пришла пора ремонта и строительства дорог, а значит, передвигаться автомобилистам будет сложнее. Как Вы считаете, современный город без пробок – это реальность?

– Конечно, все мы хотим передвигаться быстро и без пробок. Это абсолютно нормальное желание каждого человека, и сегодня с этой проблемой в той или иной степени сталкиваются все города. Но, бывая за пределами Тюмени, я знаю, что для многих из них наш город является желаемым горизонтом, к которому нужно стремиться. У нас хорошая организация дорожного движения, достаточно высокая скорость передвижения и качественные дороги.

На мой взгляд, большим подспорьем для столицы региона станет завершение строительства Тюменской кольцевой автомобильной дороги (ТКАД), уже сейчас мы можем наблюдать, что многие транспортные потоки стали двигаться иначе, люди стали ездить в объезд, что разгрузило центральные магистрали. Тем не менее, число автомобилей растет быстрее, чем количество построенных дорог, и проблема остается актуальной.

Но современный город без пробок, на мой взгляд, – все же реальность, которая требует больших капиталовложений. Если мы посмотрим на ряд европейских городов, обратимся к опыту дорожного строительства Японии, то увидим много развязок и эстакад. Чтобы увеличить транспортные потоки, нам необходимо подниматься вверх. Вширь, где это возможно, мы и так уходим. Поэтому при наличии сильной экономики и кратного увеличения вложений в строительство автомобильных дорог городской сети мы станем активнее расти вверх. Большое желание, чтобы это начало реализовываться как можно быстрее.

– Как жители области относятся к неудобствам, связанным с дорожным ремонтом и строительством?

– Я уже много лет работаю в Тюмени и в Тюменской области и считаю, что наши люди стали с большим пониманием относиться к тому, что мы делаем. Жители видят, что мы стараемся работать быстро и не затягиваем процесс, что неудобства, связанные со строительством и ремонтом, временные, а дороги, на которых мы работаем сегодня, в скором времени сослужат им добрую службу.

«ТОДЭП» работает не только в Тюмени, но и на региональных и федеральных дорогах, и мне приятно, что наши соседи с Севера, находясь на наших объектах, останавливаются и одобрительно сигналият нам, ведь мы это делаем для них. И я знаю, что дальнбойщики, проезжая по нашим дорогам, ставят их в пример. К счастью, время кулачных разборок и словесных конфликтов с рабочими наших бригад – а было и такое! – ушло в прошлое. Хорошая аура, которая сложилась вокруг тюменских дорожников, формирует доброе отношение автолюбителей к нашей работе.

– Очевидно, что с каждым годом нагрузка на наши дороги будет только возрастать, а интенсивность движения увеличиваться. Расскажите, пожалуйста, о тех шагах, которые Вы предпринимаете, чтобы не просто сохранить, а повысить долговечность дорожных покрытий.

– Сейчас действуют новые ГОСТы и требования к покрытиям, которые направлены на

Сегодня в компании «ТОДЭП» трудится более 3600 человек в составе семи ДРСУ. Предприятие содержит 16914 км автомобильных дорог: из них 1262 км – федеральные, 8708,4 км – областные, 5500 км – муниципальные, 1457,5 км – городские, также организация отвечает за 225,3 км зимних дорог и дорог нефтяных месторождений. «ТОДЭП» ежегодно строит и ремонтирует более 400 км автомобильных дорог, например за 2017 год эта цифра составила 437 км, а в 2018 – уже 513 км.

Среди важных реализованных проектов предприятия – строительство автодорог Аромашево – Вагай и Ялуторовск – Ярково, III пускового комплекса автодороги Тюмень – Нижняя Тавда; благоустройство улиц и площадей Ялуторовска, Заводоуковска, Тобольска, Ишима и других населенных пунктов области; строительство транспортной развязки в двух уровнях на пересечении автомобильной дороги «Обход Тюмени с ул. Мельникайте»; строительство окружной автомобильной дороги Тюмени на участке от дороги Тюмень – Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск до автомобильной дороги Тюмень – Боровский – Богандинский (дополнительные работы). Реконструкция аэровокзального комплекса в аэропорту «Роцино» (II этап и многие другие значимые проекты.



Развязка на пересечении Обхода г. Тюмени с автодорогой Быкова – Копытова

фото из архива ДРСУ-1





фото из архива ДРСУ-1

Строительство развязки на пересечении Обхода г. Тюмени с автодорогой Тюмень – Криводанова

увеличение межремонтного срока дорог. Срок службы основания в ближайшем будущем не изменится, а срок износа верхнего слоя станет больше. Сегодня он составляет два года, и с такой периодичностью хотелось бы его менять. Как бы мы ни хотели обратного, но металл сильнее щебня, и асфальтобетон неизбежно будет истираться под шипами колес, а значит, необходимо будет проводить мероприятия по восстановлению верхнего слоя. При этом не придется усиливать основание, а значит, ремонт будет быстрым и более дешевым.

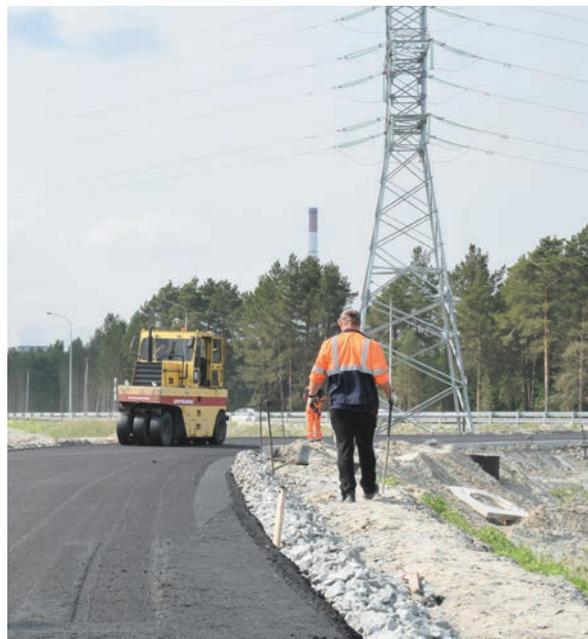
В работе мы используем щебень высокой прочности не менее 1200 кгс/см³. Кроме того, для повышения надежности дорог применяем полимерно-битумное вяжущее, оно значительно повышает срок службы асфальтобетонных покрытий. Мы первые в УрФО запустили в эксплуатацию и начали использовать установку для производства ПБВ, чтобы не зависеть от поставщиков. И это большой шаг вперед. К сожалению, полностью строить дороги из местных материалов нет возможности. В регионе в достаточном количестве есть только песок, который идет в основание наших дорог. Щебень по максимуму везем с Урала, так как в регионе нет таких карьеров, битум привозим из Омска. Возможно, в будущем битум начнет производить Антипинский нефтеперерабатывающий завод. По крайней мере, намерение обеспечивать тюменских дорожников своим битумом у большого комбината уже есть много лет. Мы используем продукцию наших заводов ЖБИ, Тюменьремдормаша, максимально стараемся использовать продукцию предприятий Тюменской области и ближайших соседей.

– На каких объектах предстоит работать дорожникам в этом сезоне?

– Для нас, как и для жителей области, есть три основных направления. Во-первых, это федеральные автомобильные дороги, артерии, которые проходят через Тюменскую область и связывают ее с юга на восток и с севера на юг. В этом году в регионе очень обширная программа по ремонту федеральных дорог. У нас много объектов по капитальному дорожному ремонту в Уватской зоне. Еще десять лет назад асфальтовое покрытие здесь практически отсутствовало, что вызывало волну общественного возмущения. Ситуация изменилась, и сегодня наши земляки-северяне имеют возможность ездить в отпуск на личных автомобилях в нормальных добротных условиях. За счет федеральных средств наше предприятие в этом году реконструирует дорогу Омутинская – Томская в Омутинском районе.

Один из интересных и важных объектов, на котором в этом году начнутся работы, – обход Ишима. Автомобильная дорога, которая соединяет районные центры Макушино, Частоозерье, Бердюжье и Ишим, стала частью федерального транспортного коридора и должна иметь покрытие, соответствующее ее новому статусу. Думаю, в этом году будет много сделано на этой дороге. Кроме того, работы будут идти на юге Тюменской области на федеральной дороге в сторону Тобольска и далее до Нефтеюганска.

Работы ведет ДРСУ-2



Строительство развязки на пересечении Ялutorовского тракта и дороги Тюмень – Боровский – Богандинский. Один из завершающих этапов строительства ТКАД

Второе направление – дороги регионального значения. В этом году в Тюменской области самая обширная за последние пять лет программа по ремонту региональной дорожной сети. Ну, и конечно, в каждом муниципальном образовании разработаны программы по ремонту местных дорог и благоустройству территорий.

По многим из озвученных объектов еще не прошли торги, но мы планируем в них активно участвовать, чтобы в дальнейшем работать на наших дорогах и поддерживать их высокий уровень качества.

И, конечно, самый главный проект – Тюменская кольцевая автомобильная дорога. Перед тюменскими дорожниками и мостовиками стоит задача завершить ее ко Дню образования Тюменской области. Нет смысла объяснять, какое важное значение для нашего города имеет этот объект.

– Расскажите, пожалуйста, о практической стороне национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

– Главная задача проекта – уменьшение аварийности. Программа направлена на то, чтобы люди ехали безопасно, а движение было бесперебойным. Что для этого необходимо? Отсутствие левых поворотов, наличие двух полос в каждом направлении и разделительной полосы между ними, а также надземных переходов, позволяющих передвигаться пешеходам, не пересекая проезжую часть. Эти меры уменьшают число аварий и конфликтов на дорогах, и, к счастью, мы видим, что реализация проекта дает положительный эффект.

Плюс также в том, что на развитие автодорожной сети региона выделяются дополнительные средства из федерального бюджета, а это дополнительные рабочие места. Но, конечно, и серьезные требования, предъявляемые к качеству работ, которым необходимо соответствовать.

– Как вы относитесь к общественной инициативе? Работаете ли с Общероссийским народным фронтом?

– Честно говоря, не плотно. Но если есть звонки и какие-то пожелания, стараемся прислушаться к мнению жителей. Они ежедневно сталкиваются с проблемами, о которых мы можем не знать, поэтому их замечания могут быть очень ценными. На мой взгляд, проблемы нужно выносить на обсуждение, и тогда они будут быстрее решаться.

– Как Вы относитесь к известной пословице о дураках и дорогах?

– Мне обидно, что есть такая пословица. «ТОДЭП» – это более 3600 человек, и каждый из них старается работать и делать все от него зависящее. Все понимают, что и как нужно делать,





Инженерная подготовка площадки для жилищного строительства в мкр. Южном Заводоуковска. Устройство земляного полотна

но пока не хватает средств. Я мечтаю о том, чтобы наша экономика становилась сильнее и давала нам больше возможностей строить еще более качественные дороги, чтобы мы достигали все новых и новых высот в дорожном строительстве.

– Этого мы Вам в 25-летний юбилей предприятия и желаем! И последний вопрос. «ТОДЭП» сегодня – это ..?

– Это большой и дружный коллектив. За 25 лет мы сумели построить большое предприятие. Мы прошли серьезную школу, постоянно развиваемся, движемся вперед, ставим перед собой высокие цели, участвуем в важных и интересных проектах, совершенствуем материальную базу и обучаем специалистов.

Работать на предприятиях нашей компании почетно, потому что они – одни из самых сильных в области. У нас строгая дисциплина, мы несем ответственность друг перед другом и жителями области. Наши ДРСУ всегда готовы прийти на помощь в трудную минуту, будь то паводок или другая чрезвычайная ситуация.

Хочу отдельно отметить, что в регионе сформировалась профессиональная команда дорожников и мостовиков, мы работаем в тандеме с АО «Мостострой-11», всегда помогаем и поддерживаем друг друга.

Евгения Маслова



Ремонтные работы на подъезде к селу Беркут Ялуторовского района

Фото из архива ДРСУ-3

РОДНОМУ ГОРОДУ – КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

Законное желание любого человека – жить в благоустроенном городе. Чтобы ремонтировались дороги, тротуары, ливневая канализация, работало уличное освещение. С освещением, к слову, несколько проще, так как работы по его установке можно проводить практически круглый год, а вот для дорожных работ, в частности, для асфальтирования подходит только короткий в наших краях летний сезон. Трудно не заметить, что улично-дорожная сеть Тюмени постоянно перекрывается, для того чтобы после ремонта значительно преобразиться. Да и в летний период предстоит сделать не просто много, а очень много. Поэтому работы активно ведутся во всех районах города.

Только за этот строительный сезон дорожникам предстоит немало сделать в областном центре:

- строительство и реконструкция – 11,457 км, из них на 6,087 полное завершение работ;
- капитальный ремонт – 7,76 км;
- ремонт – 38,21 км;
- тротуары – 14,48 км (ДДиТ – 2,02 км);
- велодорожки – 8,52 км.

И это вполне традиционный объем работ для города.

Если проанализировать ситуацию за 2011–2018 годы, то протяженность объектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта дорог, ремонта и устройства тротуаров составила 671,78 км, из них дороги – 631,11 км, тротуары – 40,67 км.

Каждый год в Тюмени совместно с Правительством области составляются планы работ по благоустройству. Что ждет город в этом году? Пожалуй, самые сложные объекты в центре областной столицы.

Капитальный ремонт проходит на участках улиц Чернышевского – Полевая (от ул. С. Халтурина до Пролетарской); ул. Осипенко (в этом году здесь завершится полный комплекс строительно-монтажных работ); на ул. Одесской (от Республики до 50 лет Октября), а также на Минской и Киевской.

Места преимущественно оживленные, в самом центре города. За день здесь проходят тысячи тюменцев, но, к сожалению, эти районы никогда не были оборудованы ливневкой, не хватало тротуаров. И сейчас им предстоит полное обновление.

Работы планируются и в районах индивидуальной жилой застройки на Фирменной, Веселой, Буковой, Лавровой улицах, Кипарисовом, Берестяном, Осиновом и Миндальном проездах. Капитальный ремонт автомобильных дорог осуществляется в границах улиц 2-я Северная – 5-я Северная.

Строительно-монтажные работы организованы на десяти объектах общей протяженностью 11,457 км, на семи из которых (общей протяженностью 6,087 км) планируется завершить полный комплекс работ в 2019 году: подойдет к концу строительство автомобильных дорог в микрорайонах Ямальском-2 и Восточном-2 (по ул. бульвар Бориса Щербины на участке от Широкой до ул. Таллинской), пос. Березняковском и д. Казарово; завершится строительство автомобильной дороги к административному зданию ул. Велижанский тракт, 7 км, 2 и дорог в районе д. Плеханова; строительство улиц микрорайонов 3, 4, 5, 6 в жилом районе Тюменском V этап (ул. Николая Федорова). Завершение работ (пробивка до ул. Широкая).

В планах – приступить к выполнению полного комплекса строительно-монтажных работ на двух объектах общей протяженностью 5,37 км, завершение которых состоится в последующие годы. Это реконструкция транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ж/д Москва – Владивосток с ул. Мельникайте (выполнение полного комплекса строительно-монтажных работ – 2021 год), а также реконструкция ул. Мельникайте на участке от р. Туры до ул. Дружбы (переустройство инженерных сетей, выполнение основного комплекса строительно-монтажных работ по реконструкции самой автомобильной дороги планируется завершить в 2020 году).

Основной комплекс строительно-монтажных работ на ул. Мельникайте, на участке от ул. Хабаровская до ул. Харьковская, выполнен в 2018 году, в 2019-м планируется их закончить.

Серьезные планы на текущий год и по ремонту автомобильных дорог. В Тюмени приведут в порядок дороги протяженностью порядка 38,21 км и площадью покрытия проезжей части 743849,8 м².





Мероприятия по поддержанию автомобильных дорог в нормативном состоянии, т.е. ремонту (методом холодного фрезерования) будут проведены в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Среди объектов ремонта на 2019 год стоит выделить такие, как:

- ул. Широтная (ул. Мельникайте до ул. Боровская);
- ул. Республики (ул. Новаторов – Старотобольский тракт);
- ул. Пермьякова (ул. 30 лет Победы – Обход г. Тюмени);
- ул. Тимуровцев – Магистральная (ул. Щербакова – поворот на Березняки);
- ул. Профсоюзная (ул. 50 лет Октября – ул. Республики) и др.

Но наряду с ремонтом и строительством автомобильных дорог не стоит забывать о тех, кто предпочитает передвигаться по городу пешком или на альтернативных видах транспорта. С приходом тепла все больше тюменцев предпочитают сменить личный или общественный транспорт на велосипеды и самокаты или прогуляться пешком.

Пешеходные и велосипедные дорожки обязательно учитываются при проектировании автодорог. Это делается не только из соображений безопасности, но и с целью пропаганды здорового образа жизни среди тюменцев. Не сложно заметить, что эти меры уже принесли положительный эффект.

Прежде чем планировать сеть велосипедных дорожек и пешеходных зон, были проанализированы различные массивы данных: ста-



Тюменские дорожники вышли на объекты строительства и ремонта



Ночью работы на городских дорогах продолжаются

тистика ДТП, плотность пешеходных переходов и наземного транспорта, а также информация о расположении социально значимых объектов и транспортных узлов (больниц, школ, зон отдыха). Кроме того, прошли опросы на городском портале «Я решаю». Результатом явилась схема велодорожек, она представлена на сайте <https://velo-tmn.tyumen-city.ru/>.

Велосипедные дорожки строятся постепенно, в 2019 году планируется организовать работы по их устройству на ул. Широкая (от ул. Монтажников до ул. Малая Боровская) и на одной из центральных магистралей города – ул. 50 лет Октября (от парка «Гилевская роща» до ул. Профсоюзная).

Всего в планах на этот год обустроить порядка 8,2 км велосипедных дорожек. Работа в данном направлении продолжится и в будущем году.

Устройству тротуаров тоже уделяется серьезное внимание. За этот строительный сезон их будет построено порядка 2,02 км. Ремонт будет вестись как в центре, так и в спальных районах города. Обновление тротуара предстоит по:

- ул. Интернациональной (Калининское кольцо – ул. Кремлевская);
- ул. Тобольский тракт на участке от ул. Жуковского до остановочного пункта «Школа № 48»;
- ул. Барнаульской (от Объездной дороги до остановки «ул. Лавровая»);
- четной стороне ул. Газовиков (от ул. Эрвье до ул. Алебашевская);
- ул. 8 марта (от ул. Республики до ул. Хохрякова);
- ул. Орджоникидзе (от ул. Ленина до ул. Республики);



- ул. Семакова (от ул. Ленина до ул. Республики);
- левой стороне ул. Советской (от ул. 8 Марта до ул. Водопроводной);
- ул. Эрвье (от парковки ТЦ «Зеленый берег» до пешеходного перехода).

Надо отметить, что все объекты представлены на портале «Тюмень – наш дом».

Также в 2019 году запланировано устройство остановочных пунктов в количестве 18 шт.

Недостаточно развитая сеть ливневой канализации Тюмени – одно из слабых мест города, поэтому за летний период необходимо немало сделать и в этом направлении. Устройство ливневой канализации будет организовано на межквартальных проездах мкр. «Тура». Ремонт ливневой системы с восстановлением нарушенного благоустройства, и пешеходных дорожек в том числе, пройдет в районе ул. Д. Менделеева, а также по ул. Ванцетти.

Всего в 2019 году планируется выполнить работы по устройству и ремонту порядка 2,8 км ливневой канализации.

Строительно-дорожный сезон в разгаре, и обилие спецтехники на тюменских улицах, работа которой не останавливается даже ночью, – главное тому подтверждение. И хотя жителям областной столицы приходится терпеть временные неудобства, люди понимают: все это для того, чтобы потом поездки и прогулки по нашему городу были приятными, комфортными и безопасными.

Пресс-служба Администрации г. Тюмени

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ



СВ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЕСТНИК

ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

КОММЕРЧЕСКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ НА СТРАНИЦАХ ИЗДАНИЯ

Размер рекламы	Площадь см ²	Стоимость (в том числе НДС 20%)*
1 полоса	480	25 087
½ полосы	240	14 157
¼ полосы	120	7 399
обложка – 1 полоса	480	37 636
обложка ½ полосы	240	21 230
обложка ¼ полосы	120	11 093
Публикация рекламно-информационных статей	не более 2 страниц	12 549

*При размещении рекламного модуля 210*290 (формат А4) предоставляется возможность публикации авторских материалов о предприятии или другой деловой информации бесплатно*
При заключении договора о сотрудничестве на год и постоянным рекламодателям предоставляется скидка до 20 %

Мы готовы к дополнительному обсуждению каждой из предложенных нами позиций, чтобы результат от совместной работы был максимально эффективным

Тюменский индустриальный университет
Тюмень, ул. Луначарского, 2, к. 232. Тел.: (3452) 28-37-50
e-mail: vestnik@tyuiu.ru

* За дизайнерское оформление рекламы
+50% к стоимости услуги

ТОБОЛЬСК: БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ, СЧАСТЛИВОЕ БУДУЩЕЕ

Жители нашей страны становятся все более мобильными: по статистике, более половины россиян хотя бы раз в год выезжают в другие города нашей необъятной Родины. Цели разные: это могут быть визиты к родственникам, рабочие поездки, туризм... Но наверняка каждый согласится, что есть города, куда не хочется возвращаться, а есть такие, которые остаются в сердце навсегда. К последним, безусловно, относится и Тобольск.

Его история, архитектурная, культурная и духовная жизнь никого не оставляют равнодушными. А активные действия областных и городских властей по развитию Тобольска уже сейчас позволяют понять, что помимо богатого прошлого у этого города – огромный потенциал и замечательное будущее!

С июля 2017 года здесь действует масштабная комплексная программа «Тобольск – 2020», которая направлена на развитие городской социальной инфраструктуры и изменение всей городской среды. Это плод совместной работы администрации города, Правительства Тюменской области и компании «СИБУР», которая заинтересована не просто во вложениях в производственные мощности, но и в благополучии всей тобольской земли. Ведь это – гарантия обеспечения социальных потребностей и горожан, и сотрудников компании. В результате реализации программы к 2020 году в городе должно появиться более 40 новых объектов спорта, культуры, образования и здравоохранения.

Здоровое население – счастливое население!



Многопрофильная клиника рассчитана на обслуживание работников СИБУРа и жителей города

Одним из самых важных направлений, требующих поддержки и развития в любом современном городе, является здравоохранение. И в программе «Тобольск – 2020» ему уделено огромное внимание.

Одним из первых объектов, получивших «вторую жизнь», стала реконструкция в 2018 году первого этажа областной больницы № 3. Теперь здесь работает платное консультативно-диагностическое отделение, где ведут прием врачи высшей и первой категории, работает дневной стационар, зал ЛФК. Кроме того, в больнице появилось новое оборудование для проведения всех необходимых исследований – УЗИ, ЭКГ, ФВД и других.

С августа 2018-го принимает посетителей и новый медицинский центр СОГАЗ, который может обслужить 350 человек в день. Полным ходом идет строительство поликлинического отделения в 7а микрорайоне: ввод объекта планируется в декабре 2019 года. 11 врачебных участков, укомплектованных квалифицированными педиатрами и терапевтами, смогут обслуживать до 240 посетителей в день.



Тобольск – город будущих гениев

К слову, в программе «Тобольск – 2020» речь идет не только об объектах здравоохранения, но и о развитии всей социальной сферы «жемчужины Сибири». И на реализацию предусмотренных планов, как стало ясно из слов губернатора Тюменской области Александра Моора, посетившего Тобольск с рабочей поездкой, будут направлены все силы и средства. *«С нашей стороны все в порядке – предусмотрено финансирование всех объектов, которые входят в программу. Все идет по плану»*, – отметил глава региона, общаясь с журналистами.



Проект детского сада в 15 микрорайоне Тобольска

Конечно, первое, что приходит в голову, когда мы говорим о создании качественной социальной инфраструктуры, – это обеспечение детскими садами, школами, центрами досуга юных горожан. Ведь именно они – наше будущее!

Так, в июне прошлого года в 15 микрорайоне начато строительство школы – структурного подразделения школы № 16. Ее появление здесь – настоящая необходимость, жители ждут ввода объекта, который планируется в декабре 2019 года, с нетерпением: уже 538 семей подали заявления и мечтают отдать сюда своих детей. В настоящее время завершается возведение третьего этажа (из четырех планируемых), идут работы по укладке наружных сетей, водопровода и канализации. Здание школы будет состоять из трех блоков – для старших, средних и младших классов. Предусмотрены 65 учебных кабинетов, в том числе лингафонные, лаборантские по химии, физике, информатике, биологии, медицинские кабинеты, мастерские, школьная столовая на 400 посадочных мест, спортивный и актовый залы со сценой, библиотека (информационный центр) с зоной методического кабинета, читальный зал, музей, фотовидеостудия и студия звукозаписи. К новой школе будет присоединен спортивный комплекс, а прилегающую территорию украсят зоны отдыха, спортивный корт и малые архитектурные формы.

Недалеко от школы с октября 2018-го идут работы по возведению детского сада, рассчитанного на 24 группы дошколят от 2 до 7 лет. Здесь предусмотрены даже собственный экспериментальный огород и стилизованная дорожка для изучения правил дорожного движения. Сейчас работы уже на завершающей стадии, идет монтаж электрооборудования и коммуникаций, отделка внутренних помещений, благоустройство территории. Планируется, что садик откроет свои двери уже в августе текущего года.

Параллельно комитет по образованию реализует программу подготовки кадров для будущих учебных заведений. В этой части городу активно помогает СИБУР, который организует семинары для педагогов города.

А в конце июня, в рамках празднования Дня города, произошло знаменательное событие, которого ждали, – открытие после капитального ремонта на Челюскинцев, 1 Центра развития творческих инициатив. Это пространство обрело новое дыхание: в соответствии с запросами сегодняшнего дня здесь появились площадки для коворкинга и различных выставок, творческие студии. Теперь юным жителям Тобольска есть где проводить время с пользой.

Курс на спортивные достижения

В разные временные периоды складывается свой образ «героя», наделенного определенными внешними и внутренними качествами. И сейчас такой герой тоже определенно есть: это активный, физически сильный, без вредных привычек человек. Да, быть спортивным – модно!

Конечно, большую роль в этом играет общегосударственная установка – развивать спорт на всех уровнях. И Тобольск этому тренду следует. Так, по последним данным, число тоболяков, занимающихся спортом не от раза к разу, а на систематической основе, увеличилось до 42 %. Но это не предел. Прогнозируется, что к 2024 году будет достигнут показатель в 61 %. Соответственно, первоочередная задача города – создавать новые точки притяжения горожан, где они могли бы реализовать



Проект крытого ледового корта в ДС «Кристалл»



Строительство корта в ДС «Кристалл». Начало положено



Проект спортивного комплекса с бассейном в 7а мкр.



Проект центра гимнастики, строительство которого планируется завершить в 2021 году

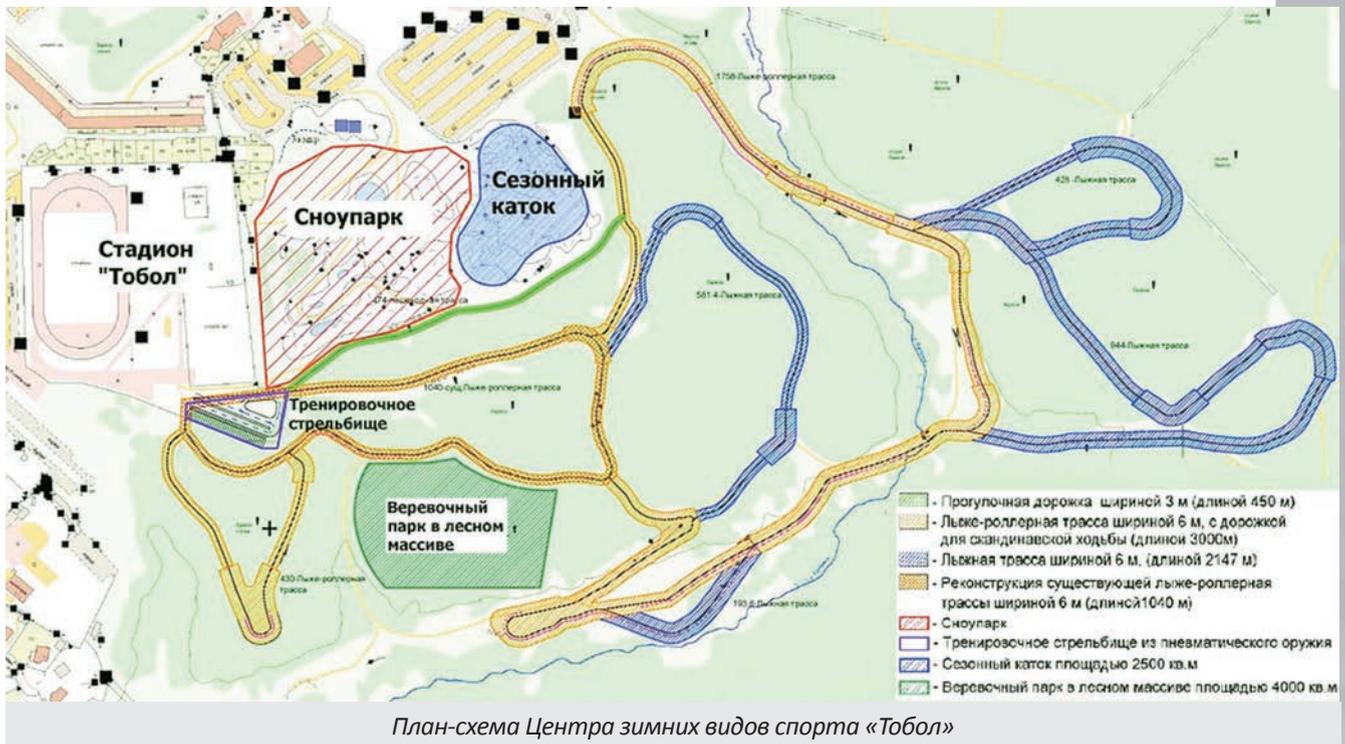
свой спортивный потенциал. И в этом ключе программа «Тобольск – 2020» пришлось как нельзя кстати.

Так, в сентябре 2018 года на улице Большая Сибирская появился новый спорткомплекс «Иртыш», предназначенный для занятий настольным теннисом, гиревым спортом, тяжелой атлетикой, единоборствами, фитнесом, здесь же функционирует и шахматная школа. Предусмотрены и открытые уличные площадки для игровых видов спорта. С работой нового объекта уже ознакомился глава города. Максим Афанасьев пообщался с посетителями спорткомплекса, оценил перспективы развития шахматной школы и отметил, что спорту все возрасты покорны, а значит, нужно уделять больше внимания организации досуга пенсионеров: «Мы можем выделять несколько часов для бесплатных занятий, а в будущем вообще шахматы вместе с теннисом и стритболом развивать на общедоступных городских площадках. Чтобы было чем заняться людям разных возрастов и спортивных предпочтений».

Осенью 2018-го приступили к строительству еще одного стратегически важного объекта – дополнительного крытого ледового корта во дворце спорта «Кристалл». Окончание работ ожидается в конце этого года. Какое значение это имеет для города? Огромное! Новая ледовая арена снимет нагрузку с существующего уже корта: более 500 детей в настоящее время занимаются хоккеем в известном далеко за пределами Тобольска клубе «Ангел Сибири», фигурным катанием, пользуется спросом лед и у простых горожан. В результате – очень плотный график работы корта, сдвоенные тренировки...

С вводом нового объекта добавятся дополнительные 1800 м² льда – настоящее спасение для города! Он будет соединен теплым переходом с действующим кортом, также в здании предусмотрены 4 раздевалки на 25 мест каждая, две из которых оборудованы для маломобильных групп населения.





Но и это еще не все. Вскоре на радость жителям и гостям города на стадионе «Тобол», уже зарекомендовавшем себя как место проведения важных спортивных мероприятий, таких как «Лыжня России», «Лыжня СИБУРа» и т.д., появится новый центр зимних видов спорта. А это – 5 км лыжной трассы шириной 6 м, 3 км лыжероллерной трассы с пешеходной дорожкой для скандинавской ходьбы, стрельбище для пневматического оружия, сноупарк с подъемником, трасса для маунтинбайка. И если раньше, по словам директора ДЮСШ-2 Светланы Зайцевой, в различных секциях здесь занималось около 800 детей, после реконструкции это число, несомненно, увеличится, а появление первого в городе стрельбища позволит городу готовить будущих биатлонистов.

В конце мая здесь с рабочей поездкой побывал губернатор Тюменской области Александр Моор. «Меня приятно удивил центр спорта "Тобол", – отметил глава региона, – масштабы сноупарка. Это, конечно, будет "бомба". Я думаю, что тюменцы будут сюда приезжать в гости. И надо обязательно проработать вопросы инфраструктуры, сделать хорошие, комфортные, пешеходные дорожки, решить проблему освещения». Губернатор не сомневается, что новый глава города Максим Афанасьев, с которым они на протяжении многих лет работали в одной команде, за этим проследит, ведь он зарекомендовал себя как отличный специалист и хороший хозяйственник.

В 2019 году будет получена проектная документация еще по двум объектам, которые появятся в 7 микрорайоне уже в 2020 году: центру гимнастики, который будет вмещать в себя залы для хореографии, гимнастики, спортивной и фитнес-аэробики, тренажерный зал, и спортивно-оздоровительному комплексу с бассейном и универсальным залом для минифутбола, волейбола и баскетбола, тренажерным залом и залом для настольного тенниса. Продолжается строительство бассейна и в 15 микрорайоне: 6 дорожек длиной 25 метров и новые спортивные залы будут доступны тоболякам летом следующего года.

Но, развивая спортивное направление, не стоит забывать и о том, что немаловажную роль в формировании здоровых привычек может играть городское пространство. И сегодня это – одно из актуальнейших направлений. Так, в 9 микрорайоне на территории школы № 18 появилась первая в Тобольске профессиональная стритбольная площадка. На открытии этого объекта присутствовали глава города Максим Афанасьев, директор «СИБУР Тобольска» и «ЗапСибНефтехима» Игорь Климов, первый в истории России чемпион NBA Тимофей Мозгов и чемпион Европы 2007 года Сергей Быков. Спортсмены поделились с присутствующими ребятами собственным опытом прихода в большой спорт, а глава города выразил уверенность, что именно с таких площадок вы-



Глава города Максим Афанасьев и чемпион NBA Тимофей Мозгов на открытии стритбольной площадки

Идут многие будущие чемпионы: «Сегодня школа – второй дом для детей, большую часть времени они проводят здесь, и пришкольное пространство должно развиваться наравне с образовательным процессом. Неважно, будет это стритбольная или волейбольная площадка, хоккейная коробка, но они нужны как воздух». Он рассказал, что его любимые виды спорта – беговые лыжи, бег, велосипед и большой теннис, а также обратил внимание на то, что инфраструктура этих видов спорта развита достаточно хорошо. Символом открытия площадки стал первый мяч, попавший в корзину. Затем Максим Афанасьев, Игорь Климов, Тимофей Мозгов и Сергей Быков вместе с ребятами посадили на территории школы 12 рябин.

Заклучены контракты на проведение строительно-монтажных работ в первом городском крытом скейтпарке в 4 микрорайоне и реконструкцию спорткомплекса «Молодость» в 7 микрорайоне. Кроме того, глава Тобольска поручил председателю комитета по спорту Ольге Алеевой разработать концепцию спортивного сквера.

Чувствовать себя как дома

Важным направлением работы является и создание комфортной городской среды, непосредственно влияющей на благополучие и эмоциональное состояние горожан. Сейчас этому моменту уделяется особо пристальное внимание: те пространства, которые окружают людей вне стен дома, находятся в прямом смысле слова «под прицелом» – их держат на контроле городские, областные и федеральные власти.

К примеру, в Тобольске продолжают проекты модернизации придомовых территорий. И эта инициатива не остается незамеченной: горожане в соцсетях выражают благодарность городским властям за новые детские площадки. В 2018 году их появилось семь, в этом году обустройства ожидают еще шесть дворов.

Продолжаются и работы на проспекте Дзираева. Сделано уже немало: помимо ремонта дорожного полотна установлены остановочные павильоны, запущены городские маршруты, обустроен наземный пешеходный переход со светофором, вдоль проспекта Дзираева до ул. Юбилейной обустроен пешеходный тротуар. В этом году продолжатся работы по освещению тротуаров и обустройству противоположной пешеходно-велосипедной стороны, строительству велодорожки по ул. Полонского. Важным этапом в рамках благоустройства проспекта является строительство правоповоротной полосы на ул. Юбилейную. Проблемный участок доставлял неудобство жителям на протяжении нескольких лет. Низкая пропускная способность автодороги создавала пробки, а в период сильных дождей из-за отсутствия ливневой канализации в этом месте образовывалась большая лужа. По предварительным данным, появление правоповоротной полосы позволит на 30 % разгрузить трассу в часы пик. Работы будут окончены к концу июля этого года.

При осмотре строящегося объекта Максим Афанасьев напрямую сделал замечания подрядчикам по установке бордюрного камня со сроком устранения – один день. Что касается обустройства велосипедной дорожки на проспекте Дзираева, то градоначальник обратил внимание на





то, что от точечных работ надо отходить. Необходимо разрабатывать общегородскую концепцию развития велодорожек: «Да, у нас есть места, где можно комфортно кататься, но до них еще доехать надо. А манера подрядчиков устанавливать бордюрный камень с огромными перепадами делает это практически невозможным», – резюмировал он.

Но на этом планы, конечно, не заканчиваются. К примеру, в перспективе у Тобольска – новый уникальный парк отдыха. Такой проект – совместная инициатива главы региона Александра Моора и главы города Максима Афанасьева. «По опыту областной столицы мы понимаем, что город должен стоять не у реки, а на реке. Тобольску нужен выход к Иртышу. Есть очень красивый лес, просто фантастическое место. Необходимо обсудить с тоболяками концепцию создания парка, в котором люди могли бы гулять, любоваться прекрасными видами, кататься на лыжах и велосипедах, активно отдыхать всей семьей», – поделился планами во время своей рабочей поездки Александр Моор.

«Поддержка губернатора подпитывает энергией и настраивает на большие дела, которые нам предстоит совершить вместе с жителями. В ближайшее время мы проведем встречу с жителями, обсудим с тоболяками наши планы», – отметил Максим Афанасьев.



**Пресс-служба Администрации
города Тобольска**

УДК 656.13.05

ИЗМЕНЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ АКТУАЛИЗАЦИИ СХЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПРИМЕРЕ Г. ТЮМЕНИ

Д.А. ЗАХАРОВ, канд. техн. наук, заведующий кафедрой эксплуатации
автомобильного транспорта Тюменского индустриального университета,

М.А. ПЕРЕВОЗКИН, обучающийся по направлению 23.03.01

«Технология транспортных процессов» Тюменского индустриального университета,

Е.С. ПОЛЯНСКАЯ, обучающийся по направлению 23.03.01

«Технология транспортных процессов» Тюменского индустриального университета

В статье представлены результаты изменения параметров дорожного движения при корректировке проектов транспортных развязок на Объездной автодороге города Тюмени.

Приводятся характеристика исследуемого участка улично-дорожной сети, картограммы интенсивности движения транспортных средств, краткое описание схем организации движения для разных вариантов транспортных развязок, приведены результаты имитационного моделирования дорожного движения на участке Объездной дороги. Описаны основные этапы выполнения работы.

Ключевые слова: улично-дорожная сеть, безопасность дорожного движения, моделирование дорожного движения, программа комплексного развития транспортной инфраструктуры, Генеральный план города, параметры дорожного движения

В настоящее время в России продолжается процесс урбанизации и субурбанизации. В некоторых городах рост численности жителей опережает прогнозные значения, а темпы развития городов, строительства жилья и расширения территории опережают темпы развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Если в 2008 г. при принятии Генерального плана города численность жителей в Тюмени к 2040 году прогнозировалась на уровне 1 млн человек, то в 2017 году при разработке Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города численность жителей прогнозируется на уровне 1,2 млн человек [1, 3].

Принятые ранее в Генеральном плане города Тюмени схемы развития транспортной инфраструктуры требуют актуализации.

Важную роль в транспортном обслуживании населения Тюмени играет обход города. В 2018 году открыто рабочее движение по 4-му пусковому комплексу Восточного обхода и Объездная автомобильная дорога вокруг города стала кольцевой.

Схемой развития транспортной инфраструктуры 4-го планировочного района «Затюменский» на участке Объездной дороги предусмотрено строительство двух транспортных развязок по типу «восьмерка», а также создание кольцевого пересечения автомобильных дорог пр. Воронинские горки и ул. Безымянной (рис. 1).

При данном варианте схемы организации движения на рассматриваемом участке улично-дорожной сети образуются участки, на которых существует вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий при совершении левых поворотов с Объездной дороги на пр. Воронинские горки и с ул. Безымянной на Объездную дорогу (участки отмечены стрелками на рис. 1). На данных нерегулируемых пересечениях большой динамический коэффициент сложности пересечения из-за высокой интенсивности движения.





Рис. 1. Фрагмент схемы развития транспортной инфраструктуры 4-го планировочного района



Рис. 2. Имитационная модель организации движения при варианте № 1

В Указе Президента России № 204 от 07 мая 2018 года о национальных целях и стратегических задачах перед Правительством поставлена задача снизить количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (пункт 8 а), поэтому собственникам автодорог целесообразно детально изучить эффективность данного проектного решения и рассмотреть возможность применения других вариантов. Применение на данных пересечениях светофорного регулирования значительно ухудшит пропускную способность и, как следствие, параметры дорожного движения на участке Объездной автодороги.

Специалистами одной из проектных организаций была предложена другая схема развития транспортной инфраструктуры в данном планировочном районе. Она предусматривает замену двух транспортных развязок по типу «восьмерка» одной развязкой типа «клеверный лист».

Для оценки изменения параметров дорожного движения [2] были разработаны три имитационные модели на микроуровне и проведено моделирование дорожного движения по Объездной автодороге в пределах ул. Безымянной, пр. Воронинские горки.

Вариант № 1 предполагает введение в эксплуатацию двух транспортных развязок типа «восьмерка» на перекрестках Объездной автодороги с ул. Безымянной и пр. Воронинские горки; введение в эксплуатацию перекрестка с круговым движением на пересечении ул. Безымянной и пр. Воронинские горки. Для уменьшения сложности пересечения в модели исключены левые повороты (рис. 2).

Вариант № 2 предполагает введение в эксплуатацию транспортной развязки типа «клеверный лист» на пересечении Объездной автодороги и



Рис. 3. Имитационная модель организации движения при варианте № 2



Рис. 4. Имитационная модель организации движения при варианте № 3

пр. Воронинские горки с сохранением организации движения на остальных участках улично-дорожной сети (рис. 3).

Вариант № 3 является вариацией варианта № 2 и предусматривает увеличенное количество полос движения на отдельных участках транспортной развязки, а также создание переходно-скоростных полос (рис. 4). Одним из возможных проблемных мест данного варианта является место окончания полосы разгона на подъеме на эстакаду (на участке пр. Воронинские горки со стороны города, действие знака 5.15.5. «Конец полосы»).

Исходные данные по прогнозным значениям интенсивности движения на 2040 год получены на основе макромоделли города Тюмени [4]. Картограммы интенсивности дорожного движения транспортных средств на рассматриваемых пересечениях автодороги в утренние и вечерние часы представлены на рисунках 5–7.

Наибольшая интенсивность наблюдается в утреннее время по Объездной автодороге по направлению в сторону Московского тракта. В вечернее время наибольший транспортный поток движется в сторону р. Туры и Салаирского тракта.

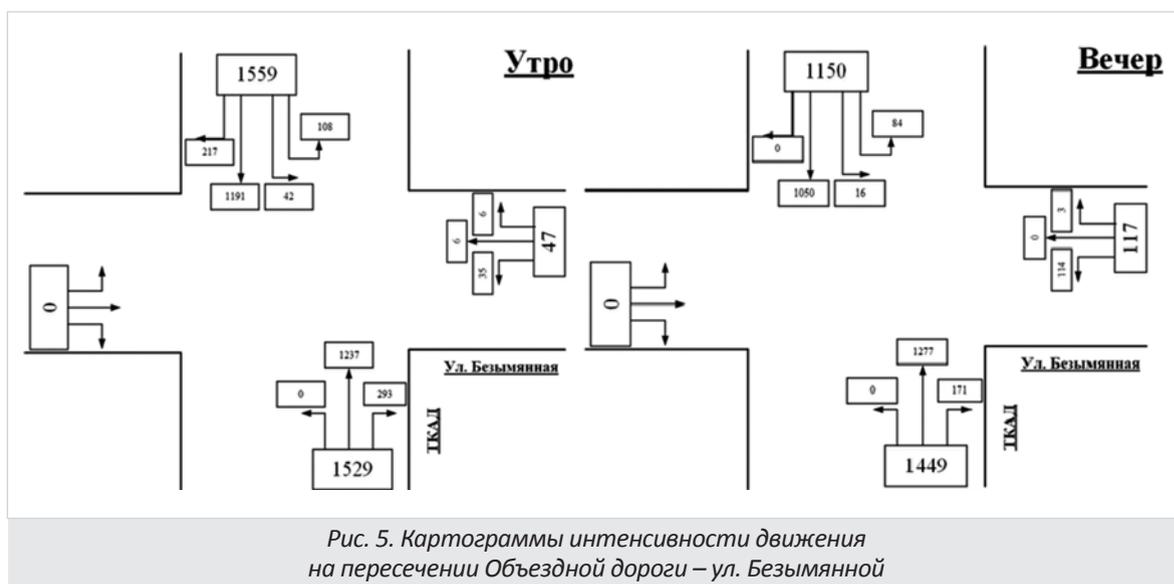


Рис. 5. Картограммы интенсивности движения на пересечении Объездной дороги – ул. Безымянной

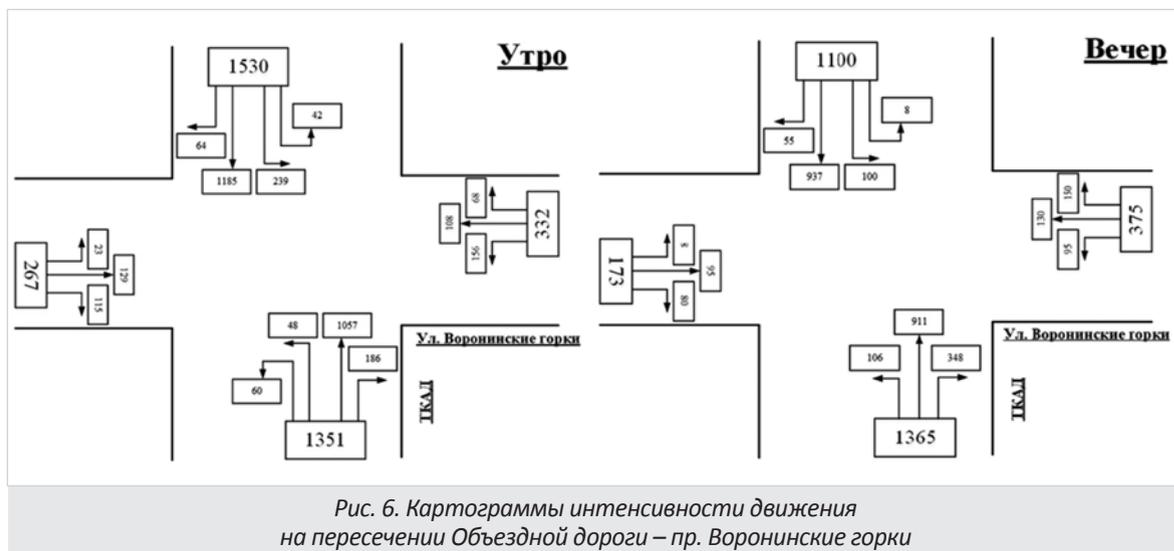


Рис. 6. Картограммы интенсивности движения на пересечении Объездной дороги – пр. Воронинские горки

Результаты моделирования дорожного движения по трем вариантам представлены в таблицах 1 (для утреннего) и 2 (для вечернего времени).



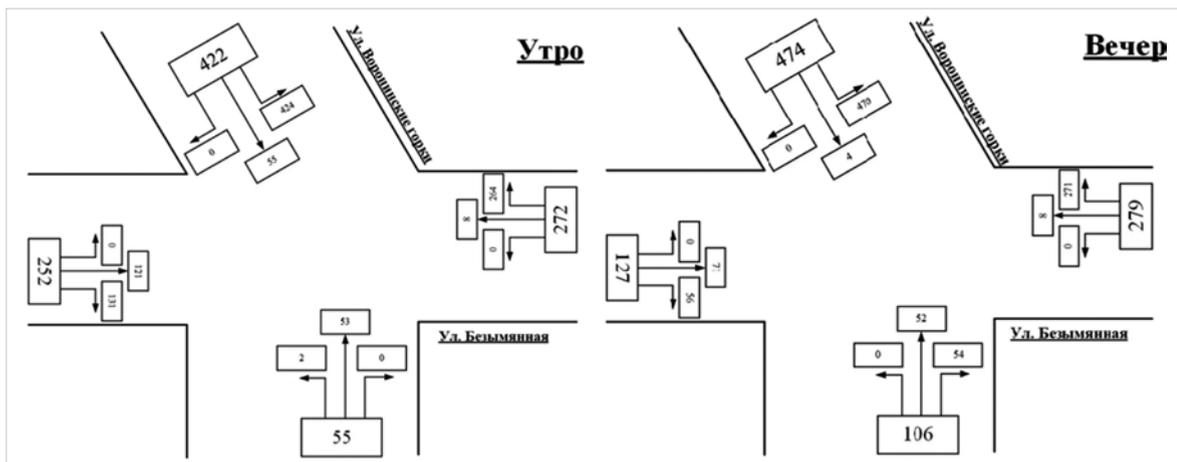


Рис. 7. Картограммы интенсивности движения на пересечении ул. Безъмянной – пр. Воронинские горы

Таблица 1

Параметры дорожного движения в утреннее время

Параметры дорожного движения	Значение параметров		
	Вариант № 1	Вариант № 2	Вариант № 3
Среднее время задержки, с	13,1	7,6	6,8
Среднее количество остановок, ед.	3,8	0,04	0,03
Средняя скорость движения, км/ч	73,3	78,5	79,1
Среднее время задержки в простое, с	4	0	0
Итоговое пройденное расстояние, км	8253	6553	6552
Итоговое время в пути, ч	112,6	83,5	82,8
Итоговое время задержки, ч	14,2	8,3	7,4
Итоговое количество остановок, ед.	14717	143	99
Итоговое время задержки в простое, ч	3,9	0,3	0,2
Активные ТС	131	99	101
Прибывшие ТС	3789	3821	3819
Время задержки, скрытые ТС	158	47	46
Поток, ТС	3920	3920	3920
Относительное время задержки, %	100	58,6	52

Таблица 2

Параметры дорожного движения в вечернее время

Параметры дорожного движения	Значение параметров		
	Вариант № 1	Вариант № 2	Вариант № 3
Среднее время задержки, с	8,9	5,4	5,3
Среднее количество остановок, ед.	0,8	0,03	0,01
Средняя скорость движения, км/ч	76,5	84,5	81,2
Среднее время задержки в простое, с	1	0	0
Итоговое пройденное расстояние, км	7705	7096	5684
Итоговое время в пути, ч	100,8	84	67
Итоговое время задержки, ч	8,3	5	4,94
Итоговое количество остановок, ед.	2836	86	32
Итоговое время задержки в простое, ч	1,1	0,7	0,3
Активные ТС	95	88	76
Прибывшие ТС	3275	3279	3291
Время задержки, скрытые ТС	52	31	30
Поток, ТС	3370	3370	3370
Относительное время задержки, %	100	60,3	59,3

По результатам моделирования можно сделать вывод, что при вариантах развития дорожной инфраструктуры (строительство развязки типа «клеверный лист») № 2 и 3 значительно улучшаются параметры движения в сравнении с вариантом № 1.

Скорость движения транспорта изменяется незначительно, так как во всех рассматриваемых вариантах имитационной модели наибольший транспортный поток на исследуемом участке Обьездной дороги движется с максимальной разрешенной скоростью (около 90 км/ч).

Среднее время задержки при внедрении варианта № 3 по сравнению с вариантом № 1 уменьшается на 48 %, скорость движения транспортного потока увеличивается на 8 %, а итоговое время в пути уменьшается на 26 % (табл. 3).

Таблица 3

Параметры дорожного движения для вариантов № 1 и 3 для утреннего времени

Параметры дорожного движения	Значение параметров		Изменение параметров	
	вариант № 1	вариант № 3	абсолютное, ед.	относительное, %
Среднее время задержки, с	13,1	6,8	-6,3	-48
Средняя скорость движения, км/ч	73,3	79,1	5,8	8
Итоговое время в пути, ч	112,6	82,8	-29,8	-26

Далее было проведено сравнение параметров дорожного движения при реализации вариантов № 2 и 3.

По результатам моделирования этих схем движения среднее время задержки при внедрении варианта № 3 относительно варианта № 2 уменьшается на 12 %, средняя скорость движения повышается на 1 %, итоговое время в пути уменьшается на 1 % (табл. 4).

Таблица 4

Параметры дорожного движения для вариантов № 2 и 3 для утреннего времени

Параметры дорожного движения	Значение параметров		Изменение параметров	
	вариант № 2	вариант № 3	абсолютное, ед.	относительное, %
Среднее время задержки, с	7,6	6,8	-0,8	-12
Средняя скорость движения, км/ч	78,5	79,1	0,6	1
Итоговое время в пути, ч	83,5	82,8	-0,7	-1

Выводы

Сравнение параметров дорожного движения на основе имитационного моделирования позволяет получить объективную количественную оценку для выбора оптимального варианта с учетом безопасности и эффективности организации дорожного движения.

Параметры дорожного движения являются важным, но далеко не единственным критерием при выборе варианта развития транспортной инфраструктуры. Необходимо учитывать возможность изъятия земельных участков под строительство и стоимость строительства транспортных развязок, необходимость переноса инженерных коммуникаций, наличие вариантов объезда при ограничении движения и ликвидации левых поворотов и другие условия.

Библиографический список

1. Береговских, А.Н. От градостроительства к градоустройству [Текст]: монография / А.Н. Береговских. – Омск, 2018. – 424 с.
2. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения – Москва, 2017. – 72 с.
3. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Тюмени на период 2018–2040 годов. Утверждена Постановлением Администрации города Тюмени от 25.06.2016 № 331-пк.
4. Руководство по применению транспортных моделей в транспортном планировании и оценке проектов. – СПб.: «КОСТА», 2016. – 128 с.



УДК 628.1. (571.1/50), 628.16.06

К ВОПРОСУ ИСТОРИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СХЕМЫ ОЧИСТКИ ВОДЫ г. ТЮМЕНИ

А.Г. ЖУЛИН, канд. техн. наук, доцент кафедры водоснабжения и водоотведения ТИУ,
А.Д. ИЛЬИН, канд. юрид. наук, директор МКУ «Единый центр оперативного реагирования г. Тюмени»

Приведены этапы использования природной воды в историческом аспекте и обозначена необходимость улучшения качественных показателей питьевой воды в г. Тюмени, связанных с ухудшением свойств воды в процессе увеличения числа жителей, с целью создания безопасной санитарно-гигиенической среды для населения. В зависимости от уровня развития систем очистки природной воды и ее обеззараживания представлены соответствующие каждому этапу технологии подготовки воды.

Ключевые слова: природная вода, источники водоснабжения, улучшение качества воды, история развития очистки воды, реагенты, фильтр, отстойник, осветлитель

Основная задача централизованной системы водоснабжения – обеспечение санитарно-эпидемиологической безопасности населения. Очистка и обеззараживание воды природных источников решают эту задачу.

На начальном этапе освоения Сибири населенные пункты-городища устраивались в основном в виде крепостей около рек и на возвышенностях, что было обусловлено не только оборонительными функциями, но и в значительной мере необходимостью обеспечения хозяйственных и противопожарных нужд. Для крепости выбрали место на просторном мысу; с запада мыс был ограничен оврагами и речкой Тюменкой, а с востока – крутым берегом Туры [1]



План расположения крепости Тюмень, конец XVI века

с востока – крутым берегом Туры [1]

По мере развития поселений общественное водопользование осуществлялось через устройство бассейнов, воду населению доставляли водовозными бочками, для этого в крепостном частокле предусматривались специальные водовозные ворота. Так, водяные ворота для крепости Тюмени предусматривали забор воды из реки Тюменки, для посада были устроены два ввоза из реки Туры [2].

По мере расширения и обустройства городищ выкапывались колодцы забора подземной воды, которые в дальнейшем, вплоть до устройства централизованной системы водоснабжения, были основными поставщиками относительно чистой в санитарном отношении воды.



Обычное питание рек в природных условиях связано с рельефными особенностями местности, то есть с естественным уклоном в сторону реки не только наземных, но и подземных горизонтов, что обуславливало целесообразность размещения колодцев, обеспечивающих возможность использования чистой воды. Для сбора родниковой воды устраивались скопники (в настоящее время их называют каптажами).

Качеству воды поверхностных источников на начальном этапе развития населенных пунктов особое внимание не уделялось, так как хватало достаточно чистой воды подземного происхождения – из родников, колодцев.

На раннем этапе освоения новых территорий в отечественной практике эпидемии, связанные с водным фактором, отсутствовали. Проблеме «здоровой воды» в России всегда уделялось внимание, поэтому начальное использование поверхностной воды для питьевых целей в последующем переходило в подземное. Срубные колодцы были усадебного и общественного водопользования.

Рост населения в г. Тюмени, отсутствие канализации и, соответственно, загрязнение р. Тюменки как доступного и ранее относительно чистого источника воды, а также подземных вод в конце XIX века привели к массовой заболеваемости населения. Возникновение эпидемий и необходимость противопожарной защиты обширных селитебных площадей потребовали устройства централизованного водоснабжения городов. И, если на начальном этапе освоения поселения использовались малобитные источники с чистой водой, то с ростом населения города пришлось обращаться к источникам, гарантирующим стабильность расхода независимо от каких-либо условий. Таким источником была принята река Тура.

В Сибири первый централизованный водопровод общего использования был построен в 1864 году в г. Тюмени, его производительность составляла 0,62 тыс. м³/сут. Он обслуживал приблизительно 1 % населения и из-за малой мощности в незначительной степени обеспечивал противопожарные нужды. Вода использовалась в хозяйственных целях. При этом централизация водоснабжения не предусматривала подачу воды в дома – разбор воды осуществлялся жителями и водовозами из водоразборных будок, а в дальнейшем, с развитием разветвленных сетей, – из водоразборных колонок. Водозабор из р. Туры располагался на линии современной улицы Водопроводной.

Первый тюменский централизованный водопровод включал в себя водозабор из реки Туры, насосную станцию 1-го подъема, магистральный трубопровод от реки до центра города протяженностью около 3 км, резервуар объемом 123 м³ и водонапорную башню; все водопроводные сооружения и трубопроводы были в деревянном исполнении [1].

Обеспечение санитарно-эпидемиологической надежности не было главной задачей централизованного водопровода в городе, в связи с чем очистка воды на тот момент не предусматривалась. Но стремительное увеличение численности населения, загрязнение речной и подземной воды в рамках городской среды, а также проявление эпидемий требовали решать и эту задачу.

Все это в конечном итоге привело к тому, что в 1911 году фирмой «Нептун» под руководством Н.П. Зимины был разработан первый проект системы водоснабжения с очистными сооружениями. Очистные сооружения предусматривали двухступенчатую схему подготовки воды. Особенностью



*Бассейн разбора воды населением и водовозами
(на месте современной площади Борцов революции)*



Водовозы, XIX век

Фото из открытых источников

проектных решений было обязательное наличие электростанции, обеспечивающей подъем воды к водоочистным сооружениям и объектам города.

Очистка речной воды начала осуществляться в 1914 году с пуском первой очереди водоочистной станции производительностью 1,85 тыс. м³/сут (с перспективой – 3,7 тыс. м³/сут). Технологическая схема очистки включала вертикальные отстойники и скорые (американские) фильтры системы «Джуэль», круглые (в плане) – с обратной промывкой и скребковыми механизмами очистки верхнего слоя загрузки. В дальнейшем фильтры системы «Джуэль» не получили распространения на станциях большой производительности.

В отличие от ранее действовавшего, вновь построенный водопровод располагался несколько выше по течению реки рядом с Троицким монастырем. Система водоснабжения включала: водозабор раздельного типа с русловым водоприемником, береговым колодцем, двумя самотечными и всасывающими линиями протяженностью соответственно 60 и 30 м каждая, указанные выше очистные сооружения и водопроводную сеть общей протяженностью 20,5 км с водонапорной башней [2].

Состояние тюменского водопровода на 1924 год по техническому оборудованию характеризуется как удовлетворительное, за исключением магистральных линий, требующих ремонта. «На водопроводной станции установлены 2 турбогенератора по 120 лошадиных сил, 2 паровых котла "ШУХОВА", "ЭКОНОМАЙЗЕР", необходимые отстойные фильтрационные баки с соответствующими центробежными насосами, всасывающими и нагнетательными, а также насосами для повышения давления магистралей на случай пожара. Длина сети 20 верст, с 12 водоразборными будками и 130 пожарными колодцами "Гидрантов"» [3, 4].

В это же время в стране с вводом ГОСТа (вторая редакция 1925 года) вода централизованных систем водоснабжения стала подвергаться обеззараживанию хлорной известью, до 1940 года ГОСТ на питьевую воду предусматривал только один показатель – чистота в санитарно-эпидемиологическом отношении.

В 1937 году был поставлен вопрос о переносе существующего водоприемника на середину реки, так как река у самого берега сильно обмелела, в связи с чем не была исключена возможность того, что трубы водоприемника окажутся в воздухе. При этом никоим образом не обеспечивалась полная гарантия незагрязненности воды, так как источники загрязнения оставались выше водозабора [5].

До 1938 года очистные сооружения входили в состав электростанции. При этом необходимость более внимательного отношения к качеству воды становилась все более отчетливой. Согласно справке, подготовленной в июле 1938 года инженером тюменского водопровода, существовавший водозабор Тюменского городского водопровода находился в окружении ряда источников загрязнения – лесозавода «Красный Октябрь» с принадлежащим ему рабочим поселком, речки Бабарынка, в которую попадают все сточные воды от мельзавода, лесной гавани по обоим берегам реки [6].

В 1938 году по настоянию городской санитарной инспекции водозаборные сооружения городского водопровода были построены отдельно от электростанции с выносом забора воды на середину реки Туры. Был построен кирпичный береговой водоприемный колодец. Уложены две самотечные линии из цельнотянутых стальных труб диаметром 250 мм, каждая – с использованием старого свайного оголовка с заменой отдельных свай и верхней обвязки. Кроме того, от берегового водоприемного колодца до шахты НС-1 подъема был построен деревянный подземный туннель, в который из железобетонного туннеля электростанции были переложены две всасывающие линии диаметром 200 мм [7].

Несмотря на то, что в период Великой Отечественной войны вопросы совершенствования системы водоснабжения города при всей их важности были не на первом месте, в декабре 1943 года в связи с возросшими потребностями города в хозяйственно-питьевой воде Ленинградской конторой треста «Госводоканалпроект» было составлено проектное задание на расширение существующей фильтровальной станции Тюменского городского водопровода, которое в последующем было частично реализовано. В частности, на площадке Троицкого монастыря было выстроено деревянное здание станции без внутреннего устройства и оборудования, установлена опалубка и арматура резервуара чистой воды, начато его бетонирование, закончено в строительной части кирпичное здание насосной станции 2-го подъема, уложен водовод от НС-1 подъема до новых очистных сооружений. Вместе с тем, принимая во внимание, что проектирование осуществлялось в военное



время, в середине 1940-х годов стало очевидным, что все выстроенные сооружения должны быть рассчитаны по нормам послевоенного времени на длительный срок эксплуатации и возводиться из долговечных материалов (камень, бетон), т.е. расчетная производительность станции подлежала пересмотру с учетом новых норм расхода и перспективного развития города Тюмени по этапам [8].

В соответствии с архивными данными во второй половине 1940-х годов в г. Тюмени для хозяйственно-питьевого водоснабжения имелась небольшая фильтровальная станция, расположенная вблизи Троицкого монастыря. Максимальная производительность очистных сооружений с соблюдением полного технологического процесса очистки воды была 4000 м³/сут, без очистки – 6000 м³/сут. Для обработки воды с целью снижения содержания взвешенных веществ и цветности применялся сернистый глинозем с расходом в зависимости от сезона года — от 140 мг/л летом и до 180 зимой. Повышенная доза расхода коагулянта объяснялась, во-первых, исключительно большой мутностью воды, наличием ила во взвешенном состоянии, несовершенством очистных сооружений и конструкций самих отстойников, отсутствием камеры реакции. При наличии полной схемы необходимых сооружений доза коагулянта могла быть снижена в среднем до 100–120 мг/л. Доза гарантировалась при продолжительности пребывания воды в отстойниках 2,0–2,5 часа и скорости фильтрации 5–5,5 м/ч [9].

В 1947 году Свердловским отделением треста Водоканалпроекта Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии был разработан проект станции улучшения качества воды водопровода г. Тюмени. Станция была запроектирована на полезный расход воды: 1-й очереди – 16474 м³/сут, 2-й – 21830 м³/сут. Согласно проекту станция улучшения качества воды включала:

- 1) реагентное хозяйство со складом реагентов для извести, коагулянта, хлорной извести и жидкого хлора;
- 2) смеситель водоворотного типа;
- 3) три осветителя с металлическими камерами реакции диаметром 8,6 м и высотой 5,35 м;
- 4) шесть фильтров площадью 17,2 м².

Существовавшая на тот момент очистная станция, расположенная в здании городской электростанции, ввиду ее ветхости и соседства с котельной электростанции, в связи с постройкой проектируемой новой станции к эксплуатации не планировалась. В целом проект был одобрен и был реализован в конце 1948 года [10].

30 марта 1949 года между Тюменским горводопроводом и научным отделом Уральского политехнического института имени С.М. Кирова был заключен договор, предметом которого было исследование и наладка процесса осветления воды в слое взвешенного осадка в условиях Тюменского городского водопровода [11]. И в июле 1949 года было подготовлено соответствующее заключение о пуске и наладке осветлительной установки Тюменского городского водопровода, основное содержание которого сводилось к следующему:

- на момент подготовки заключения в эксплуатацию были введены два осветителя из трех при отсутствии построенных фильтров;
- в связи с отсутствием фильтров и необходимостью обеспечения подачи очищенной воды было решено очищать воду на одних осветителях без последующего фильтрования.

Тестовая работа очистных сооружений в течение трех дней по бесфильтровой схеме позволяла подавать городу осветленную воду, по качеству приближавшуюся к фильтрованной. С вводом в эксплуатацию третьего осветителя очистные сооружения, работая по принципу бесфильтровой очистки, смогли бы обеспечить потребность в количестве 8600 м³/сут. В новых условиях очистки средняя скорость восходящего потока воды в осветителе была ограничена величиной 0,8–0,9 мм/с вместо расчетной 1,40 мм/с.

Были даны конкретные рекомендации по дальнейшему совершенствованию бесфильтровой схемы очистки воды. Были одобрены и приняты мероприятия, проводимые по инициативе работников городского водопровода, по подаче на очистные сооружения циркуляционной воды электростанции. Благодаря этому улучшались условия коагуляции воды в зимнее время, предупреждалось замерзание на водопроводной сети, а также сокращались расходы на подачу воды из реки [12]. Но по инициативе Отдела водоснабжения НИИ КВОВ АКХ г. Москвы технология обработки воды без последующего фильтрования была категорически отвергнута как не гарантирующая надежную степень очистки.

По завершении строительства станции очистки воды дальнейшее развитие технологической схемы было связано с оптимизацией точек ввода реагентов и смешивания их с обрабатываемой



водой, в связи с необходимостью внедрения на очистных сооружениях углевания воды для ее дезодорации.

Работа в этом направлении была обусловлена низким качеством воды в реке Туре, которая характеризовалась дефицитом кислорода и возникновением в связи с этим процессов, приводящих к появлению в воде гнилостных, фенольных, сероводородных и других привкусов и запахов [13].

После реконструкции двух осветлителей в контактные камеры-смесители, в начале 60-х годов XX века на основе лабораторных и предварительных исследований в производственных условиях Отделом водоснабжения НИИ КВОВ АКХ г. Москвы была принята схема с последовательным вводом реагентов:

- 1) хлор для предварительного хлорирования вводится в трубопровод исходной воды перед контактной камерой;
- 2) активированный уголь добавляется в конце первой половины камеры с достижением 10-12-минутной продолжительности контакта;
- 3) коагулянт вводится в конце бассейна по ходу движения воды;
- 4) полиакриламид подается в старый смеситель станции;
- 5) хлор для обеззараживания воды вводится перед резервуарами чистой воды.

Для осуществления данной схемы ввода реагентов дополнительно к существующему оборудованию реагентного хозяйства были смонтированы установки для приготовления и дозирования угольной пульпы и полиакриламида. Внедрение схемы позволило почти полностью устранить нежелательные привкусы и запахи при соблюдении всех других основных показателей качества питьевой воды.

До 1966 года Головной водозабор был основным источником хозяйственно-питьевого водоснабжения города. Освоение нефтяных месторождений региона способствовало повышению роли г. Тюмени в государственном масштабе, соответственно, развитию промышленности и росту числа жителей, выявило обоснованную необходимость увеличения подачи воды. Но возможности действующего Головного водозабора не позволяли наращивать его производительность. Необходимо было строительство новых водозаборов, первым из которых стал Кулаковский (1970 год).

В 1973 году введен в эксплуатацию Велижанский водозабор. Технологическая схема Велижанских очистных сооружений предназначена для очистки подземной воды от железа и мутности, принята без учета ряда физико-химических показателей качества (растворенные газы, марганец, комплексные органические соединения железа и марганца, аммиак, кремний и т.д.) и антропогенного воздействия на природные источники, что приводит к необходимости ее совершенствования.

В связи с ухудшением качества речной воды (из-за постоянных аварийных сбросов промышленных сточных вод в р. Туру и ее притоки из соседних областей), выявилась необходимость в



строительстве очистных сооружений производительностью 130-150 тыс. м³/сут с другой технологией очистки речной воды [14]. Проблему количественного расхода воды решил ввод в 1982 году в эксплуатацию Метелевского водозабора. В основу технологии очистки Метелевских очистных сооружений положена двухступенчатая реагентная схема: горизонтальные отстойники – скорые фильтры. В дальнейшем технология обработки воды требует совершенствования.

Уменьшение водопотребления на промышленные нужды, осуществление мероприятий по нерациональному использованию воды, отсутствие ЗСО водозаборного сооружения и станции водоочистки, несоответствие требований Гостехнадзора хлорного хозяйства привело в 2011 году к прекращению функционирования Головного водозабора.

Библиографический список

1. Древний город Тюмень. Электрон. текстовые данные. – Режим доступа: <https://kadykchanskiy.livejournal.com/348275.html> (<http://alekseyzayats.livejournal.com/1586.html>).
2. Порядин А.Ф. Водоснабжение в Сибири (исторический очерк) / А.Ф. Порядин. – Ленинград: Стройиздат, Ленинградское отделение, 1983. – С. 68–70.
3. Производственные планы, сметы по Тюменской электростанции, водопроводу, кирпичному заводу и др. // ГАТО. Ф. Р4, Оп.1, Д. 1009, л. 15.
4. Протоколы заседаний производственной комиссии по работе электростанции, водопровода, бани, пожарных команд // ГАТО. Ф. Р143, Оп.1, Д. 10, л. 11-12.
5. ГАТО. Ф. Р68, Оп. 1, Д. 1, л. 44.
6. Документы о строительстве водопровода (переписка, расчеты, справки, отчеты и др.) // ГАТО. Ф. Р1338, Оп. 1, Д. 4, л. 111.
7. Документы о строительстве водопровода (переписка, расчеты, справки, отчеты и др.) // ГАТО. Ф. Р1338, Оп. 1, Д. 4, л. 63-64.
8. Документы о строительстве водопровода (переписка, расчеты, справки, отчеты и др.) // ГАТО. Ф. Р1338, Оп. 1, Д. 4, л. 53.
9. Документы о строительстве водопровода (переписка, расчеты, справки, отчеты и др.) // ГАТО. Ф. Р1338, Оп. 1, Д. 4, л. 100-101.
10. Документы о проведении научно-исследовательской работы по исследованию и наладке процесса осветления воды в условиях горводопровода (переписка, сметы, акты и др.) // ГАТО. Ф. Р1338, Оп. 2, Д. 2, л. 49.
11. Документы о проведении научно-исследовательской работы по исследованию и наладке процесса осветления воды в условиях горводопровода (переписка, сметы, акты и др.) // Ф. Р1338, Оп. 2, Д. 2, л. 6-10.
12. Блувштейн М.М. Повышение эффективности работы очистных сооружений водопровода / Издательство литературы по строительству. – Москва, 1971. – С. 75-82.
13. История Тюменского водоканала – Электрон. текстовые данные. Тюмень. – Режим доступа: http://www.vodokanal.com/history/tmn_history/.
14. Достопримечательности Тюмени – первого русского города Сибири. Электрон. текстовые данные. – Режим доступа: <http://trans-continental.ru/dostoprimechatelnosti-tyumeni/>.

Уважаемые коллеги!

В 2019 году движение студенческих отрядов Российской Федерации отмечает 60-летний юбилей и 15-летие современного этапа своего развития.

Хочу поздравить с этой юбилейной датой ветеранов движения и молодых бойцов студенческих отрядов – это свыше 19 миллионов человек, – всех, кто внес существенный вклад в развитие Тюменской области, в формирование уникального топливно-энергетического комплекса на сибирской земле.

В 60-70-е годы студенты со всей страны осваивали нефтегазовые месторождения, строили железные дороги, жилые дома, детские сады, школы и больницы. Не стали исключением и хозяева тюменской земли, которые в 1966 году вступили в ряды студенческого отрядного движения.

Всесоюзные и областные ударные комсомольские стройки дали возможность получить первый опыт трудовой деятельности, обрести друзей из Вильнюса, Киева, Казани, Волгограда и десятка других городов, а некоторым даже посчастливилось встретить любовь всей жизни.

В числе стройотрядовцев Тюменского инженерно-строительного института в 1974-76 годах повезло быть и мне. Я с гордостью вспоминаю годы, когда молодежь осваивала Север. Это была настоящая дружба, мы трудились и не краснели за результат, сдавали работу с высокими показателями. Нет ни тени сомнения, что это время прошло с пользой как для студентов, так и для нашей огромной страны!

Не секрет, что многие романтики 70-х уезжали в стройотряд «за туманом и за запахом тайги...», зарабатывали первые – и не малые даже для дипломированных специалистов – деньги. Стать бойцом студенческого отряда было престижно, третий трудовой семестр ребята несли с чувством ответственности за развитие региона.

Сегодня эстафету больших трудовых свершений перенимаете вы, представители молодого поколения! На вашем счету работа на самых масштабных стройках страны: космодром «Восточный», Крымский мост, объекты атомной энергетики России и Бангладеш, месторождения в Якутии. Вы обеспечиваете комфорт пассажиров на железных дорогах, делаете ярче и насыщеннее досуг ребят в детских центрах...

Студенческие отряды востребованы сегодня, поэтому депутаты Тюменской областной Думы будут и дальше поддерживать это движение. Среди вас – яркие представители молодежи, которых я считаю истинными патриотами! Успехов, и вперед – к новым трудовым свершениям!

С праздником!



**В.А. Рейн,
заместитель председателя Тюменской областной Думы,
председатель совета ветеранов студенческих отрядов Тюменской области**

СЛАВНОЕ СТУДЕНЧЕСКОЕ БРАТСТВО

Окружающая действительность постоянно меняется, и мы, живущие здесь и сейчас, оказываемся в совершенно иных условиях, чем наши родители, бабушки, дедушки и прочие досточтимые предки, и, конечно, у тех, кто будет жить после нас, также будут другая реальность, устои, стремления, ценности... C'est la vie.

Но какие бы перемены ни происходили, кто быстрее всего встраивается в новую повседневность? Конечно, молодежь, которая подхватывает идеи на лету, горит ими по-настоящему, без компромиссов и условностей, отдаваясь полностью тому, во что верит.

Точкой отсчета движения принято считать 1959 год. Почти четыре сотни студентов Московского госуниверситета отправилось в Казахстан: первое стройотрядовское лето, первые успехи. Центральный комитет ВЛКСМ одобрил патриотическое движение студентов МГУ и рекомендовал продолжить его развитие во всех учебных заведениях Советского Союза, вследствие чего и начался круговорот тысяч и тысяч молодых, целеустремленных, талантливых, каждое лето рвущихся в бой. Волна стройотрядовского движения покатила по стране...

Часть I. Время подвигов. Начало



Отряд «Буревестник», 1970 год

украинских студентов, к 70-му году их число достигало 9,5–10 тысяч человек.

Конечно, принимать у себя гостей – хорошо. Но вполне логично, что и здесь, в вузах региона, стали организовываться строительные отряды. Одним из первых, к примеру, стал отряд «Мега» во главе с В.А. Панфиловым, он был образован в 66 году, в недавно созданном Тюменском индустриальном институте, и отправлен в Сургут. В последующие годы число ребят, пополнявших ряды студотрядов, только множилось.

Работы хватало и в Тюменской области: всюду шло освоение Севера, нужно было прокладывать дороги и строить, строить, строить... Первые разрозненные стройотряды начали приезжать сюда еще в начале 60-х – из Москвы, Ленинграда, Казани, с Украины. Но официальным годом начала стройотрядовского движения в регионе принято считать 1966-й. Именно тогда был создан Штаб студенческих строительных отрядов Украины в Тюменской области во главе с первым командиром въездных отрядов В.Я. Возняком. Да, работать на тюменскую землю приезжало в те годы больше всего



ССО г. Львова перед отъездом в Тюмень



А.В. Юрченко

И к 69-му, когда в Тюмень из украинского городка Черкассы для заключения договоров с принимающей строительной организацией прибыл командир линейного отряда **Анатолий Васильевич Юрченко** – человек, которого судьба впоследствии свяжет не только с ССО, но и с нашим регионом, движение было в разгаре. В 70-м он вернулся с отрядом в 60 человек. Проработал неделю, после чего был назначен командиром зонального отряда юга Тюменской области в 1200 человек. В 1971-м Анатолий Васильевич, уже замкомандира штаба ССО, приехал сюда вновь. Как оказалось, насовсем. Именно он, очевидец и непосредственный участник тех масштабных стройотрядовских событий, I командир Тюменского областного студенческого отряда (1975–1982 годы), удостоенный за свою работу двух орденов и медали, рассказал нашему журналу, что это было за время, чем жили и дышали те, кто своими руками строил будущее.

– Я до сих пор вспоминаю свой первый стройотряд. Это уже потом пошло: единая форма, символика... А когда мы начинали, такого не было. Покупали одинаковые офицерские рубашки, брюки надевали у кого какие были, нашивка, значок отряда – вот и все обмундирование.

Но это никого не смущало, конечно. Сейчас век рыночной экономики, все построено на деньгах, а тогда... Никто не отрицает, что ехали в том числе и за заработком, но – была другая идеология: увидеть и узнать новое, а также внести свой вклад в развитие страны. Перед ней стояли конкретные задачи, и все старались их выполнять – неважно, в деревнях, районах, городах, республиках. Все помогали. Значительную часть времени посвящали и работе с местным населением, с молодежью на местах дислокации отрядов, шефской работе в школах, трудились вожатыми в пионерских лагерях, помогали на обустройстве детских площадок, занимались организацией концертов, спортивных мероприятий, собирали книги и передавали в школьные и сельские библиотеки. Все это прекрасно воспринималось местным населением.



Численность прибывающих в Тюменский регион росло. Так, к 72 году проводить здесь трудовое лето стали представители со всей Украины. Но она уже не могла удовлетворить запросы области, которая в то время была объявлена стройкой № 1 в



Встреча через 50 лет. Полувековой юбилей строительного отряда «Мега»



СССР. Шло обустройство нефтяных и газовых месторождений, строительство промышленных предприятий и, конечно, новых городов Тюменского Севера – Ноябрьска, Когалыма, Нового Уренгоя и других. Кирпича не хватало, дома и подсобные помещения зачастую строили из дерева, которого было в достатке. С участием студенческих отрядов прокладывалась дорога Тюмень – Тобольск – Нижневартовск, шла работа на строительстве ЛЭП и т.д. Не было ни одного направления, в котором бы ни принимали участие стройотрядовцы. Конечно, требовались дополнительные трудовые ресурсы. И было принято постановление ЦК ВЛКСМ о том, чтобы направлять сюда отряды из других союзных республик. Поэтому вскоре на одних площадках работали русские, украинцы, белорусы, грузины, армяне, азербайджанцы, представители союзных республик Средней Азии и Прибалтики. И не было никакой вражды и разногласий на национальной почве, все дружили, всем было интересно вместе. К 82 году общая численность студентов в стройотрядах достигла 22 тысяч человек.

На всех строительных объектах министерств, за которые отвечали такие главки, как Главтюменьнефтегазстрой, Главсибтрубопроводстрой, Сибкомплемонтаж, Сибжилстрой, Тюменьстройпуть, Главтюменьнефтегаз, Главтюменьпромстрой и другие, работали студенческие строительные отряды. По предложению руководства принимающих организаций было решено создать специализированные отряды. Совместно с ректоратом учебных заведений было согласовано прохождение студентами летней практики в организациях по своей специальности. Так появились отряды «Буровик», «Автомобилист», «Связист», «Механизатор», отряды проводников и стюардесс, отряды по сбору лекарственных трав и ловле рыбы. Многие из бывших стройотрядовцев после окончания учебного заведения вернулись дипломированными специалистами в организации, где они себя хорошо зарекомендовали, и продолжили работу.

Некоторые виды работ являлись запрещенными для стройотрядов, но нам удавалось проходить согласование с инспекцией по труду, ректоратами и Центральным штабом ССО. Были и трудности – со строительными материалами, механизмами и т.д., – но всегда удавалось найти выход.

В 1981 году стройотрядовцами Тюменской области за летний период было освоено сто миллионов рублей капиталовложений – это годовая программа двух трестов.

У Тюменского областного отряда был свой печатный орган – газета «Горизонт», в которой отражалась работа, жизнь, успехи и проблемы стройотрядовцев, а также освещались вопросы техники безопасности. В письмах и звонках из отрядов в редакцию было много интересного: от рационализаторских производственных предложений до юмора.

Неудивительно, что многих людей причастность к общему делу сплотила на долгие годы. Анатолий Васильевич, к примеру, рассказывает, что куда бы ни приезжал, первым делом заходит в областной штаб. И пусть там давным-давно уже работают другие люди, они обязательно знают, кто был командиром раньше, да и о Тюменском областном штабе и его командире наслышаны. Поэтому встречают как родного.

Но поделился наш собеседник с читателями не только своими воспоминаниями. Собираясь на встречу, он взял с собой некоторые выдержки из писем студотрядовцев в газету, которые в полной мере передают атмосферу настоящего молодежного братства.

«Я много слышал о ССО. Но все-таки слабо представлял, что это такое. Теперь я знаю, что ССО – это трудная работа, это крепкая дружба, это студенческий задор. Я очень счастлив, что могу не только учиться в СССР, но и работать с советскими друзьями».

Студент крымского мединститута из Эквадора

«Я люблю стройотряды за бескорыстную дружбу, за выполнение поставленных целей, за то, что каждый день наполнен осознанием твоей необходимости людям. Где был пустырь – выросли здания. На фронтонах их написаны названия студенческих отрядов и учебных заведений, откуда они приехали».

Киев. Институт гражданской авиации

«И вот торжественная линейка. Прощание с городом. Прощание, но не навсегда – до следующего лета. И все-таки грустно уезжать... Ведь здесь ты оставил частицу своего сердца, толику своего труда».

Харьков

«Для каждого из нас ССО – не абстрактное понятие. У нас было достаточно возможностей проверить свою выдержку, силу и смекалку. Мы хорошо узнали друг друга, цену дружбы и товарищеской взаимопомощи. Спасибо стройотрядам, стройотрядовскому лету. Оно нас многому научило!»

Одесса

Конечно, студенческие отряды – это единение ради общего дела и, можно сказать, особое состояние души. Но не только. ССО – четко организованная структура со своими правилами, нормами поведения. Трудностями. Анатолий Васильевич столкнулся с ними не понаслышке:

– Сказать, кому было легче – рядовому бойцу или командиру, – вопрос, конечно, интересный. Когда я был командиром линейного отряда, в мои задачи входило заключить договоры, организовать весь рабочий процесс, обеспечить площадку строительными материалами, при этом находясь постоянно с ребятами, ведь мы были неотделимы друг от друга. А когда я встал во главе областного отряда, численность которого постоянно росла и измерялась уже тысячами?!.. Работа не прекращалась ни зимой, ни летом! Зимой нужно было встретиться со всеми руководителями главков, объединений, трестов, собрать заявки – какие предприятия, районы и в каком количестве человек нуждаются; проанализировать, как та или иная организация принимала и обеспечивала стройотряды; принять командиров линейных и зональных отрядов, приехавших для заключения договоров; составить реестры всех отрядов... Весной – перевезти 22 тысячи стройотрядовцев в места дислокации. С этим были определенные сложности из-за отсутствия достаточного количества авиатранспорта (самолетов АН-24, АН-26, Ил-18). Лето – период разгара работ, в конце которого также необходимо было доставить бойцов обратно с мест дислокации в места формирования. Приходилось решать текущие вопросы: что-то не получается, идет не по намеченному пути – и приходится принимать решение, оставлять ребят на месте или нет. Осень – время для подведения итогов и отчета в Москве...

Но интерес к стройотрядам не снижался. Пройти огонь, воду и медные трубы, чтобы закалить характер, хотели многие. В помощь им были традиции, заложенные в самом начале пути, они хранились и бережно передавались последующим поколениям молодых ребят.

После моего ухода с должности командира областного студенческого строительного отряда традиции ССО продолжили люди с большим чувством ответственности: Вячеслав Борисович Боровик, Александр Викторович Можаров, Василий Викторович Шабалдин, Сергей Николаевич Ключев, Андрей Тихонович Егоров.

...Вплоть до 1991 года, когда вместе с распадом СССР во многих регионах и, в частности, на тюменской земле, прекратили свою деятельность и ССО.

Однако перестать существовать фактически и исчезнуть из жизни и опыта людей – совершенно разные вещи. И, несмотря на то, что теперь это была уже другая страна, живущая по другим канонам и принципам, попытки возродить студенческое движение принимались неоднократно.

Но это – уже совсем другая история...

Часть II. Время перемен. Возрождение

В конце 90-х страна постепенно отходила от пережитых волнений. Экономика начала выходить из рецессии, появилась потребность в привлечении рабочих рук. Идея вернуть к жизни патриотическое молодежное студенческое движение витала в воздухе. Первые попытки в Тюменской области были предприняты в 1999 году, когда 16 студентов ССО «Ныда» отправились на Ямал. Началось медленное, но верное движение вперед.



А.В. Заболотских

На рубеже веков к движению присоединился студент первого курса, боец Саша Заболотских. И с тех пор жизнь его тесно связана со студенческими отрядами. И не только потому, что студотрядовцев бывших не бывает. Он действительно – все время в строю: непосредственно участвовал в возрождении движения на региональном и федеральном уровнях, в создании нормативно-правовой базы для закрепления за студенческими отрядами официального статуса и модельного закона. Не прекращается работа и сейчас. Об этом – в беседе с **Александром Владимировичем Заболотских**, ныне – председателем правления Тюменского регионального отделения МООО «Российские Студенческие Отряды».

– Я стал студентом архитектурно-строительной академии в 2000 году. Причем за спиной у меня была не только школа, но и Западно-Сибирский педагогический колледж (красный диплом по специальности «учитель физического воспитания»), а в активе – множество



идей и планов. На первом же курсе стал руководителем студенческого профсоюза, вошел в состав учебного совета вуза как представитель студенческого сообщества. Во второй половине учебного года встал вопрос, как, наверное, у любого молодого человека, где можно найти варианты заработка на лето. Решил присоединиться к студенческим отрядам. В ТюмГАСА на тот момент уже функционировал штаб студенческих отрядов под руководством Владимира Геннадьевича Родионова.

Комиссаром штаба была Елена Юрьевна Дощенко, она и сегодня курирует деятельность студенческих отрядов, теперь уже Тюменского индустриального университета. Немало для развития стройотрядовского движения в профильном вузе региона сделала и проректор по воспитательной работе ТюмГАСА Елена Игоревна Вялкова.

Но так сложилось, что первое мое трудовое лето я провел в составе большого сводного отряда Тюменского государственного университета на благоустройстве месторождения Заполярного в Ямало-Ненецком автономном округе. Конечно, это время стало определенным испытанием: там, на Ямале, – армейские палатки на 40 человек, двухъярусные кровати, полевая кухня, летний душ... А после возвращения – распределение долгожданных денежных средств, во время которого не все ожидания оправдались... Но юность не боится трудностей. И уже сейчас, оглядываясь назад, думаю, что именно этот первый непростой опыт закалил мой характер и стал отправной точкой в выбранном пути.

Точно могу сказать одно: из лета 2000–2001 года я вернулся с принятым решением о создании своего собственного отряда. Так в феврале 2002 года появился «Универсал» («Universal Pictures представляет...»). Первая рисованная карандашом эмблема – земной шар, строительные стропы, каска, мастерок. Первый флаг, который отказывался развеиваться из-за того, что наклеенная с помощью термопечати эмблема оказалась слишком тяжелой... В мае – смотр отряда. Летом я, уже в качестве командира, вместе с 17 ребятами выехал в Надым, где для компании «Ямалгазпромстрой» мы осуществляли штукатурные, покрасочные работы.

Здесь же столкнулись с непредвиденной проблемой: организовать питание на банду из 18 человек оказалось непросто! Однажды мы очень удивились, увидев в кастрюле пюре (!), незапланированное, ведь картошки было не так много и в основном для супа. При ближайшем рассмотрении оказалось, что это просто непромытые макароны... Наука не прошла даром: уже на следующий год с нами поехала моя младшая сестра Ольга, которая взяла на себя роль повара.

Так и оказался Александр Заболотских в самом центре событий – ни одно университетское лето не провел он без студенческих отрядов. В это же время к студотрядовскому движению помимо архитектурно-строительной академии и госуниверситета начали подключаться и другие вузы: Тюменский нефтегазовый университет, Тюменская медакадемия, Тобольский и Ишимский педагогические институты, некоторые среднеспециальные учебные заведения. Курировать вопросы молодежной занятости была призвана молодежная биржа труда. Но официально признание – а значит, и возрождение – студенческих отрядов произошло лишь в 2004 году.

– 17 февраля в Кремлевском дворце съездов прошел форум, приуроченный к 45-летию студенческих отрядов. В этот же день было создано учредительное собрание, и в гостинице «Измайлово» произошел первый учредительный съезд общероссийского



А.В. Юрченко (слева) передает знамя лучшего студотряда области руководителю Штаба студотрядов ТюмГАСА В.Г. Родионову (справа)



Участники школы комсостава студотрядов, 2003 г.

движения РСО. Конечно, эта встреча была из разряда «кто во что горазд»: разношерстная компания из числа местных некоммерческих организаций, государственных и коммерческих структур, профсоюзов с разными взглядами, подходами, мнениями... Не было единого вектора, того монолита, который должен был лечь в основу организации. Однако старт был дан: студенческие отряды получили официальное признание, первоначально в статусе не организации, а движения (т.е. без учета точного количества входящих в него членов). Хотя в правовом поле студотряды в тот момент так и не появились...

...Но останавливаться на полпути даже и в мыслях не было. Колоссальную работу проводили региональные вузы, администрация города, Комитет молодежи, молодежная биржа труда. С 2005 года В.Г. Родионов при поддержке А.В Юрченко, А.П. Починка, Е.И. Вялковой и многих других принимал неоднократные попытки по созданию регионального отделения РСО в Тюмени. Но, видимо, идея должна была вызреть.

Не сворачивал с выбранного пути и А.В. Заболотских. После получения диплома в 2006 году он еще на два года остается работать в Штабе студенческих отрядов ТюмГАСУ. В 2008-м становится сотрудником молодежной биржи труда, в ведении которой и находятся вопросы студенческой занятости. Но переломным – и в судьбе движения, и в его собственной – становится год 2009-й. Во-первых, в ФЗ «Об образовании», наконец, внесены изменения, придающие правовой статус понятию «студенческие отряды» на федеральном уровне. Во-вторых, именно в это время окончательно принято решение об открытии регионального отделения общественного движения РСО в Тюменской области.

– Председателем правления становится Елена Валерьевна Брехес, на тот момент директор Молодежной биржи труда, председателем исполнительного комитета (в дальнейшем он будет преобразован в региональный Штаб молодежной общероссийской общественной организации РСО) становлюсь я. И фактически с 2010 года мы начинаем существовать в абсолютно новой системе координат, развивая, совершенствуя, укрепляя созданную структуру.

Одним из первых наших шагов стало подписание соглашений с учебными заведениями области. Этот этап занял ни много ни мало 1,5 года, но зато у нас появился определенный стандарт в этом направлении, позволивший нам в конечном итоге выйти на подписание соглашения с областным советом ректоров. Затем – уже по проторенному пути – началась работа со средними учебными заведениями, а также важнейшими региональными объединениями работодателей – Союзом работодателей, Союзом строителей Тюменской области, Торгово-промышленной палатой, Ассоциацией сельхозпроизводителей, Ассоциацией гостеприимства Тюменской области, Союзом строителей Ямало-Ненецкого автономного округа.

Конечно, каждая значимая дата – и 60-летие студенческих отрядов не исключение – время подведения некоторых итогов. За несколько лет, если говорить о современном этапе, РСО прошли серьезный путь. Это отлаженная система, и регион это понимает. И помогает:

– Безусловно, удалось добиться многого. Ежегодно выделяются бюджетные средства на медицинское освидетельствование членов студенческих отрядов, на профподготовку студентов (в 2012 году мы начинали с 60 человек, а сегодня это уже 450!). Кроме того, коллеги из других регионов изучают наш успешный опыт привлечения ребят к благоустройству дворовых территорий: с прошлого года в соответствии с новой редакцией муниципального нормативного акта распоряжение Администрации города Тюмени 226-ркот 04.06.2018 года организация, выигравшая конкурс на проведение работ, обязана привлечь субъекты малого предпринимательства и социально ориентированные некоммерческие организации на соисполнение работ в объеме не менее 5 %, причем доля вторых должна составлять не менее 0,5 %. Штаб как юридическое лицо заключает с организациями договоры студенческого подряда. В текущем году студенты примут участие в благоустройстве 52 дворовых территорий. Далеко не все регионы могут себе позволить такую модель, так как программа благоустройства там еще неотработанная, «сырая».

Но, безусловно, есть и трудности. Начиная с того, что в нормативно-правовом законодательстве статус студента определен как «занятое лицо», а это накладывает значительные ограничения на пусть даже временное трудоустройство. Хотя, если разобраться, что такое занятость? Согласно закону, это деятельность, связанная с удовлетворением личных или общественных потребностей, как правило приносящая доход. Да, студенты заняты образовательной деятельностью, но доход это не приносит, так как стипендия доходом не считается. Но признать их незанятыми, то есть фактически



приравнять к статусу безработных, чтобы иметь возможность пользоваться теми инструментариями, которые есть у службы занятости, закон не может, ведь это резко повысит уровень безработицы. На это мы предлагаем на федеральном уровне ввести для студентов отдельную категорию, к примеру, «временно занятый» или «условно занятый», чтобы они не были ограничены в правах.

Есть и другие законодательные «ловушки», которые не играют нам на руку. К примеру, в настоящее время я как представитель регионального отделения РСО включен во взаимодействие с рабочей группой Государственной думы по внесению изменений в 44-ФЗ, ст. 30, где прописано, что не менее 15 % годового объема закупок должно приходиться на субъекты малого предпринимательства, социально ориентированные некоммерческие организации. Но из-за неточностей формулировки вся эта доля отдается СМП. И наша цель – сделать так, чтобы это условие работало и применительно к СОНКО (студенческим отрядам).

Помимо подводных камней, связанных с законодательством, приходится сталкиваться, как и прежде, и с трагическими случаями (это, наверное, самые тяжелые переживания), и, как ни печально, с проблемой обманутых студентов – то, чего, признается Александр, в советское время по ряду причин быть просто не могло. Одной из самых шумевших стала история с нашими ребятами, которые за выполненные по заказу московской компании ООО «Модуляция» два года назад работы до сих пор не получили обещанного вознаграждения. А ведь речь идет о 60 студентах нашего региона! Конечно, областной штаб встает на защиту своих подопечных, помогая им в судебных баталиях в силу своих возможностей. И в данной ситуации было принято беспрецедентное решение: 24 студентам, по искам которых уже есть положительное решение суда, были выплачены причитающиеся им средства – 1 млн 335 тыс. рублей. Теперь уже областной штаб как юридическое лицо будет добиваться компенсации от неблагонадежной компании, которая находится в стадии банкротства, через суд.

Помимо каких-то текущих дел (формирования портфеля на год, заключения договоров, подготовки студентов и так далее) мы решаем несколько важных для функционирования всей системы задач. Во-первых, по-прежнему идет выверка стандартизации – это необходимо, чтобы все участники играли по одним правилам, начиная с ссузов, вузов, муниципалитетов, регионов, федеральных округов и заканчивая федеральным уровнем. Так, еще недавно только в пяти-шести регионах существовали местные законы, регулирующие деятельность студенческих отрядов. И только в 2017-м появился общий для всех, модельный закон (к слову, в его основу лег наш, тюменский закон от 2015 года). За этот небольшой промежуток времени он уже прошел утверждение в Волгограде, Оренбурге, Башкирии и на Сахалине.

Во-вторых, в рамках области мы сейчас реанимируем координационный совет по поддержке студенческих отрядов (Распоряжение Правительства Тюменской области от 23.05.2019 № 521-рп). Возглавит его заместитель губернатора, начальник Главного управления строительства Тюменской области С.В. Шустов. В заместители войдут также заместитель председателя Тюменской областной думы, председатель совета ветеранов студенческих отрядов В.А. Рейн, директор Департамента по общественным связям, коммуникациям и молодежной политике П.В. Белявский и я. Членами совета станут предста-

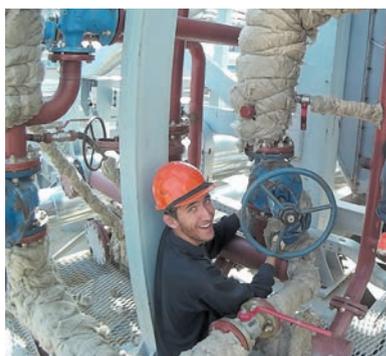


55 лет ССО. Делегация ТюмГАСУ на юбилейном слете в Государственном кремлевском дворце, 2014 г.

вители вузов, а также всех заинтересованных ведомств: департаментов занятости, молодежной политики, здравоохранения, образования, ЖКХ, инвестиционной политики, агропромышленного комплекса, управления государственных закупок и так далее.

И в-третьих, это формирование межрегиональной западносибирской площадки. Эта мысль пришла мне в голову давно: в 2015-16 году тема моей выпускной работы по президентской программе подготовки управленческих кадров звучала как молодежный межрегиональный трудовой проект «Западно-Сибирский студенческий отряд». По сути, сейчас мы движемся именно в этом направлении. Одним из важнейших этапов является, конечно, создание четкой развитой инфраструктуры. Это касается и формирования непосредственно организационно-правовой структуры (например, в Ишиме на сегодня нет городского штаба студенческих отрядов), и материального обеспечения. Ведь если посмотреть, в Тюмени у нас до сих пор нет помещения, тобольский штаб ютится в выделенной им комнатке... А ведь студотряд – это не просто выезд на работы, но и совместное времяпрепровождение, фестивали, слеты. А значит, ребятам нужна точка притяжения, и не домик Карлсона на крыше, а место, где они смогут встречаться, общаться и решать текущие вопросы.

Часть III. Взгляд в будущее. Новые горизонты



Да, говорить о студотрядах можно – и нужно! – долго и обстоятельно: очень уж широкая, масштабная, как и само движение, тема. Можно искать и проводить аналогии и параллели между тем, советским, и современным этапом. Можно пытаться разобраться, в чем заключается принципиальная между ними разница... И, поверьте, всех этих моментов наши гости коснулись.

Но главное все же, наверное, в другом: а что ждет студенческие отряды в будущем? Этот вопрос мы задали обоим нашим собеседникам.

Современные студотрядовцы, считает Анатолий Васильевич, конечно, отличаются от тех, с кем он шел бок о бок в свою стройотрядовскую бытность. Более практичные, что ли. И немного потерянные. Ведь то время, когда за каждого, пусть молодого и неопытного, отвечали все – общество, страна – прошло. Сейчас каждый сам за себя в поиске жизненного пути. Но. Молодежь всегда остается молодежью, в любой период времени. Нужно просто искать более актуальные для сегодняшнего поколения точки приложения сил. Например, будущее движения ССО он видит в создании и развитии научных студенческих отрядов в рамках кафедр вузов. Научная база позволяет. Главное – желание, и не только со стороны областного штаба, но и со стороны самих учебных заведений.



А Александр Владимирович, как человек, который в данный момент находится непосредственно у руля и как раз является одним из тех, кто определяет, каким путем пойдут РСО, делает ставку на новый формат студенческих отрядов. Прежде всего, эту тему он предлагает рассматривать гораздо шире, чем просто вопрос трудоустройства студентов в контексте молодежной занятости. Ни в коей мере, объясняет он, нельзя ограничивать ту молодежь, которая по тем или иным причинам не имеет на сегодня официального статуса студента – они при желании также должны иметь возможность войти в ряды организации. Необходимо – и на последнем съезде такое решение было принято! – работать и с иностранными гражданами, число которых на территории области постоянно растет.



Трудовые будни

Еще одно перспективное направление – формирование особой, шефской системы, когда студенческие отряды смогут стать наставниками трудовых отрядов подростков. Этот вопрос



актуален для Александра не только как для председателя правления Тюменского регионального отделения РСО, но и как для отца: его сыну исполняется летом 14 лет – прекрасный возраст, чтобы начинать пробовать себя в деле. Отличным считает А.В. Заболотских и опыт пермских коллег, которые разработали программу пребывания в детских лагерях «Планета целина»: дети на протяжении трех недель живут по законам студенческих отрядов, полностью погружаясь в эту тематику, атмосферу, идеологию. И через несколько лет, когда они придут учиться в ссузы и вузы, это будут уже готовые студотрядовцы.

Кроме того, важно не упустить в работе и то, что в настоящее время все чаще ручной труд уходит, уступая место информационным технологиям. В основу жизни и труда ложится цифра. И студенческие отряды также должны быть встроены в эту новую систему. К примеру, считает Александр Владимирович, можно ввести пилотные проекты по привлечению ребят к разработке проектно-сметной документации и последующему строительству некоторых социальных объектов, например, детских садов...

Но главное, в чем сходятся наши гости, – студенческим отрядам быть!



Открытие монумента молодым создателям земли Тюменской, август 2018 г.

Этот год можно считать во всех смыслах примечательным: значимые даты для всего движения – 60-летие студенческих отрядов в нашей стране и 15-летие РСО; 17 февраля мы отметили государственный праздник – День российских студенческих отрядов; в июне стартовал очередной, юбилейный летний сезон.

Редакция журнала искренне поздравляет всех причастных к этому уникальному молодежному движению и выражает отдельную благодарность нашим собеседникам – Анатолию Васильевичу Юрченко и Александру Владимировичу Заболотских. Желаем новых свершений и трудовых побед!

Наталья Вахрушева
Фото из семейного архива А.В. Юрченко,
штаба студенческих отрядов ТИУ

ТРАЕКТОРИЯ РАЗВИТИЯ НА ВСЮ ЖИЗНЬ, или КАК ЭФФЕКТИВНО УЧИТЬСЯ

Наша жизнь стремительно меняется, быстро и незаметно в нее входят и становятся привычными вещи и технологии, которые еще сто лет назад казались нам фантастическими. Взять, к примеру, общественный транспорт. Первый в Тюмени автобус появился по историческим меркам не так давно, в июле 1929-го. Курсировал он по короткому маршруту Затюменка – пристань. Сегодня невозможно представить себе город без общественного транспорта, на нем можно добраться в любую точку города, а узнать расписание его маршрутов – не выходя из дома. И таких примеров немало.

Человек третьего тысячелетия привык жить в постоянно меняющемся мире, но легко ли успевать за реальностями сегодняшнего дня тем, кто в силу профессии должен хотя бы немного, но опережать время? Об этом и многом другом мы поговорили с директором Института транспорта ТИУ Андреем Витальевичем Медведевым. Институт был создан 1 апреля 1999 года на базе трубопроводного и транспортного факультетов и в этом году отметил свое 20-летие.



*А.В. Медведев,
директор Института
транспорта ТИУ*

– Андрей Витальевич, расскажите об изменениях, произошедших в институте за это время?

– В 1999 году, когда был создан институт, я учился на четвертом курсе и после получения диплома остался в вузе, работал преподавателем и на административных должностях, и можно сказать, что становление института транспорта происходило у меня на глазах. Конечно, если сравнивать современный институт и институт, созданный 20 лет назад, – это две совершенно разные структурные единицы, объединяют их, пожалуй, лишь люди, которые здесь работают. Так сложилось, что институт всегда был экспериментальной площадкой, где апробировались различные нововведения. Полагаю, это связано с мобильностью наших сотрудников, открытых ко всему новому, готовых экспериментировать и реализовывать себя в разных ипостасях. Это хорошо отражает характер института, и моя задача как директора – сохранить его потенциал.

Сегодня мы тоже полномасштабно участвуем в ведущих проектах вуза. Так, наибольшее число участников внутривузовского конкурса руководителей образовательных программ – именно из Института транспорта. Их силами с 2017 года реализуются две программы бакалавриата и две программы магистратуры, а с 1 сентября 2019 года весь прием на первый курс уровня бакалавриата и специалитета будут осуществлять руководители образовательных программ.

На наш взгляд, именно они, плотно сотрудничая с предприятиями-работодателями, способны чутко реагировать на запросы рынка и с учетом этого корректировать содержание учебного процесса и выстраивать свой авторский курс.

Согласно положению о конкурсе, основная миссия руководителей образовательных программ – обеспечение качественно нового уровня подготовки специалистов, соответствующих требованиям современного рынка труда. Среди его основных задач – совершенствование и оптимизация учебного процесса в рамках образовательной программы, внедрение инновационных образовательных технологий, а также привлечение квалифицированных научно-педагогических работников к подготовке студентов университета.



Неким продолжением этого проекта, по сути, является внедрение в образовательный процесс нового формата обучения – индивидуальных образовательных траекторий. Нередко студенты задаются вопросами «нужно ли им изучать ту или иную дисциплину?», «в каком объеме и в каком формате?». Мы хотим дать ребятам возможность самостоятельно управлять своей образовательной траекторией, основываясь на своих желаниях и способностях. Они сами смогут выбирать не только дисциплины, но и уровень их изучения. Порой талантливые студенты вынуждены вместе с остальными ребятами изучать то, что уже знают, из-за чего у них часто пропадает желание учиться. И наша задача – не допустить этого и дать им возможность развиваться дальше.

Вариативность образовательного процесса помогает в решении и другой важной задачи высшего образования – дальнейшего трудоустройства выпускников. Предприятия часто сталкиваются с необходимостью доучивать и переучивать молодых специалистов. Это не говорит о том, что к ним приходят выпускники с низким уровнем образования. В ряде отраслей, и транспортная сфера не исключение, действует много разноплановых предприятий. У каждого из них своя специфика и свои требования к выпускнику, поэтому нужно дать студентам возможность выстраивать свою образовательную траекторию с прицелом на будущего работодателя.

– Насколько студенты готовы делать это осознанно?

– Это серьезный вопрос, который мы задавали себе в самом начале нашего пути. В планах – сформировать штат специалистов, назовем их условно тьюторами, которые помогали бы студентам сделать выбор. Нужно понимать, что желания студента работать в определенной сфере недостаточно для успешной самореализации. Важно учитывать и другие нюансы. Например, социально-психологическое состояние человека, которому работа в определенных условиях может попросту не подойти. И задача тьюторов – правильно «прочитать» студента, изучить его потребности, интересы и помочь ему наполнить его индивидуальную образовательную программу теми дисциплинами, которые подойдут лично ему.

Предприятия транспортной отрасли тоже заинтересованы в том, чтобы к ним пришел подготовленный специалист, поэтому некоторые из них участвуют в формировании и наполнении учебного процесса. Я часто ссылаюсь на группу компаний «Автоград», по их инициативе была создана новая образовательная программа бакалавриата по направлению «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», в следующем году они планируют участвовать в формировании программы магистратуры по этому же направлению. Задача предприятия – подсказать нам, каким они хотят видеть завтрашнего выпускника, который придет к ним работать, а наша задача – услышать эти пожелания, и тогда будет найдено равновесие интересов. Если же не будет двустороннего движения, то проблемы, с которыми сталкивается молодой специалист в первые годы профессиональной деятельности, останутся.



Участвовать и побеждать



Время учиться



– В Институте транспорта ведется подготовка студентов по нескольким направлениям. Какие из них являются на сегодня самыми востребованными? Меняются ли приоритеты с течением времени? Можно ли спрогнозировать «спрос на профессию» на будущее?

– По итогам прошлого года самыми востребованными были два профиля: «Логистика и управление цепями поставок» (направление подготовки «Технология транспортных процессов») и «Автотранспортная мехатроника» (направление подготовки «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»). Это новые программы, которые реализуются всего лишь второй год. Отчасти они сформированы по запросу предприятий руководителями образовательных программ Денисом Анатольевичем Чайниковым и Евгением Сергеевичем Козиным. В 2017 году они сделали первый набор бакалавров, и уже в следующем году мы увидели, что уровень качества приема на эти профили стал выше, так как на них шли выпускники с высоким баллом ЕГЭ. Эти программы сегодня наиболее интересны как абитуриентам, так и работодателям.

В настоящее время мы готовим две новые программы бакалавриата «Машины и оборудование для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий, тушения пожаров» (направление подготовки «Наземные транспортно-технологические комплексы») и «Организация и технологии автобизнеса» (направление подготовки «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»). Данные направления мы реализовывали и раньше, а программы были переформатированы с учетом интересов предприятий. Вести их будут руководители образовательных программ, и, надеюсь, они станут востребованными среди абитуриентов, как и две предыдущие.

И конечно, мы сохраняем традиционную специальность, классическую квалификацию «инженер» в том формате, в каком она была всегда. Это «Наземные транспортно-технологические средства», специализация «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные средства и оборудование».

Конечно, жизнь не стоит на месте, и транспортную отрасль тоже не обходят стороной изменения, а значит, и мы будем разрабатывать перспективные направления подготовки. Не секрет, что сегодня стремительно развивается электротранспорт. За последние пять-шесть лет в Москве существенно увеличилось число электрозаправочных станций. Не так давно мы не могли себе представить электрокары в условиях нашего холодного климата, тем не менее, они появились и в Тюмени. Развивается инфраструктура – разрастается сеть станций для зарядки электротранспорта. Увеличение межзаправочного пробега – проблема сегодняшнего дня, которая будет решена в ближайшей перспективе. Поэтому, конечно, в будущем в институте обязательно появится профиль подготовки по электротранспорту.

Значимые шаги делаются в направлении развития беспилотного транспорта. Сегодня все уважающие себя компании транспортного сектора в той или иной мере участвуют в создании робо-





Участники торжественного заседания ученого совета Института транспорта, посвященного его 20-летию

тизированных транспортных средств. Можно предположить, что в ближайшей перспективе такого рода оборудование и такого рода транспорт будут широко использоваться в реальности. Новых разработок и технологий в транспортной сфере поистине много.

В целом сегодня сложно представить современный автомобиль и современную спецтехнику, не обладающую достаточным уровнем автоматизации и роботизации. Стремительно развивается в транспортной сфере Интернет вещей. Не за горами то время, когда наши автомобили сами будут передавать на станцию ремонта информацию о неисправностях, а та в свою очередь в автоматическом режиме заказывать необходимые расходные материалы. Это технологии, которые внедряются в мировом масштабе, и скоро мы с вами всем этим будем пользоваться.

– Насколько сложно преподавателям перестраиваться и своевременно реагировать на запросы сегодняшнего дня?

– Подстраиваться под реальность, а не просто использовать наработанный годами опыт достаточно тяжело. Современный преподаватель должен совершенствоваться и идти в ногу со временем. Другого варианта у него нет – ему нужно успевать.

То же самое касается и студентов Института транспорта. Времена, когда они изучали исключительно «железо», ушли в прошлое вместе с тем уровнем техники, который был несколько десятилетий назад. Выпускник вуза должен быть многопрофильным специалистом. Он обязан – и это требование рынка! – помимо традиционных инженерных дисциплин, которые изучали всегда, глубоко знать электротехнику и программирование. Без этих знаний сегодня невозможно работать. Кроме того, мы планируем выделить время для дисциплин, направленных на развитие коммуникативных навыков. Наш выпускник – это не просто инженер-проектировщик, а член команды, который должен уметь налаживать сотрудничество с другими участниками проектной группы. Для выполнения проектных задач на многих предприятиях требуется междисциплинарное взаимодействие различных специалистов. В одиночку сейчас мало чего можно добиться. И надо сказать, что для современного студента, привыкшего к тестовому обучению, коммуникативные навыки – это слабое место, и наша задача – исправить эту проблему.

– Андрей Витальевич, что бы Вы хотели пожелать Вашим коллегам, сегодняшним и завтрашним студентам Института транспорта в юбилейный год?

– На мой взгляд, самое главное – не останавливаться на достигнутом. На шаг, а лучше на два опережать время. Тогда наш институт всегда будет востребован, у нас всегда будет работа, мы будем понимать, что мы хотим, к чему мы стремимся и для чего нужны.

Евгения Маслова

105 ЛЕТ ДВОРЦУ ЗАТЮМЕНКИ

В.Н. АКСЮТА, директор музея истории архитектуры и строительства Тюменского края ТИУ;
Л.А. ТИПИКИНА, краевед

На высоком мысу Затюменки стоит величественное каменное здание. Сегодня в нем размещаются аудитории Тюменского индустриального университета.

Этот красивейший памятник архитектуры начала XX века был активным участником жизни Тюмени. В его стенах в разные годы размещались коммерческое училище Колокольниковых, американский госпиталь, музыкальная школа № 1, Тюменский окружком ВКП(б), исполнительный комитет окружного совета народных депутатов Тюменского округа, автодорожный институт, агропедагогический институт, военный госпиталь № 1500, областной комитет ВКП(б), областной исполнительный комитет, школа-интернат № 1, Тюменский инженерно-строительный институт, впоследствии – Тюменский государственный архитектурно-строительный университет.

История дворца Затюменки началась более ста лет назад. В мае 1912 года Торговый дом Колокольниковых купил землю, принадлежащую чайной фирме Кузнецова за Тюменкой на берегу Туры. В 1913-м здесь началось строительство нового здания коммерческого училища. Первоначально, с 1910 года, коммерческое училище, созданное Колокольниковыми, размещалось в арендованном помещении на ул. Подаруевской.



Семья купцов Колокольниковых была хорошо известна в Тюмени на рубеже XIX–XX веков. Глава семьи, Иван Петрович Колокольников, купец первой гильдии, чаоторговец, гласный Городской думы, благотворитель, в 1877–1879 годы – директор Тюменского банка, был награжден золотой медалью с надписью «За усердие» для ношения на шею на Анненской ленте, а также серебряной медалью «За усердие» на Станиславской ленте. У Колокольникова и его жены Марии Дмитриевны, согласно метрическим книгам

Крестовоздвиженской церкви, родилось 12 детей, но в живых осталось семеро: Степан, Антон, Владимир, Борис, Виктор, Ювеналий, Валентина. Мария Дмитриевна после смерти мужа вместе со старшими сыновьями Степаном и Антоном учредила товарищество «Торговый дом И.П. Колокольникова и-ки». Фирма была хорошо известна за пределами Тюмени. До 1914 года Колокольниковы держали монополию по торговле чаем на Ирбитской ярмарке. Филиалы были в Вятке, Кургане, Челябинске, Перми. Старший сын, Степан Иванович, распорядитель торгового дома (главой фирмы до конца жизни была вдова Мария Дмитриевна), стал главным представителем в частном коммерческом училище от учредителей, а его жена, Мария Николаевна, – главной наблюдательницей. Виктор Иванович Колокольников стал директором Тюменского частного коммерческого училища. Он окончил Тюменское александровское реальное училище, Московский сельскохозяйственный институт, а также прослушал полный курс Московского коммерческо-технического института. Виктор знал английский, немецкий, французский языки. Состоял должностным председателем городской школьной комиссии, члена Городской думы, члена тюменского комитета союза городов. Был председателем комитета общественной безопасности и т. д. Дети Ивана Петровича и Марии Дмитриевны Колокольниковых оставили о себе память как об интеллигентных людях Тюмени, бескорыстных благотворителях.



Вот что писали в хронике «Сибирской торговой газеты» примерно месяц спустя: «Вчера, после молебствия, отслуженного законоучителем священником В. Миртовым, состоялась закладка нового здания коммерческого училища Колокольниковых. К часу дня за Тюменку, на место, где находились громадные дома товарищества Кузнецовых, теперь сломанные, прибыли все представители Торгового дома И.П. Колокольникова Н-ки, находящиеся в Тюмени, – учредители коммерческого училища, учащиеся во главе с учителями, ученики начальной школы (за Тюменкой) Колокольниковых и рабочие по постройке. Первые камни фундамента положили С.И. Колокольников, М.Н. Колокольникова и другие члены торгового дома, а также особо избранные для этого ученики коммерческого училища... Коммерческое училище будет занимать фасадом две улицы, фасад очень красив. Вообще все здание – последнее слово науки».

«Сибирская торговая газета» постоянно информировала тюменцев о ходе строительства: «Самым грандиозным училищем в Тюмени будет здание вновь строящегося коммерческого училища Колокольниковых; идет усиленная заготовка строительных материалов, одного кирпича потребуется на постройку до 2 млн штук, причем нам известно, что план училища в Москве подвергся переработке и здание увеличено против первоначального своего размера».

«Стоимость здания по приблизительной смете равна 200.000 рублей. Обращает на себя внимание устройство отопления и вентиляции, что исчислено по смете в 50.000 рублей. Постройкой здания будет заведывать техник г. Дубровин, прибывший из Москвы», – гласит газета. Планы здания в 1913 году экспонировались на Всероссийской гигиенической выставке в Санкт-Петербурге и были отмечены Почвальным листом. Полностью строительство было завершено в 1914-м. На фасаде красуются две даты: 1910 – год основания Частного коммерческого училища Колокольниковых и 1914 – год переезда училища в собственное здание.

В марте 1917-го по всем учебным заведениям России рассылался циркуляр нового правительства, где указывалось, что «за отречением от престола бывшего императора Николая II императорской власти в России фактически не существует, и вопрос об образе правления будет решен на Учредительном собрании». Далее отмечалось, что новое правительство находит благоразумным принять в учебных заведениях следующие меры: удалить портреты бывших императора, императрицы и наследника; прекратить временно, до особого распоряжения, пение гимна «Боже, царя храни»; не петь молитвы «Спаси, Господи» и не читать «помянника»; удалить со стен классных и других комнат все надписи относительно царя и царской власти. Порядки в школах становились более либеральными. На очередном собрании родителей учащихся Частного коммерческого училища Колокольниковых 8 октября 1917 года наряду с выступлением директора о задачах средней школы в данное трудное время решался вопрос о курении в здании училища. Ученики старших классов курили обычно в туалетах и подавали плохой пример младшим. Родители поддержали предложение педколлектива об устройстве специальной комнаты для курильщиков начиная с пятого

До недавнего времени на фасаде здания висела мраморная мемориальная доска с именем его архитектора В.К. Олтаржевского (1880–1966). Об архитекторе коммерческого училища пишут С.П. Заварихин и Б.А. Жученко в книге «Тюмень архитектурная». Однако в «Сибирской торговой газете» за 1913 год названа фамилия другого архитектора этого здания – Герберта (в фамилии явно сделана опечатка). В газете сделана приписка, что он построил в Москве «громадный корпус Мюр и Мерилиз». Как выяснилось, здание «Мюр и Мерилиз» (теперь это здание знаменитого московского ЦУМа) построили по проекту архитектора И.И. Рерберга (фамилия созвучна Герберту). Иван Иванович Рерберг (1869–1932) уже в конце XIX века был известен своими работами и вполне мог заинтересовать Колокольниковых. Любопытен и тот факт, что в 1912–1917 годах Рерберг строил и проектировал Брянский вокзал (теперь Киевский) совместно с начинающим тогда архитектором Олтаржевским (который в 1908-м только окончил Московское училище живописи, ваяния и зодчества). Эти сведения были получены из энциклопедического справочника «Москва». Вполне вероятно, что содружество или соавторство этих двух архитекторов началось уже при проектировании этого самого коммерческого училища, которое начали строить в Тюмени в 1913 году богатые купцы Колокольниковы. Нельзя отрицать и возможность заказа проекта тюменскими купцами. Конечно, сейчас трудно восстановить правду, но то, что либо автор хроники в Сибирской торговой газете от 28 апреля 1913 года допустил ошибку, либо наборщик перепутал шрифты, а корректор не заметил этого – представить вполне возможно. Поэтому однозначно, архитектор И.И. Рерберг принял участие в строительстве здания училища.



Вид на Затюменку в начале XX века



Частное коммерческое училище Колокольниковых, начало XX века

класса и выше, но только с письменного разрешения на курение их родителей. После февральской революции 1917 года деятельность родительских комитетов при учебных заведениях активизировалась. Родительский комитет училища проводил мероприятия для пополнения своих средств. С этой целью в электротeatре «Вольдемар» и местном театре были даны спектакли. Комитет взял на себя попечительские функции. Основной своей задачей родительские комитеты считали решение материальных вопросов.

Очень большую роль в училище в это сложное время играл его директор В.И. Колокольников, который оставался на своем посту и при большевиках, и при власти Временного Сибирского правительства, и при власти Колчака. Он был беспартийным, но не равнодушным человеком.

На 1 января 1918 года в училище обучались совместно 73 девочки и 261 мальчик. В феврале 1918-го на тюменских купцов-толстосумов была наложена двухмиллионная контрибуция. Тех, кто не подчинился, большевики расстреляли. Директора коммерческого училища Виктора Ивановича от расправы спасло заступничество коллег и учащихся, но город, а потом и страну ему пришлось покинуть.

В 1918-м новое здание училища было отдано под американский госпиталь. Баронесса Софья Буксгевден, личная фрейлина последней русской императрицы Александры Федоровны, оказавшаяся в Тюмени по пути следования в Тобольск за царской семьей, вспоминала: «После временного отступления большевиков в Сибири остались эпидемии, которые быстро распространялись повсюду. Холера, особенно острая летом, захватила много жертв в Омске, но, к счастью, намного меньше в Тюмени. К осени появился сыпной тиф.

Вскоре после этого печального события в Тюмень прибыло большое подразделение американского Красного Креста – под госпиталь стали срочно обустраивать коммерческое училище Колокольниковых. Подразделение прибыло от миссионерских госпиталей Китая и возглавлялось доктором Льюисом, главным хирургом американского госпиталя в Пекине. Сестрой-хозяйкой была мисс Флоренс Фармер, а штат состоял из 6 докторов и 11 медсестер.

Невероятно, с какой скоростью эти люди заставляли работать медлительных сибирских рабочих! В короткое время большое здание училища было превращено в образцовый госпиталь. Были построены перегородки, была подведена вода ко всем местам, где требовалось, провели электрическое освещение. Все установки были наилучшего качества, был открыт рентгеновский кабинет, а операционная была оснащена самыми новейшими инструментами. Большие комнаты, полные света, хорошо обогревавшиеся, стали прекрасными палатами. Постельное белье и все прочее было настолько совершенным и по своему количеству – в изобилии, что быть помещенным в американский госпиталь можно было считать огромной удачей. Он был предназначен для чешских войск, но туда направляли и раненых Белой армии, и он тем самым разгружал городские больницы, в которых число тифозных пациентов угрожающе возрастало с каждым днем...



Больные солдаты союзнических войск тоже посылались в Американский госпиталь. На обед подавали прекрасное настоящее мясо (а не консервы...) и горячие овощи, вкус которых уже был давно забыт (за исключением капусты, на рынке не было ничего). Здесь подавался настоящий кофе... В читальной комнате были американские и европейские газеты. Американский госпиталь оказывал большую помощь населению города. Доктор Льюис часто направлял медикаменты и дезинфекционные материалы в местные больницы, где запасы совсем иссякли... После Рождества я решила уехать из Сибири. Я поняла, что у меня не было шанса узнать, остались ли живы Императрица и ее дети или были ли достоверны сообщения об их смерти... Я решила надеть форму медицинской сестры и добровольно присоединиться к американской части Красного Креста, которая увозила чахоточных чехов морем в Европу, предложив мои услуги в оплату проезда. Ввиду этого в начале 1919 года я отправилась в Омск».

В августе 1919 года власть в Тюмени перешла в руки военно-революционного комитета. По решению губернского Вревкома в здании бывшего коммерческого училища открылась музыкальная школа.

В январе 1920-го состоялся первый концерт, новое учебное заведение стало центром музыкальной жизни небольшого сибирского городка. Первым директором школы стал скрипач и дирижер М.Н. Ушаков. Интересные страницы в жизни школы связаны с именем В.В. Знаменского, талантливого музыканта и организатора, который в 20-х годах сменил М.Н. Ушакова на посту директора. Владая многими музыкальными инструментами, Владимир Владимирович основал в школе классы домры, балалайки, гармоники, баяна, мандолины.

В 1922 году школа переехала в здание по улице Республики, 17, а в здании коммерческого училища расположились Тюменский окружком ВКП (б) и исполнительный комитет окружного совета народных депутатов Тюменского округа – вновь созданного органа власти. Началась новая страница в истории дворца Затюменки.

В августе 1930 года в здании бывшего училища Колокольниковых был открыт Уральский автодорожный институт. Он готовил инженеров-строителей шоссе, грунтовых и других безрельсовых дорог, в планах было открыть при нем отделение подготовки инженеров-изыскателей и проектировщиков безрельсовых дорог в системе УКК. В институте были созданы кабинеты и лаборатории: геодезии, грунтоведения, инженерной геологии, химии, технологии дорожно-строительных материалов, дорожных машин, чертежная. Появилась небольшая библиотека в десять тысяч томов книг. Учреждены научно-исследовательские кафедры: геодезии, аэросанного транспорта, основными задачами которых была разработка методики дорожных изысканий в системе механизации путей Уральского Севера.

При Уральском автодорожном институте были созданы сектор заочного обучения, вечерний филиал института в Свердловске и рабфак с тремя филиалами. 1 июля 1933 года в связи с решением Цудортранса о концентрации дела подготовки дорожно-строительных инженерных кадров Уральский автодорожный институт был ликвидирован, а его студенческие кадры для окончания обучения были размещены в крупных автодорожных вузах СССР.

16 сентября 1930 года организационное бюро Тюменского окружного исполнительного комитета объявило об открытии Тюменского агропедагогического института. Расположился он здесь же, в здании на горке, в результате чего два вуза в течение некоторого времени вынуждены были делить пространство. В структуре института предусматривались три



Обком ВКП (б), Облисполком, 1954 г.

отделения: агрономическое, химико-биологическое и физико-техническое. 2 ноября к занятиям приступили 65 студентов. При поддержке местных органов власти к работе в вузе были привлечены лучшие педагогические кадры города. В 1931-м открылись историко-экономическое отделение и заочно-курсовой сектор. На физико-техническом отделении начал работу вечерний институт. Для подготовки студентов 1 октября 1931 года появился рабфак, имевший дневное и заочное отделения. В этом же году агропединститут, рабфак и педагогический техникум объединили в аграрный педагогический комбинат.

В 1932-м было обозначено генеральное направление деятельности вуза – подготовка учителей для школ и техникумов. Агропромышленное отделение закрылось, 1 октября агропединститут переименовали в Уральский педагогический институт, а после упразднения Уральской области в 1934-м – в Тюменский педагогический институт с 4-летним сроком обучения.

С переходом страны к всеобщему 7-летнему образованию возросла потребность в учителях. При пединституте в 1934 году был открыт учительский институт с 2-летним сроком обучения. В 1935-м состоялся его первый выпуск. Во второй половине 1930-х сформировались основные звенья учебного процесса – кафедры, постоянно совершенствовались учебные планы и программы. В 1936 году открылись вечернее и заочное отделения географического факультета, в 1938-м – факультет русского языка и литературы. В том же году в составе пединститута был организован учительский институт иностранных языков, создана объединенная кафедра иностранных языков. Вскоре было открыто очное отделение географического факультета. В 1939 году был принят Устав Тюменского государственного педагогического (учительского) института.

В июле 1940-го директор пединститута получил секретное предписание Омского облисполкома о проведении работ по приспособлению здания института для размещения эвакуационного госпиталя. 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Здание института было передано военному госпиталю № 1500.

Его начальником был назначен И.С. Карелин, комиссаром – Яшков, ведущим хирургом – Н.В. Сушков. На госпиталь были возложены обязанности ведущего госпиталя-распределителя, так как он был хорошо обеспечен кадрами и подсобными службами. Площадь здания позволила свободно развернуть 400 коек. Санитарный пропускник мог обрабатывать за 7-8 часов до 200-225 человек. Были организованы три операционно-перевязочных блока, первый в Тюмени пункт переливания крови. Столовая позволяла принять одновременно 180 ходячих раненых.

Поступление раненых, особенно с приближением боев к Москве, резко возрастало. Госпиталю были переданы дополнительные помещения: глазной больницы по ул. Нагорной, 2; школы по ул. Луначарского, 14 (вечерняя школа № 2) и двух общежитий пединститута. С начала 1942 года основное внимание было обращено на создание благоприятных условий для быстреего выздоровления раненых. В отделениях были организованы уголки с передвижной литературой, в палатах для лежачих раненых стали регулярно проводиться чтения вслух газет и художественной литературы, вновь прибывших одаривали подарками. В феврале 1943-го госпиталь был дислоцирован в город Рыбинск.

По завершении войны в здании разместился Тюменский обком ВКП (б) и Тюменский облисполком. Органы власти занялись решением задач перестройки народного хозяйства: промышленные предприятия области стали выпускать новую мирную продукцию, среди рабочих области распространились передовые методы труда, коллективы тюменских заводов «Строймашин», судостроительного, «Пластмасс», литейно-механического, фанерокомбината, а также ишимского механического включились во Всесоюзное социалистическое соревнование. Добивались подъема всех отраслей сельского хозяйства. Были разработаны мероприятия по организации помощи колхозам и совхозам. Заводы стали изготавливать запасные части к сельскохозяйственной технике, 1700 рабочих были посланы на село. В центре внимания также были задачи повышения благосостояния и культуры. В области в послевоенный период работали 1076 клубов, 1146 библиотек, 365 киноустановок. В 1954 году отмечалась знаменательная дата – 300 лет воссоединения Украины с Россией. 1950-е стали для Тюменской области годами дальнейшего развития транспорта, развертывания геолого-изыскательских работ, строительства нового жилья и увеличения сети культурно-просветительных учреждений.

После завершения строительства новых зданий Облисполком и Обком ВКП(б) были переведены с улицы Луначарского на Центральную площадь улицы Республики, а бывшее коммерческое



училище на этот раз стало домом для школы-интерната № 1, которая была открыта в мае 1957-го по распоряжению Тюменского обкома партии.

Первым директором интерната была назначена Валентина Федоровна Трофимова, впоследствии депутат Верховного Совета СССР, Заслуженный учитель школы РСФСР, Почетный гражданин города Тюмени. После ее перевода на другую работу директором стал Н.Г. Тарлап, Заслуженный учитель школы РФ. К первому августа 1957 года в приемную комиссию была подана тысяча заявлений, однако принять в школу



Первый ректор ТюмИСИ М.В. Мальцев (в первом ряду в центре) с сотрудниками и преподавателями кафедры гидравлики и сантехники, 1977 г.

смогли только 240 человек. В основном это были дети пенсионеров, одиноких матерей, многодетных рабочих и служащих. В школе-интернате учащиеся должны были жить и обучаться 8 лет. В первый учебный год педагогами школы-интерната была разработана своя программа обучения и воспитания учащихся. Она осуществлялась по нескольким направлениям: трудовое, эстетическое, политическое, учебное. Важная роль отводилась физическому воспитанию.

Опыт работы школы стал достоянием педагогов всей страны. В связи с 50-летием Великого Октября в 1968-м школе-интернату было вручено на вечное хранение Красное знамя. В 1970 году школа была награждена грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, а ее директор М.Г. Тарлап стала Заслуженным учителем школы РСФСР. Вскоре школа была переведена в район Парфеново.

В мае 1969 года Постановлением Совета Министров СССР № 397 было принято предложение Совета Министров РСФСР о создании и организации в 1971 году на базе строительного факультета Тюменского индустриального института самостоятельного вуза – Тюменского инженерно-строительного института. Его история началась в годы бурного освоения нефтегазовых месторождений Западной Сибири, когда энтузиасты, приехавшие в область из разных уголков Советского Союза, обустроивали новые территории, закладывали и развивали уникальный топливно-энергетический комплекс. Появилась потребность в серьезной научной базе, квалифицированных специалистах. Когда встал вопрос о выделении ТюмИСИ необходимых учебных площадей, было принято знаковое решение: обучать будущих строителей в здании, которое является ярким образцом архитектурной культуры России и мастерства зодчих. Здание требовало ремонта, перепланировки под учебные аудитории и кафедры. Активное участие в восстановлении здания принимали студенты строительного факультета вуза. После занятий в институте они спешили в «здание на горке» и вносили свой вклад в рождение еще одного храма науки. К февралю 1971-го ремонтные работы фактически закончились и сразу начались занятия.

Еще в начале 1970 года была сформирована ректорская группа ТюмИСИ. Сложился коллектив единомышленников – талантливых ученых из Тюмени, Омска, Новосибирска, Ленинграда, Свердловска, Томска. Молодые и энергичные, они определили путь развития вуза и заложили основы преподавания. Первым ректором Тюменского инженерно-строительного института был назначен Михаил Васильевич Мальцев, грамотный специалист, прекрасный руководитель и организатор.

В 1993 году на должность ректора был избран выпускник инженерно-строительного института Виктор Михайлович Чикишев. В сложнейшее время 1990-х новая команда молодых управленцев под его руководством действовала сразу во всех направлениях.

Активно занялись строительством. Построили переход, соединивший главный и учебный корпуса, достроили столовую, отремонтировали общежития, провели реконструкцию администра-

тивного здания. В 2003 году был сдан новый учебно-лабораторный корпус, в 2007-м – спортивный комплекс «Зодчий», в 2012 году – здание библиотечно-издательского центра. Большую роль в жизни вуза сыграл попечительский совет, созданный в 1995 году.

В 2013 году ректором становится выпускник вуза Александр Валерьевич Набоков. Университет успешно прошел процедуру международной аккредитации по направлениям «Строительство» и «Техносферная безопасность» в Европейской сети аккредитации инженерного образования, получил сертификат Международной академии развития образования и педагогических наук «Лучшие социально значимые образовательные учреждения». В структуру университета вошли Научно-исследовательский и Проектно-изыскательский институт, Институт дополнительного образования, открыты центральные научно-исследовательские лаборатории инженерного мерзлотоведения и строительства на вечной мерзлоте, созданы базовые кафедры компаний «Газпроменнефть» и «Автотор».

В 2015 году на федеральном уровне началось выстраивание эффективной системы высшего образования. Была сформирована первая очередь опорных региональных университетов с акцентом на развитие инженерного образования в промышленных регионах страны. Один из них был создан в Тюмени в результате слияния двух крупных технических вузов – архитектурно-строительный университет стал структурным подразделением Тюменского государственного нефтегазового университета. 26 марта 2016 года вышел Приказ Министерства образования и науки РФ о переименовании ТюмГНГУ в Тюменский индустриальный университет.

Сегодня это крупнейший учебно-научный и производственный комплекс с широким спектром профессиональных образовательных программ, ориентированных на новую индустриализацию, и большим научно-исследовательским потенциалом. Работа молодой команды вуза во главе с и.о. ректора В.В. Ефремовой подчинена осуществлению важнейшей стратегической цели – коренной модернизации содержания и технологий образования.

В жизни дворца Затюменки началась новая веха, связанная с подготовкой и воспитанием кадров для активно развивающегося региона страны.





ОЛИМПИА

Томенский индустриальный университет
СПОРТИВНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНАЯ БАЗА



**ВЫЕЗДНЫЕ
ТРЕНИНГИ**



**СПОРТИВНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**



КОРПОРАТИВЫ



ВХОД

1 чел./сутки 260 р.



ПЛОЩАДКИ

для игры
1 час/1300 р.



ПРОЖИВАНИЕ

1 место/сутки 900 р.



ЭСТРАДА

(до 300 человек)
1 час/800 р.



ТАВЕРНА

(60 человек)
1 час/500 р.



БЕСЕДКА

(30-40 человек)
1 час/250 р.



28 39 89

**РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА
«СТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЕСТНИК ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ»
СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕТ**

С ЮБИЛЕЕМ!

АЙДАРБЕКОВА Вячеслава Дмитриевича, начальника отдела архитектуры
Администрации Упоровского района;

ТОРЧИНСКОГО Александра Игнатьевича, генерального директора
ОАО «Тюменнефтекомплектгазстрой».

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!

АХМЕДОВА Камиля Аркадьевича, первого заместителя генерального директора
строительной компании «Аметист»;

ЕФРЕМОВУ Веронику Васильевну, и.о. ректора Тюменского индустриального
университета;

ЗАЛЕВАДНУЮ Наталью Сергеевну, начальника Управления архитектуры
и градостроительства г. Муравленко;

ИВАНОВУ Нину Ивановну, главного редактора журнала «Строительный вестник
Тюменской области» в 1997–2017 гг.;

КОЛЕГОВУ Любовь Филаретовну, генерального директора
ЗАО «Институт Тюменьгражданпроект»;

КОШАКОВА Валентина Сергеевича, директора Департамента строительства
и жилищно-коммунального комплекса – заместителя главы Нефтеюганского района;

КУПЦОВА Владимира Владимировича, начальника отдела архитектуры
и градостроительства Администрации Армизонского района;

ЛАИШЕВЦЕВА Владимира Сергеевича, начальника отдела архитектуры
и градостроительства Администрации г. Когалыма;

ЛАРИОНОВА Анатолия Степановича, ветерана строительной отрасли
Тюменской области;

МАЛЫШКИНА Александра Петровича, заведующего кафедрой проектирования
зданий и градостроительства ТИУ; руководителя издания журнала
«Строительный вестник Тюменской области»;

МАРОВА Владимира Игоревича, директора ООО «Тюменгазстрой»;

НИКИФОРОВА Владимира Ивановича, ветерана строительного комплекса
Тюменской области;

НИКИФОРОВА Сергея Владимировича, генерального директора
ЗАО «Институт «Тюменькоммунстрой»;

ПАРФЕНТЬЕВУ Аллу Александровну, руководителя МКУ «Управление градостроительства, землепользования и природопользования г. Урай»;

ПУЦЕНКО Андрея Ивановича, заместителя главы Юргинского муниципального района, начальника отдела строительства и жилищно-коммунального хозяйства;

РЫЧКОВУ Ольгу Леонидовну, руководителя комитета по ЖКХ, строительству и газификации города Ялуторовска;

САУШКИНУ Ирину Николаевну, начальника Управления архитектуры и градостроительства Администрации г. Нягани;

СИЛИВЕСТРОВУ Татьяну Владимировну, начальника Управления градостроительной политики и земельных отношений Нижнетавдинского района;

СПИРИДОНОВА Игоря Александровича, президента Союза строителей (работодателей) Тюменской области;

ЭСПЕ Наталию Борисовну, начальника отдела территориального развития Администрации г. Пыть-Ях;

ЮРЧЕНКО Петра Прохоровича, председателя Тюменской организации профсоюза работников строительства и промстройматериалов;

ЯКОВЛЕВА Николая Сергеевича, начальника Управления архитектуры и градостроительства Администрации Советского района.

***ЖЕЛАЕМ КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ, УДАЧИ,
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УСПЕХОВ, ЛИЧНОГО СЧАСТЬЯ
И ОТЛИЧНОГО НАСТРОЕНИЯ!***



Центр архитектурной подготовки ПРИГЛАШАЕТ ШКОЛЬНИКОВ

В ЛЕТНЮЮ ТВОРЧЕСКУЮ МАСТЕРСКУЮ

Летняя студия:

Базовый комплекс предметов

- декоративно-прикладное искусство
- живопись
- керамика

Занятия будут проходить 2 раза в неделю
Всего 6 часов в неделю
Стоимость 5500 руб./мес.

Расширенный комплекс предметов

- компьютерная графика
- макетирование
- декоративно-прикладное искусство
- живопись
- керамика

Занятия будут проходить 3-4 раза в неделю
Всего 10 часов в неделю
Стоимость 8300 руб./мес.

Курсы:

- **Архитектурное макетирование:** развитие объемно-пространственного мышления и мелкой моторики при помощи моделирования объемов, изучение основ и принципов выполнения макетов и моделей
- **Театральная студия «ЮНЫЕ АКТЕРЫ»:** научимся раскрывать свои врожденные таланты и способности, через творческую игру, тренируя память, воображение и внимание
- **Скетчинг:** научимся мастерству быстрого рисунка окружающих предметов и придуманных сцен

Занятия будут проходить 1 раз в неделю по 3 часа



Продолжительность курса - 1 месяц

Набор осуществляется на июнь, июль, август 2019 года

Преподаватели: высококвалифицированный кадровый состав ЦАПП АРХИД ТИУ

Запись по телефону: + 7 (3452) 28-37-03

группа во Вконтакте: https://vk.com/capp_tyumen

адрес: г. Тюмень, ул. Нагорная, 6



УСЛУГИ



БАССЕЙН



ТРЕНАЖЕРНЫЙ
ЗАЛ



ФИТНЕС



АКВААЭРОБИКА



БОКС



ЙОГА



СИНХРОННОЕ
ПЛАВАНИЕ



ОФП

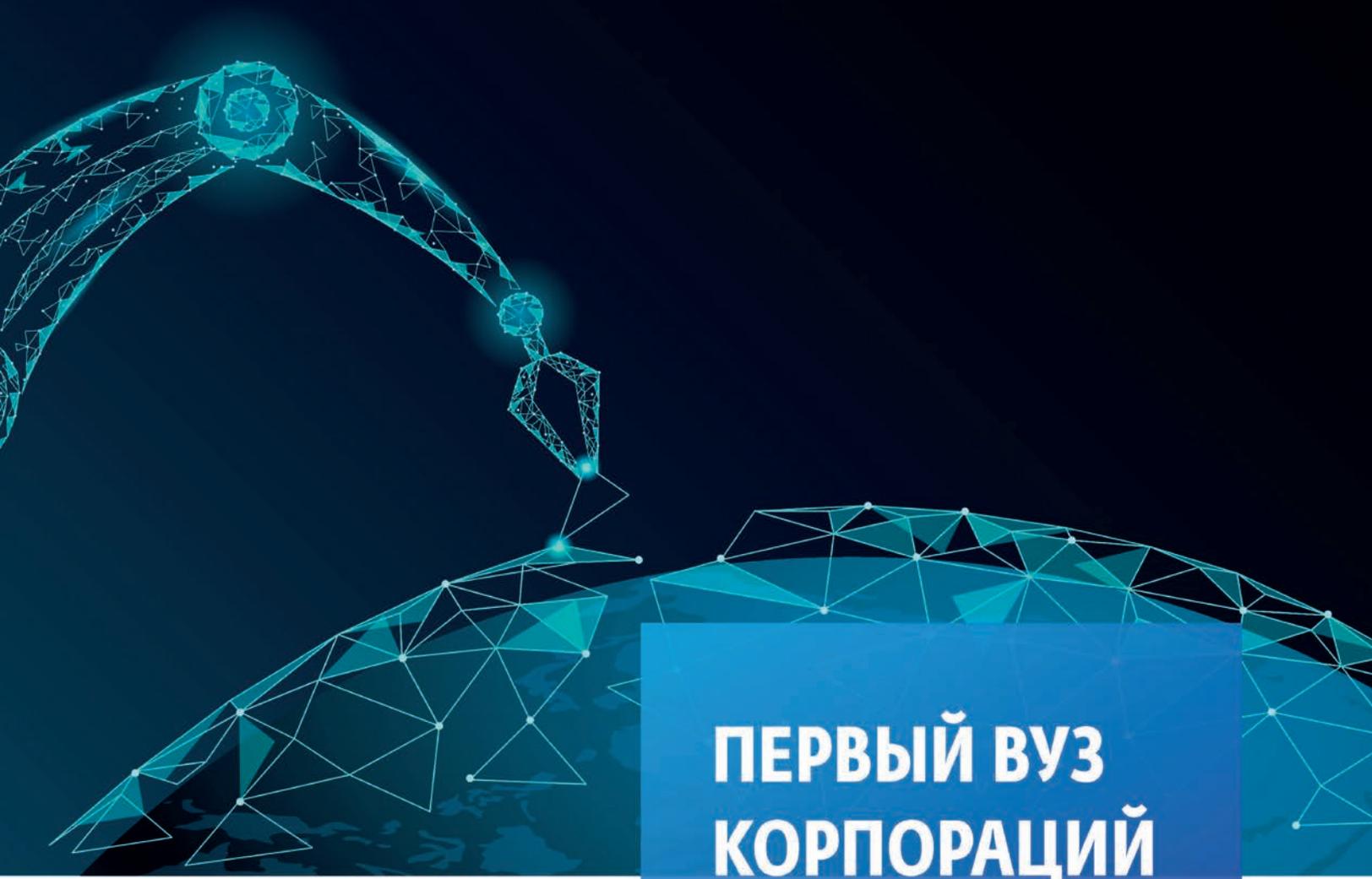


САЛОН КРАСОТЫ

 ул. Луначарского 2, 5

 28 37 78





ПЕРВЫЙ ВУЗ КОРПОРАЦИЙ

ТЕРРИТОРИЯ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО УСПЕХА
И РАЗВИТИЯ



ВОСПИТАНИЕ ИНЖЕНЕРНОЙ ЭЛИТЫ
СТРАНЫ

РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ
ДЛЯ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНА

РЕШЕНИЕ АКТУАЛЬНЫХ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ЗАДАЧ



university

Тюменский
индустриальный
университет

(3452) 28-36-85

tyuiu.ru

[industrial_u](#)

[industrial_university](#)