НАЦПРОЕКТ СТРОЙ

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 25–26 ноября | 2025 год

Москва, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой» 4

Молодые строители России обсуждают будущее на форуме в Сургуте 4

Югра-ТВ (ugra-tv.ru) 25.11.2025 4

*В Сургуте стартовал Всероссийский форум "Молодой специалист - строитель будущего". В государственном университете собрались более полутысячи студентов и школьников со всего округа, педагоги, работодатели, представители власти. Для них запланированы круглые столы, ярмарка вакансий, квизы и экскурсии на новые строительные объекты. Такие форумы проводятся в российских регионах по поручению президента РФ. Многие их участники уже получили от работодателей приглашения на практику, стажировку и даже заключили трудовые договоры. Павел Клементьев, главный эксперт **"Нацпроектстроя"**: "У нас большое количество вакансий, которые связаны непосредственно с исполнением строительных работ, их проектированием, обеспечением. Поэтому очень важно выстроить процесс, а для этого нужны молодые, активные ребята, которые привнесут что-то новое в нашу отрасль. Мы верим в молодое поколение, мы создаем для них хорошие условия". 4*

Дивизион «Железные дороги» 5

«70 лет под землёй и в истории города»: чем удивляет метро Санкт-Петербурга 5

Развитие Метрополитена и Транспорта Москвы, 26.11.2025 5

*По этому случаю разберёмся, чем именно уникален «подземный Петербург» — от рекордной глубины «Адмиралтейской» до стеклянных колонн «Автово» и спрятанной в мозаике синицы на «Бухарестской». Все факты — из открытых источников, а фотографии в карточках — работа команды **«Наша колея 1520» (холдинг Нацпроектстроя)**..... 5*

*За этот комплекс работ отвечает компания **"Дороги и Мосты" (входит в холдинг Нацпроектстроя)**. Контракт включает реконструкцию существующей станции, строительство нового вестибюля и самого диспетчерского центра рядом с ней. 5*

Нацпроектстрой: Модернизация БАМа в суровых условиях. 8

Наша Тында, 25.11.2025 8

*Несмотря на подарки погоды, **компании НПС** успешно выполнили модернизацию объектов: на перегоне Хани – Усколь построили двухпутную вставку, станцию Беркакит подготовили к приему длинносоставных поездов и оснастили цифровой автоматикой. 8*

Новости на ресурсах НПС..... 8

Мост лунной радуги 8

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 25.11.2025.....8

Земля утренней свежести – Южная Корея – страна, где сочетаются природная красота и современные технологии. Одним из её символов стал мост Банпо в Сеуле – пример того, как город заботится об экологии и эстетике одновременно. Двухуровневый мост Банпо, известный также как "Мост лунной радуги", был построен в 1982 году над рекой Хан. 8

Химкинскому железнодорожному мосту – 90 9

ТГ-канал «Дороги и мосты», 25.11.2025 9

При реализации крупных инфраструктурных проектов очень важно правильно составить график работ. Именно поэтому в первую очередь начинается строительство искусственных сооружений – они требуют больше всего времени. Когда было принято решение о строительстве канала "Москва-Волга" (сейчас – Канал имени Москвы), первым делом были определены пересечения трассы будущего канала с дорогами и намечены створы для мостов. Одной из наиболее сложных точек стало пересечение с Октябрьской железной дорогой в районе подмосковного города (тогда - села) Химки..... 9

Пока Москва отряхивается от "пробника" зимы – ледяного дождя, на БАМе холода уверенно наступают 10

ТГ-канал «Наша колея 1520», 25.11.2025 10

Самые северные и морозные участки, где работали компании Нацпроектстроя в рамках модернизации Восточного полигона – перегон Хани – Усколь и станция Беркакит. Условия здесь суровые: стоградусный перепад температур между зимой и летом, в основании магистрали – вечная мерзлота. Снег лежит с октября по май – больше семи месяцев, сугробы вырастают до полутора метров. Минимальная температура, которую зафиксировали наши специалисты во время работы, составила -61°С..... 10

Порты под чёрным флагом 10

ТГ-канал «Все включено», 25.11.2025 10

Конец XVII – середина XVIII века известен как период расцвета морского разбоя. В качестве опорных баз пираты выбирали хорошо укрытые бухты, расположенные вблизи морских торговых путей. Рассказываем о трёх знаковых портах Карибского моря, ставших центром тёмных дел пиратов и их убежищем..... 10

Как изменилась компания за 20 лет 11

ВК «ТСМ – строим современные дороги и аэропорты», 25.11.2025 11

В этом году «Трансстроймеханизация» (входит в Нацпроектстрой) отпраздновала 20-ый юбилей. В компании есть сотрудники, которые работают в ней с самого основания..... 11

ГК «Нацпроектстрой»

Молодые строители России обсуждают будущее на форуме в Сургуте

Югра-ТВ (ugra-tv.ru) 25.11.2025

*В Сургуте стартовал Всероссийский форум "Молодой специалист - строитель будущего". В государственном университете собрались более полутысячи студентов и школьников со всего округа, педагоги, работодатели, представители власти. Для них запланированы круглые столы, ярмарка вакансий, квизы и экскурсии на новые строительные объекты. Такие форумы проводятся в российских регионах по поручению президента РФ. Многие их участники уже получили от работодателей приглашения на практику, стажировку и даже заключили трудовые договоры. Павел Клементьев, главный эксперт **"Нацпроектстроя"**: "У нас большое количество вакансий, которые связаны непосредственно с исполнением строительных работ, их проектированием, обеспечением. Поэтому очень важно выстроить процесс, а для этого нужны молодые, активные ребята, которые привнесут что-то новое в нашу отрасль. Мы верим в молодое поколение, мы создаем для них хорошие условия".*

В Сургуте стартовал Всероссийский форум "Молодой специалист - строитель будущего". В государственном университете собрались более полутысячи студентов и школьников со всего округа, педагоги, работодатели, представители власти. Для них запланированы круглые столы, ярмарка вакансий, квизы и экскурсии на новые строительные объекты. Такие форумы проводятся в российских регионах по поручению президента РФ. Многие их участники уже получили от работодателей приглашения на практику, стажировку и даже заключили трудовые договоры.

Компенсация проезда, дополнительное образование, предоставление жилья, достойная оплата труда. У каждого работодателя свои условия для привлечения новых сотрудников. На этой ярмарке вакансий около 20 представителей крупных строительных компаний округа. Сейчас предприятия в поиске молодых специалистов.

Павел Клементьев, главный эксперт **"Нацпроектстроя"**: "У нас большое количество вакансий, которые связаны непосредственно с исполнением строительных работ, их проектированием, обеспечением. Поэтому очень важно выстроить процесс, а для этого нужны молодые, активные ребята, которые привнесут что-то новое в нашу отрасль. Мы верим в молодое поколение, мы создаем для них хорошие условия".

У одних впереди годы обучения, у других защита дипломных работ и государственные экзамены. Несмотря на это, около полутысячи студентов и школьников со всего округа приехали на молодежный форум, в том числе, чтобы познакомиться с будущими работодателями.

Мария Брылева, студентка 1 курса Нижневартовского государственного университета: "Можно посмотреть, какие есть ведущие компании. Можно пообщаться, узнать, на какие специальности идут и начинающие, то есть студенты, и кто сейчас работает, ну то есть куда можно пойти, когда выпущусь".

Александр Фролов, директор департамента строительства и архитектуры Югры: "Строительные специальности сейчас очень высокооплачиваемые. Каменщики сейчас зарабатывают больше, чем уже айтишники. Я думаю, строительные профессии - это будущее нашей молодежи".

Всероссийский форум "Молодой специалист - строитель будущего" - это не только ярмарка вакансий. Здесь эксперты со всей страны на разных площадках говорят о возможностях для новых сотрудников, требованиях работодателей, современных запросах строительной отрасли, возможностях карьерного роста. Всего 7 секций и круглых столов.

Ирина Минина, руководитель центра компетенций образовательной деятельности Минстроя России: "Наша основная задача - показать ребятам, что те, кто выбрал строительное направление

подготовки, не ошиблись в своем выборе, что для них есть интересная работа в их же собственном регионе, в их городе. А для школьников у нас также программа достаточно обширная, где мы вовлекаем их попробовать себя в роли строителя".

Владимир Кильтау, заместитель губернатора Югры: "Молодежь должна видеть, что отрасль открыта и привлекательна. Самое главное, есть там мнение, что при каких-то технологиях какие-то профессии могут быть заменены какими-то роботизированными или еще какими-то инструментами, но мы говорим, что отрасль строительства и ЖКХ, в ближайшее время сохранит потенциал человека, и этот человек будет только востребован".

В Югре около 16 тысяч вакантных мест, и почти 7000 из них - в сфере промышленности и строительства.

Роман Белкин, директор департамента труда и занятости населения Югры: "Когда мы говорим о молодежи, здесь особенно выбирать не приходится. Но в целом две третьих заявленных сегодня именно - это рабочие профессии. И это, конечно, говорит о том, что сегодня работодателю важно приходить в средние специальные учреждения и смотреть себе молодых людей там".

"Молодой специалист - строитель будущего" в Сургуте проходит 2 дня. Для участников еще приготовили квизы и экскурсии на строительные объекты. Они посетят строящиеся дома и спортивные сооружения.

https://ugra-tv.ru/news/society/molodye_stroiteli_rossii_obsuzhdayut_budushchee_na_forume_v_surgute/

Другие публикации по теме

Дивизион «Железные дороги»

«70 лет под землёй и в истории города»: чем удивляет метро Санкт-Петербурга

Развитие Метрополитена и Транспорта Москвы, 26.11.2025

*По этому случаю разберёмся, чем именно уникален «подземный Петербург» — от рекордной глубины «Адмиралтейской» до стеклянных колонн «Автово» и спрятанной в мозаике синицы на «Бухарестской». Все факты — из открытых источников, а фотографии в карточках — работа команды **«Наша колея 1520» (холдинг Нацпроектстроя)**.*

*За этот комплекс работ отвечает компания **"Дороги и Мосты" (входит в холдинг Нацпроектстроя)**. Контракт включает реконструкцию существующей станции, строительство нового вестибюля и самого диспетчерского центра рядом с ней.*

15 ноября 1955 года из депо вышел первый состав, и между «Автово» и «Площадью Восстания» пошёл поезд нового для Ленинграда вида транспорта — метрополитена. В эти дни Петербургская подземка отмечает 70-летний юбилей и остаётся одной из самых глубоких и красивых в мире.

По этому случаю разберёмся, чем именно уникален «подземный Петербург» — от рекордной глубины «Адмиралтейской» до стеклянных колонн «Автово» и спрятанной в мозаике синицы на «Бухарестской». Все факты — из открытых источников, а фотографии в карточках — работа команды **«Наша колея 1520» (холдинг Нацпроектстроя).**

1. 70 лет под землей: как начиналось Ленинградское метро

На первом фото – праздничная инсталляция "70 лет" на фоне колонн "Автово". Именно сюда утром 15 ноября 1955 года прибыл первый поезд Ленинградского метрополитена. Пусковой участок будущей Кировско-Выборгской линии соединял семь станций:

"Автово" – "Кировский завод" – "Нарвская" – "Балтийская" – "Технологический институт" – "Пушкинская" – "Площадь Восстания" .

Построенное метро сразу стало:

второй подземкой в СССР после московской,

и одновременно одним из самых глубоких метрополитенов мира , что было напрямую связано с геологией города: станции пришлось закладывать под слоем водонасыщенных грунтов и многочисленными реками.

Сегодня сеть включает пять линий и более 70 станций на протяженности свыше 110 км. Каждый день метро перевозит около 2-2,3 млн пассажиров , оставаясь основной транспортной "артерией" города.

2. Самое глубокое метро России и одна из рекордных подземок мира

На второй карточке – станция "Адмиралтейская" , которая уже успела стать городской легендой.

📷 1.2: Самое глубокое метро России и одна из рекордных подземок мира

Это самая глубокая станция России : платформы находятся примерно на 86 метрах под землей .

Петербургский метрополитен в целом считается одним из самых глубоких метрополитенов мира и лидером по средней глубине станций .

Чтобы попасть на поезд, пассажир сначала спускается по длинному эскалатору (около 125 м) до промежуточного уровня, а уже оттуда – еще по одному, короче.

Станцию строили особенно осторожно: рядом – Зимний дворец, Адмиралтейство и другие объекты федерального значения. Работа растянулась на десятилетия, а саму "Адмиралтейскую" открыли только в 2011 году, хотя зал был построен еще в 1990-е.

Архитектура станции выдержана в морской теме:

серо-голубой мрамор на стенах,

гранитный пол с розами ветров,

в торце – мозаика "Основание Адмиралтейства" художника Александра Быстрова.

3. Синяя буква "М", которую узнают с первого взгляда

Третья картинка – крупный план логотипа Петербургского метрополитена . Он кажется очень простым, но в него зашифровано несколько смыслов.

📷 1.3: Синяя буква "М", которую узнают с первого взгляда

От общего советского знака – к собственному символу

С 1955 года и до начала 1990-х годов Ленинградский метрополитен пользовался единым для всех подземок Министерства путей сообщения знаком – буквой "М" с острыми углами. Отличался только цвет:

в Москве логотип был красным ,

в Ленинграде – синим ,

в Киеве – зеленым .

Когда в 1992 году метро перешло под управление города, решили разработать собственный, легко узнаваемый знак. Этим занялся ленинградский филиал ВНИИТЭ – Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики. Дизайнеры Аскольд Кузьминский и Михаил Ивашин работали над эмблемой около полугода.

Что означают изгибы и острый угол

В итоге появился знакомый нам логотип:

полукруглые "ноги" буквы М символизируют своды тоннелей ;

острый угол между ними – глубокие эскалаторы самого "подземного" метро страны;

синий цвет сохранили в память о ленинградском периоде, а еще потому, что он ассоциируется с небом, удачей и стабильностью.

В 2021 году логотип Петербургского метро даже внесли в список общеизвестных товарных знаков Роспатента – это своеобразный знак качества фирменного стиля.

4. "Автово": стеклянный дворец без эскалаторов

Четвертая карточка возвращает нас на станцию "Автово" – одну из самых узнаваемых в мире. Она же стала точкой прибытия первого поезда в 1955 году.

📷 1.4: "Автово": стеклянный дворец без эскалаторов

Единственная станция первой очереди без эскалаторов

В отличие от большинства стартовых станций, "Автово" – станция мелкого заложения (около 12 м), построенная методом "стена в грунте". На нее пассажиры попадают по лестницам, без эскалаторов – это остается редкостью для Петербургского метро.

Стеклянные колонны и мозаика в честь блокадников

Интерьер станции сравнивают с дворцом:

часть колонн облицована орнаментальным стеклом , изготовленным на Ломоносовском стекольном заводе;

остальные – покрыты белым мрамором (по первоначальному проекту стеклянными должны были быть все колонны, но не успели к открытию, и мраморное "временное решение" осталось навсегда);

стены отделаны белым мрамором и украшены декоративными решетками;

в торце зала – мозаика "Победа" , посвященная героической обороне Ленинграда и подвигу жителей в годы блокады.

Именно тут, на фоне блестящих колонн, и размещена юбилейная композиция "70 лет метро", которую вы видите на первом фото.

Неудивительно, что The Guardian включила "Автово" в список 12 самых красивых станций метро мира – рядом с парижскими и стокгольмскими шедеврами.

5. "Бухарестская" и купчинская "птица счастья"

Пятая картинка посвящена станции "Бухарестская" . Здесь пассажиров встречает панно "Осень в парке" – работа художника Александра Быстрова в технике флорентийской мозаики из смальты.

📷 1.5: "Бухарестская" и купчинская "птица счастья"

Сюжет кажется простым: золотая листва, аллеи, кроны деревьев. Но где-то среди мозаичных листьев спряталась крохотная синица .

Архитекторы и сам автор называют ее "купчинской птицей счастья": станция находится в районе Купчино.

По одной из версий, птица посвящена другу художника по фамилии Синиц, живущему неподалеку.

По другой – того, кто заметит синицу, ждет удача . Именно так гласит народная легенда, которая давно живет своей жизнью и передается от пассажира к пассажиру.

Поэтому многие, оказавшись на "Бухарестской", специально задерживаются на платформе, чтобы рассмотреть панно и найти ту самую "птицу счастья".

6. Метро как музей: уникальная архитектура линий

Петербургский метрополитен – это не только транспорт, но и подземный музей архитектуры и искусства .

Легендарные станции первой очереди – "Нарвская", "Балтийская", "Пушкинская" и "Площадь Восстания" – оформлены в духе послевоенного сталинского ампира: с мрамором, бронзой, барельефами и тематическими мозаиками.

На более поздних линиях появляются станции закрытого типа с платформенными дверями, а также современные решения вроде "Беговой" и "Зенита" – с гладкими стенами и светильниками в виде авиационных пропеллеров или элементов стадиона.

Многие станции признаны объектами культурного наследия регионального значения – в их числе уже упомянутые "Автово", "Нарвская", "Балтийская" и другие.

7. Живой организм: новые поезда и большие стройки

За 70 лет подземка сильно изменилась. Сегодня это живой, постоянно развивающийся организм.

Новый подвижной состав

В начале 2010-х годов в Петербургском метро появились современные составы "НеВа" и "Юбилейный" с асинхронным приводом и обновленным интерьером. Они пришли на смену классическим вагонам типа Е.

С 2022 года на линиях поэтапно вводятся поезда нового поколения "Балтиец" (модель 81-725/726/727), созданные специально для Петербурга. Это крупнейший за всю историю города контракт на обновление подвижного состава.

Реконструкция и единый "мозг" метро

Метро активно обновляет не только поезда, но и инфраструктуру.

Важный пример – модернизация станции "Фрунзенская" и строительство Единого диспетчерского центра (ЕДЦ), из которого будут управлять движением поездов на всех линиях метрополитена.

За этот комплекс работ отвечает **компания "Дороги и Мосты" (входит в холдинг Нацпроектстроя)**. Контракт включает реконструкцию существующей станции, строительство нового вестибюля и самого диспетчерского центра рядом с ней.<…>

«70 лет под землёй и в истории города»: чем удивляет метро Санкт-Петербурга | РМТМ | Развитие Метрополитена и Транспорта Москвы | Дзен

Нацпроектстрой: Модернизация БАМа в суровых условиях.

Наша Тында, 25.11.2025

*Несмотря на подарки погоды, **компании НПС** успешно выполнили модернизацию объектов: на перегоне Хани – Усколь построили двухпутную вставку, станцию Беркакит подготовили к приему длинносоставных поездов и оснастили цифровой автоматикой.*

Пока Москва отряхивается от «пробника» зимы – ледяного дождя, на БАМе холода уверенно наступают. В Тынде, например, столбик термометра ночью опускается до -30°С, и это далеко не предел.

Самые северные и морозные участки, где работали компании Нацпроектстроя в рамках модернизации Восточного полигона – перегон Хани – Усколь и станция Беркакит.

Условия здесь суровые: стоградусный перепад температур между зимой и летом, в основании магистрали – вечная мерзлота. Снег лежит с октября по май – больше семи месяцев, сугробы вырастают до полутора метров. Минимальная температура, которую зафиксировали наши специалисты во время работы, составила -61°С.

Несмотря на подарки погоды, компании НПС успешно выполнили модернизацию объектов: на перегоне Хани – Усколь построили двухпутную вставку, станцию Беркакит подготовили к приему длинносоставных поездов и оснастили цифровой автоматикой.

Новости на ресурсах НПС

Мост лунной радуги

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 25.11.2025

Земля утренней свежести – Южная Корея – страна, где сочетаются природная красота и современные технологии. Одним из её символов стал мост Банпо в Сеуле – пример того, как город заботится об экологии и эстетике одновременно. Двухуровневый мост Банпо, известный также как "Мост лунной радуги", был построен в 1982 году над рекой Хан.

Земля утренней свежести – Южная Корея – страна, где сочетаются природная красота и современные технологии. Одним из её символов стал мост Банпо в Сеуле – пример того, как город заботится об экологии и эстетике одновременно.

Двухуровневый мост Банпо, известный также как "Мост лунной радуги", был построен в 1982 году над рекой Хан. В конце XX века перед архитекторами встала задача перестроить старое сооружение, которое часто затапливало во время сезона дождей. Решение оказалось оригинальным: поверх старого моста Джамсу возвели второй уровень. Нижний ярус теперь служит прогулочной зоной для пешеходов и велосипедистов, а по верхнему едут автомобили.

Чтобы сделать мост еще привлекательнее для жителей и туристов, его украсили фонтанами. По обе стороны установили 380 насосов с фильтрами, которые каждую минуту подают 22 тонны воды прямо из реки Хан, создавая захватывающее водное шоу.

Фонтан работает и днем, и ночью, но особенно эффектен в темное время суток – когда водные струи подсвечиваются разноцветными диодами, создавая красочную феерию.

Мост Банпо внесен в Книгу рекордов Гиннесса как самый длинный мост с фонтанами в мире – его протяженность составляет 1495 метров.

#ликбез_НПС

https://t.me/gkNPS/1579

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_636

Химкинскому железнодорожному мосту – 90

ТГ-канал «Дороги и мосты», 25.11.2025

При реализации крупных инфраструктурных проектов очень важно правильно составить график работ. Именно поэтому в первую очередь начинается строительство искусственных сооружений – они требуют больше всего времени. Когда было принято решение о строительстве канала "Москва-Волга" (сейчас – Канал имени Москвы), первым делом были определены пересечения трассы будущего канала с дорогами и намечены створы для мостов. Одной из наиболее сложных точек стало пересечение с Октябрьской железной дорогой в районе подмосковного города (тогда - села) Химки.

При реализации крупных инфраструктурных проектов очень важно правильно составить график работ. Именно поэтому в первую очередь начинается строительство искусственных сооружений – они требуют больше всего времени.

Когда было принято решение о строительстве канала "Москва-Волга" (сейчас – Канал имени Москвы), первым делом были определены пересечения трассы будущего канала с дорогами и намечены створы для мостов. Одной из наиболее сложных точек стало пересечение с Октябрьской железной дорогой в районе подмосковного города (тогда - села) Химки.

Возведение моста началось со строительства временного обхода железной дороги. Как только движение поездов в начале 1934 года было перезапущено в обход, мостовики приступили к сооружению опор. Они забили 858 свай на каждый устой, уложили почти 15 тысяч кубометров железобетона, и только после этого приступили к сооружению арки длиной 116 м. На тот момент это был самый большой пролёт в СССР.

Работа шла быстро в том числе потому, что мост строили посуху – канал на этом участке еще не был вырыт. За лето 1935 года удалось собрать всю конструкцию. Арку раскружалили 17 сентября, за октябрь забетонировали всё пролетное строение, и уже 1-2 ноября провели испытания сооружения с помощью 8 паровозов с угольными тендерами и 16 груженых вагонов по 65 т каждый. Испытания прошли успешно.

В ноябре 1935 года по новому мосту прошел первый пассажирский поезд. До открытия канала оставалось еще полтора года. Тогда же, в 1937 году инженер Аполлон Белоголовый был награжден за создание этого моста Орденом Трудового Красного Знамени. Сегодня рядом с Химкинским железнодорожным мостом завершается возведение его "младшего брата" - нового перехода через канал имени Москвы. Работы ведет Мостоотряд-47 Нацпроектстроя.

#мосты #история

https://t.me/TheRoadsAndBridges/1821

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2239

Пока Москва отряхивается от "пробника" зимы – ледяного дождя, на БАМе холода уверенно наступают

ТГ-канал «Наша колея 1520», 25.11.2025

Самые северные и морозные участки, где работали компании Нацпроектстроя в рамках модернизации Восточного полигона – перегон Хани – Усколь и станция Беркакит. Условия здесь суровые: стоградусный перепад температур между зимой и летом, в основании магистрали – вечная мерзлота. Снег лежит с октября по май – больше семи месяцев, сугробы вырастают до полутора метров. Минимальная температура, которую зафиксировали наши специалисты во время работы, составила -61°С.

В Тынде, например, столбик термометра ночью опускается до -30°С, и это далеко не предел.

Самые северные и морозные участки, где работали компании Нацпроектстроя в рамках модернизации Восточного полигона – перегон Хани – Усколь и станция Беркакит.

Условия здесь суровые: стоградусный перепад температур между зимой и летом, в основании магистрали – вечная мерзлота. Снег лежит с октября по май – больше семи месяцев, сугробы вырастают до полутора метров. Минимальная температура, которую зафиксировали наши специалисты во время работы, составила -61°С.

Несмотря на подарки погоды, компании НПС успешно выполнили модернизацию объектов: на перегоне Хани – Усколь построили двухпутную вставку, станцию Беркакит подготовили к приему длинносоставных поездов и оснастили цифровой автоматикой. #РекордыНовогоБАМа #Бамстроймеханизация #1520Сигнал #ЭЛТЕЗА

https://t.me/NashaKoleya/3957

Порты под чёрным флагом

ТГ-канал «Все включено», 25.11.2025

Конец XVII – середина XVIII века известен как период расцвета морского разбоя. В качестве опорных баз пираты выбирали хорошо укрытые бухты, расположенные вблизи морских торговых путей. Рассказываем о трёх знаковых портах Карибского моря, ставших центром тёмных дел пиратов и их убежищем.

Конец XVII – середина XVIII века известен как период расцвета морского разбоя. В качестве опорных баз пираты выбирали хорошо укрытые бухты, расположенные вблизи морских торговых путей. Рассказываем о трёх знаковых портах Карибского моря, ставших центром тёмных дел пиратов и их убежищем.

Крупный центр разбойнической активности находился на скалистом острове Тортуга между Гаити и Кубой. Пиратское сообщество острова, чьи контуры напоминают черепаший панцирь, состояло из французских и английских колонистов и небольшого числа голландцев. Сейчас остров принадлежит Гаити, а о боевом прошлом острова напоминает несколько разбросанных пушечных стволов.

Порт-Ройял на южном берегу Ямайки также стал безопасной гаванью для пиратов, контролирующих морские пути между Испанией и Панамой. Именно отсюда знаменитый британский мореплаватель и пират Генри Морган нападал на города Панамы и Венесуэлы. Местные власти сквозь пальцы смотрели на пиратское гнездо у них под носом. А сам Генри Морган трижды становился вице-губернатором Ямайки. В 1692 году город сильно пострадал от землетрясения, 2/3 его территории ушло под воду, затем вспыхнула эпидемия. Город пытались отстроить, но страшный пожар, а затем и ураганы лишили его статуса столицы Ямайки. Восточнее, на Багамах, на острове Нью-Провиденс, порт Нассау стал сердцем "Золотого века пиратства". Здесь прятались от закона такие английские пираты, как Чёрная Борода, Энн Бонни и Чарльз Вейн. Это было местом анархии, пока Британия не восстановила контроль над островом. Сегодня тропический климат острова привлекает туристов, а об историческом прошлом рассказывает музей пиратов. #НПС_заряд

https://t.me/npsvsevkl/381

Как изменилась компания за 20 лет

ВК «ТСМ – строим современные дороги и аэропорты», 25.11.2025

В этом году «Трансстроймеханизация» (входит в Нацпроектстрой) отпраздновала 20-ый юбилей. В компании есть сотрудники, которые работают в ней с самого основания.

В этом году «Трансстроймеханизация» (входит в Нацпроектстрой) отпраздновала 20-ый юбилей. В компании есть сотрудники, которые работают в ней с самого основания.

Герои видеоролика в «ТСМ» уже 2 десятилетия. Наши юбиляры, Любовь Тихонова и Евгений Иванов, просто и искренне делятся своими воспоминаниями. Они рассказывают, как всё начиналось, как поменялась компания за 20 лет, и что помогло им оставаться в команде так долго.

Приятного просмотра!

#Трансстроймеханизация #ТСМ #ТСМкоманда #Нацпроектстрой

https://vk.com/wall-215541569_2379