

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 11–12 марта | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
Неужели поехали? В Петербурге начинают строить Широтную магистраль....	4
Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 11.03.2026.....	4
<p><i>О том, что мостовой переход могут отдать другому подрядчику, рассказал губернатор Петербурга Александр Беглов в прошлом году. Говоря о том, что Большой Смоленский мост чуть выше по течению строится с опережением сроков, он заявил: "Мы планируем в следующем году, в 2026-м, и Нацпроектстрой (подрядчик Большого Смоленского моста. – Прим. ред.) планирует, мы за то, чтобы они продолжали работу – это второй этап Широтной магистрали скоростного движения. Он здесь недалеко, рядом. Там тоже разводной мост. И там тоже в следующем году приступят к строительству". Большой Смоленский мост и правда строится быстро (для некоторых – даже слишком). Уже в следующую навигацию там должны работать разводные пролеты, а рабочее движение запустят в 2027-м. И решение поручить Нацпроектстрою вторую переправу выглядит логичным. Но с точки зрения единства проекта – да и заинтересованности подрядчика – выделение самого сложного и капиталоемкого этапа в отдельный договор выглядело как сенсация.....</i></p>	
Завершился XII Всероссийский Форум PR-директоров PR FORCE 2026	7
Точка Опоры (to-inform.ru) 11.03.2026	7
<p><i>26 февраля в Москве состоялся XII Всероссийский Форум PR-директоров PR FORCE 2026, посвященный тому, как обновить коммуникационный арсенал для ответа на вызовы нового времени. Более 70 экспертов встретились, чтобы вместе найти баланс между охватами, смыслами и измеримым вкладом PR в бизнес. Модераторами Форума выступили Екатерина САНЧЕНКО, Руководитель пресс-службы главы РВБ, WILDBERRIES&RUSS, Антон ЗАПОЛЬСКИЙ, Руководитель департамента по связям с общественностью, СОВКОМБАНК, и Петр ГЕЛЬТИЩЕВ, Директор Департамента коммуникаций, ГК НАЦПРОЕКТСТРОЙ.....</i></p>	
900 рабочих на 270 тысячах квадратов. Полигон с балками для ВСМ развернут поближе к М-11 «Нева».....	8
47news.ru 11.03.2026	8
<p><i>О планах холдинга "Нацпроектстрой" и РЖД возводить полигоны рядом с будущей ВСМ стало известно в феврале. Упоминалось и точное количество занятых на объекте - 939 человек. Для высокоскоростной железнодорожной магистрали потребуется порядка 5000 балок. Проект дороги, которая пройдет по пяти регионам страны, предусматривает дополнительное строительство 239 мостов и эстакад, общая протяженность - 180 километров.....</i></p>	
Дивизион «Дороги и Мосты»	10
ООО «Трансстроймеханизация»	10
Нацпроектстрой увеличивает парк автотранспорта и спецтехники	10
Сделано у нас (sdelanounas.ru) 11.03.2026	10

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц. Треть от общего числа – дорожно-строительные машины. Почти тысяча крупногабаритной техники: 496 гусеничных и колесных экскаваторов, 245 бульдозеров, 72 автогрейдера, оснащенных системами нивелирования и 151 грунтоый каток. Полторы тысячи самосвалов в автопарке позволяют компании браться за земляные и дорожные работы любого масштаба. 10

Дивизион «Энергетика и порты» 10

Северный форпост: порт «Лавна» готовится принять 24 миллиона тонн груза в 2026 году 10

Промразведка, 10.03.2026 10

Порт «Лавна», расположенный на западном берегу Кольского залива, начал свою работу в марте 2025 года. Первую отгрузку угля на экспорт в режиме видеоконференции открыл президент Владимир Путин. Проект, реализуемый при участии ГТЛК и компаний Нацпроектстроя, стал одним из ключевых элементов развития Мурманского транспортного узла. 10

Новости на ресурсах НПС 12

Мост как национальный проект 12

ТГ-канал «Дороги и мосты», 11.03.2026 12

Баски живут на севере Испании и юго-западе Франции, но обладают своим (крайне непонятным) языком и национальной гордостью. В честь одного из районов страны Басков назван целый залив Атлантического океана (Бискайский по-баски, вискайский по-испански и гасконский по-французски). А еще – Бискайский мост, первый своем роде. 12

Нацпроектстрой увеличивает парк автотранспорта и спецтехники 13

ТГ-канал «Дороги и мосты», 11.03.2026 13

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц. 13

«Северная» рокада Петрозаводск – Суоярви 13

ТГ-канал «Наша колея 1520», 11.03.2026 13

"Северная" рокада Петрозаводск – Суоярви – железная дорога длиной 132 км, которую всего за 3,5 месяца проложили во время Советско-финляндской войны. Выполнили изыскания и подготовили проект трассы специалисты "Лентранспроект" (с 1951 года – "Ленгипротранс", сегодня – часть холдинга НПС). 13

Как работают «живые батарейки» 14

ТГ-канал «Все включено», 11.03.2026 14

А вы знали, что существуют живые электрогенераторы? Рассмотреть их можно только под микроскопом. Это – экзоэлектрогенные бактерии, которые способны очистить сточные воды или заиленные пруды, попутно вырабатывая электричество. 14

ГК «Нацпроектстрой»

Неужели поехали? В Петербурге начинают строить Широтную магистраль

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 11.03.2026

*О том, что мостовой переход могут отдать другому подрядчику, рассказал губернатор Петербурга Александр Беглов в прошлом году. Говоря о том, что Большой Смоленский мост чуть выше по течению строится с опережением сроков, он заявил: "Мы планируем в следующем году, в 2026-м, и **Нацпроектстрой** (подрядчик Большого Смоленского моста. – Прим. ред.) планирует, мы за то, чтобы они продолжали работу – это второй этап Широтной магистрали скоростного движения. Он здесь недалеко, рядом. Там тоже разводной мост. И там тоже в следующем году приступят к строительству". Большой Смоленский мост и правда строится быстро (для некоторых – даже слишком). Уже в следующую навигацию там должны работать разводные пролеты, а рабочее движение запустят в 2027-м. И решение поручить **Нацпроектстрою** вторую переправу выглядит логичным. Но с точки зрения единства проекта – да и заинтересованности подрядчика – выделение самого сложного и капиталоемкого этапа в отдельный договор выглядело как сенсация.*

Компания "Широтная магистраль Северной столицы" заключила договор с генеральным подрядчиком на строительство трех этапов Широтной магистрали скоростного движения. Это важнейший дорожный проект десятилетия, но есть нюанс.

Что случилось

Концессионное соглашение на строительство II-IV этапов Широтной магистрали скоростного движения (ШМСД) подписали осенью 2024 года. Концессионером стала принадлежащая ВТБ и Газпромбанку компания "Широтная магистраль Северной столицы" (ШМСС). Городское АО "ЗСД" начало проектирование и одновременно подготовку территории, а от ШМСС ждали, что она выберет генподрядчика и подпишет договор непосредственно на стройку.

Стоимость строительства по концессии – 241 миллиард рублей, участвуют компания, региональный и федеральный бюджеты. поэтапный ввод намечен на 2029-2031 годы. Подробнее об условиях концессии, а также о том, какая запланирована стоимость проезда по ШМСД, читайте на "Фонтанке".

Символическую первую сваю установили летом прошлого года, в начале ПМЭФ. Бюджет Петербурга подсказывал, что строительство должны начать тоже в 2025-м, но время шло, а генподрядчика так и не появлялось.

При этом ни для кого не было секретом, что основным претендентом (на самом деле беспелляционным) была компания "БТС-Мост" Руслана Байсарова. Однако подписания договора пришлось ждать в итоге еще больше полугода, так что и бюджетное финансирование 2025 года обнулили.

11 марта Смольный сообщил, что генподрядный договор заключен. Теперь строительство ШМСД и правда можно начинать. В петербургском бюджете на 2026 год заложено 28 млрд рублей на Широтную магистраль – плюс еще 5,5 млрд в виде субсидии АО "ЗСД" на подготовку территории от Союзного проспекта до КАД.

Вице-губернатор Николай Линченко на прошлой неделе в эфире телеканала Санкт-Петербург радовался: "В ЗСД не верили – построена и считается самым эффективным проектом ГЧП в мире. Витебку открыли – первый этап ШМСД. 2-4-й этапы, говорили, да вы не подпишете никогда. Да, мы два года запрягали, выверили все риски, подписали концессию, сейчас выходим на активную стадию строительства".

Какие этапы попали в договор?

Первый этап Широтной магистрали, как известно, уже построен и запущен – это Витебская развязка ЗСД – от Западного скоростного диаметра до Витебского проспекта. Ее возводили в рамках допсоглашения к старой концессии с "Магистралью Северной столицы" на строительство и эксплуатацию ЗСД.

Источник:

Администрация Санкт-Петербурга

2-4-й этапы будут строить в рамках отдельной концессии с "ШМСС". Выглядят они так:

- этап 2 – от Витебского пр. до Софийской ул. (1,99 км);
- этап 3 – от Софийской ул. до Глухоозерского шоссе по левому направлению движения и до ул. 2-й Луч по правому направлению (2,22 км);
- этап 4.1 – от Глухоозерского шоссе по левому направлению движения и от ул. 2-й Луч по правому направлению до Союзного пр. (3,44 км);
- этап 4.2 – от Союзного пр. до КАД (6,45 км).

Общая протяженность этих этапов составит 14,1 км, расчетная скорость – до 120 км/час. Всего должны построить 7 транспортных развязок (из них 4 попали в концессию).

Однако в договор с "БТС-Мост" попала не вся магистраль. В нем нет этапа 4.1 – от Глухоозерского шоссе до Союзного проспекта.

Почему так получилось

Именно этап 4.1 – самый сложный и дорогой (81,7 млрд рублей, из них 54 млрд – капитальный грант из бюджета). В рамках него ШМСД должна перейти Неву с помощью разводного моста.

Общая длина моста – 463 метра с однокрылой раскрывающейся системой. Для платной трассы низководная и разводная переправа – редкость, ведь каждая минута поднятых крыльев – это недополученная плата с автомобилистов. На стадии проектирования разработчики говорили, что ночью трафик все равно более спокойный, а минимизировать потери поможет скоростная разводка моста.

На все годы вперед за основу взяли такое распределение трафика: на первый квартал (а именно он целиком попадает под закрытие судоходства и разводку мостов) выпадает 21% всего потока автомобилей; на четвертый, под конец которого обычно мосты перестают разводить, – 24%. На второй и третий – 27% и 28% соответственно.

О том, что мостовой переход могут отдать другому подрядчику, рассказал губернатор Петербурга Александр Беглов в прошлом году. Говоря о том, что Большой Смоленский мост чуть выше по течению строится с опережением сроков, он заявил: "Мы планируем в следующем году, в 2026-м, и **Нацпроектстрой** (подрядчик Большого Смоленского моста. – Прим. ред.) планирует, мы за то, чтобы они продолжали работу – это второй этап Широтной магистрали скоростного движения. Он здесь недалеко, рядом. Там тоже разводной мост. И там тоже в следующем году приступят к строительству".

Большой Смоленский мост и правда строится быстро (для некоторых – даже слишком). Уже в следующую навигацию там должны работать разводные пролеты, а рабочее движение запустят в 2027-м. И решение поручить **Нацпроектстрою** вторую переправу выглядит логичным. Но с точки зрения единства проекта – да и заинтересованности подрядчика – выделение самого сложного и капиталоемкого этапа в отдельный договор выглядело как сенсация.

Кто и когда построит ШМСД

"Бамтоннельстрой-мост" ("БТС-Мост") Руслана Байсарова – это большой холдинг с 20-миллиардным оборотом за 2024 год. В портфолио – федеральные проекты и знаковые стройки в различных регионах: мосты (например, на остров Русский во Владивостоке или через Оку), тоннели Байкало-Амурской магистрали, трансграничные пункты на Амуре, портовые и аэропортовые объекты и другие. В части метро компания занималась строительством Таганско-Краснопресненской и Некрасовской линий, а также строила участок в Новосибирске "Маршала Покрышкина" – "Березовая Роща", сейчас работает в Красноярске.

В Петербурге компания уже строит электродепо "Красносельское" и имеет виды на более внушительные объекты подземки. Речь о продолжении красной линии метро в сторону Пулковского

и "Экспофорума". Этот проект завязан на выделение огромного федерального софинансирования, так что статус подрядчика тут принципиален.

Недавно "БТС-Мост" еще поднял свои котировки, став основным владельцем ведущего проектного института – "Метрогипротранса". Да и в целом Байсаров присутствует едва ли не на каждом совещании федерального уровня, которое проходит в Смольном по поводу транспортных строек.

"Нацпроектстрой" (НПС), который, вероятно, будет строить мост и участок до Союзного, – мягко говоря, не менее серьезный игрок. Его выручка за 2024-й приблизилась к 40 млрд. Одним из его учредителей был Аркадий **Ротенберг**, сейчас в холдинге объединено множество инфраструктурных компаний. В Петербурге, помимо Большого Смоленского моста и реконструкции станции "Фрунзенская", НПС строит инфраструктуру для городского участка ВСМ Москва – Петербург и в целом является генподрядчиком на этом уникальном проекте.

Как будто этого мало, недавно **"Нацпроектстрой"** также заявил проект по строительству нескольких трамвайных линий на юге Петербурга: соглашение о намерениях он подписал сначала с городом и Сбером, а потом – с "Горэлектротрансом"

Актуальный график строительства 2-4-го этапов Широтной магистрали выглядит так:
строительство этапов 2-3 (левый берег до улицы 2-й Луч) – 2025-2029 годы;
строительство этапов 4.1, 4.2 (включая мост) – 2025-2031 годы;
ввод 2-4-го этапов в эксплуатацию – 2029-2031 годы.

А что дальше?

Дальше много всего. Во-первых, в Ленобласти запланированы 5-6-й этапы Широтной магистрали – по своему отдельному концессионному соглашению. Их стоимость – порядка 100 млрд, общая протяженность этапов – 15,7 км.

5-й этап к трассе "Кола" предусматривает две транспортные развязки в поселке Новосергиевка на автодороге "Деревня Старая – Кудрово", а также на Мурманском шоссе;

6-й этап – идет по территории Заневского городского поселения до Колтушского шоссе и дальше до деревни Орово. Здесь будет три развязки: на Колтушском шоссе, в Янино-1 и на дороге "Санкт-Петербург – завод им. Свердлова – Всеволожск".

Широтную магистраль рассматривают как часть взаимоувязанного скоростного каркаса. В частности, областные участки планируют связать с восточной дугой КАД-2. Как вариант – с помощью реконструкции Мурманского шоссе, хотя у самой Ленобласти есть план по модернизации региональных дорог (реконструировать дороги "Санкт-Петербург – завод им. Свердлова – Всеволожск и Всеволожск – кирпичный завод" и достроить недостающий участок).

Кроме того, с Широтной магистралью увяжут и магистраль М-7, которая Арсенальным мостом перейдет через Неву, дальше протянется вдоль железной дороги и дальше уйдет на Выборг. От нее в районе Кушелевки на восток отойдет еще одно направление: до Пискаревского проспекта, а затем на юг – в створе Бокситогорской улицы до подключения к ШМСД на периферии жилого района Ржевка-Пороховые.

На прошлой неделе вице-губернатор Николай Линченко в эфире телеканала "Санкт-Петербург" рассказывал: "Вот он, транспортный каркас. ЗСД уже есть, Витебка есть, ШМСД в активную стадию, "семерка" (М-7. – Прим. ред.), которую мы планируем замкнуть в том числе на ЗСД... Это существенно разгрузит улично-дорожную сеть от транзитных потоков".

Он добавил, что в число 26 магистралей непрерывного движения, которые входят в каркас, входят не только платные трассы, но и, к примеру, набережные (в частности, Обводного канала): "Это позволит, как вены и артерии организму, существовать и не задыхаться".

Губернатор Петербурга Александр Беглов 11 марта тоже говорил об этом: "Широтная магистраль скоростного движения – наш мегапроект, поддержанный президентом России. ШМСД укрепит транспортный каркас мегаполиса, ускорит развитие восточной части Петербурга, возьмет на себя часть транспорта Мурманского направления, существенно повысит связи между районами города".

<https://www.fontanka.ru/2026/03/11/76303615/>

Другие публикации по теме

<https://www.fontanka.ru/2026/03/11/76280588/>

<https://moika78.ru/news/2026-03-11/1273946-v-peterburge-zaklyuchili-dogovor-na-stroitelstvo-novyh-etapov-shmsd/>

Завершился XII Всероссийский Форум PR-директоров PR FORCE 2026

Точка Опоры (to-inform.ru) 11.03.2026

*26 февраля в Москве состоялся XII Всероссийский Форум PR-директоров PR FORCE 2026, посвященный тому, как обновить коммуникационный арсенал для ответа на вызовы нового времени. Более 70 экспертов встретились, чтобы вместе найти баланс между охватами, смыслами и измеримым вкладом PR в бизнес. Модераторами Форума выступили Екатерина САНЧЕНКО, Руководитель пресс-службы главы РВБ, WILDBERRIES&RUSS, Антон ЗАПОЛЬСКИЙ, Руководитель департамента по связям с общественностью, СОВКОМБАНК, и Петр ГЕЛЬТИЩЕВ, Директор Департамента коммуникаций, **ГК НАЦПРОЕКТСТРОЙ**.*

26 февраля в Москве состоялся XII Всероссийский Форум PR-директоров PR FORCE 2026, посвященный тому, как обновить коммуникационный арсенал для ответа на вызовы нового времени. Более 70 экспертов встретились, чтобы вместе найти баланс между охватами, смыслами и измеримым вкладом PR в бизнес.

Модераторами Форума выступили Екатерина САНЧЕНКО, Руководитель пресс-службы главы РВБ, WILDBERRIES&RUSS, Антон ЗАПОЛЬСКИЙ, Руководитель департамента по связям с общественностью, СОВКОМБАНК, и Петр ГЕЛЬТИЩЕВ, Директор Департамента коммуникаций, **ГК НАЦПРОЕКТСТРОЙ**.

В ходе деловой программы 22 спикера поделились своим опытом.

Лилия ГЛАЗОВА, Генеральный директор, владелец, PR NEWS, вице-президент, PACO, и Виктория ДЖИГКАЕВА, Директор по внешним коммуникациям, RAMBLER&CO, представили доклад об эмпатии как новой операционной системе коммуникаций. Спикеры поговорили о том, какие базовые ожидания формируют сегодняшний потребительский выбор и почему компании из одних сфер получают "кредит доверия", а другим приходится завоевывать его с нуля. Эксперты пришли к выводу: будущее за дружелюбной коммуникацией – каждый четвертый респондент проведенного исследования назвал простую человеческую коммуникацию навыком, которого критически не хватает. Спикеры подытожили: "Будущее уже наступило, оно стало личным, в фокусе конфиденциальность, человечность и эмпатия".

Дарья ОРЕШКО, PR-директор, FLOWWOW, поделилась опытом трансформации PR-команды по мере роста бизнеса. Она рассказала, как структура отдела эволюционировала от небольшого подразделения внутри маркетинга до отдельного департамента с сотрудниками, отвечающими за антикризис, tech-экспертизу, социальные проекты и работу в регионах. Спикер объяснила, почему выбрала путь инхаус-команды и как вовремя понять необходимость изменений: когда инфоповодов становится слишком много, базовые задачи перерастают в функции, а сотрудники перерастают свои роли. Дарья также поделилась полезными и рабочими принципами управления, благодаря которым eNPS команды вырос, а текучесть отсутствует.

Ольга ОЧЕРЕТИНА, PR директор, ОТП БАНК, Юлия КОНДРАТЬЕВА, Начальник отдела продюсирования деловых мероприятий, ОТП БАНК, показали внутреннюю кухню масштабных ивентов. Они рассказали, как за пять лет эволюционировали форматы: от форума "Кредиты МСП" до закрытых встреч с регулятором, бизнес-завтраков с ключевыми клиентами и собственной премии для партнеров. Спикеры подробно разобрали механику: как определять цели (нетворкинг, лиды, имидж), подбирать площадки и спикеров, работать с подрядчиками. Отдельно остановились на измерении эффективности. После мероприятий банк фиксирует рост числа обращений и конкретных сделок с участниками.

Анна ДЕНИСОВА, Руководитель направления внутренних коммуникаций, ТЕХНОНИКОЛЬ, рассказала, как обеспечить синергию с HR и сохранить влияние при построении бренда работодателя. Она представила модель, где внутренние и внешние коммуникации работают в едином ключе: сотрудники становятся амбассадорами, а внешние активности поддерживают корпоративную культуру. Спикер показала, как через регулярные опросы, конкурсы профмастерства, разговоры с гендиректором и соцсети компании они формируют лояльность. Анна привела пример проекта "Люди Технониколь": истории рабочих и инженеров на "Первом канале" и в деловых СМИ дали рост узнаваемости HR-бренда среди соискателей в регионах.

Анастасия УСТЕНКО, Директор департамента развития бренда и коммуникаций, КОМПАНИЯ ЛИДЕР В МЕТАЛЛУРГИИ И ЭНЕРГЕТИКЕ, показала, как грамотно реагировать на кризис здесь и сейчас. Она рассказала о ситуации, когда внешние ограничения поставили под удар репутацию компании. Спикер разобрала по шагам работу антикризисного штаба: быстрая верификация фактов, честная коммуникация с сотрудниками и партнерами без замалчивания, синхронизация сообщений для всех каналов. Анастасия объяснила, какую роль сыграл личный выход первого лица и почему важно было остановить слухи в соцсетях оперативными комментариями.

После завершения деловой программы участники обменялись впечатлениями в неформальной беседе.

Аналитический партнер Форума – Медиалогия.

Спонсор сессии – MOSKVA PRODUCTION.

Форум прошел при поддержке Auditorium Club.

Организатор Форума – Auditorium CG, независимый организатор бизнес-конференций и деловых встреч для компаний из ключевых секторов российской экономики. Наша задача – выносить на обсуждение самые острые вопросы и объединять усилия ключевых игроков отрасли в поисках работающих решений. Ждем вас 21-22 мая 2026 года на X Всероссийском Форуме по развитию внутренних коммуникаций "ВНУТРИКОМ 2026", где вместе с экспертами из ведущих компаний России мы обсудим, как менять внутренние коммуникации для достижения бизнес-целей компании в период высокой турбулентности.

- Я.Мессенджер
- ВКонтакте
- Одноклассники
- Telegram
- WhatsApp

<https://www.to-inform.ru/index.php/obzory/19381-zavershilsia-xii-vserossiiskii-forum-pr-direktorov-pr-force-2026>

900 рабочих на 270 тысячах квадратов. Полигон с балками для ВСМ развернут поближе к М-11 «Нева»

47news.ru 11.03.2026

О планах холдинга "Нацпроектстрой" и РЖД возводить полигоны рядом с будущей ВСМ стало известно в феврале. Упомянулось и точное количество занятых на объекте - 939 человек. Для высокоскоростной железнодорожной магистрали потребуется порядка 5000 балок. Проект дороги, которая пройдет по пяти регионам страны, предусматривает дополнительное строительство 239 мостов и эстакад, общая протяженность - 180 километров.

47news узнал, в каком поселении планируют развернуть полигон по производству уникальных конструкций для ВСМ. Предусмотрен и склад для специального песка.

Как рассказали 11 марта 47news в Информационном центре ВСМ, полигон "Пионер" (для производства балок для мостов и путепроводов высокоскоростной магистрали) развернут на

территории Тосненского городского поселения, неподалеку от платной федеральной трассы М-11 "Нева".

Планируется, что площадь объекта составит около 270 тысяч квадратных метров. В комплексе предусмотрены арматурный цех, склад инертных материалов, блок по производству бетона, а также открытые стенды для сборки арматурных каркасов. Будет ли участок под полигон арендован или приобретен, не уточняется.

"Предприятие оборудуют с нуля, начало производства запланировано на 2026 год", - сообщили в Инфоцентре ВСМ.

На полигоне "Пионер" разместится производство балок для мостов и путепроводов ВСМ "Москва - Санкт-Петербург". Конструкции весьма габаритные, вес каждой - около 700 тонн. По дорогам такие не перевезти. Поэтому в регионах, по которым проложат магистраль, строят 10 полигонов.

"Пионер" станет одним из самых больших, здесь будут работать больше 900 человек: мастера участков, монтажники арматурных конструкций, крановщики, стропальщики, сварщики, операторы, механики, электрики, слесари, водители, лаборанты, геодезисты, инженера по качеству", - перечислили в Инфоцентре ВСМ.

О планах **холдинга "Нацпроектстрой"** и РЖД возводить полигоны рядом с будущей ВСМ стало известно в феврале. Упомянулось и точное количество занятых на объекте - 939 человек. Для высокоскоростной железнодорожной магистрали потребуется порядка 5000 балок. Проект дороги, которая пройдет по пяти регионам страны, предусматривает дополнительное строительство 239 мостов и эстакад, общая протяженность - 180 километров.

Высокоскоростную магистраль между двумя столицами планируют построить к 2028 году. Время в пути между двумя мегаполисами сократится до двух часов 15 минут. Составы будут курсировать каждые 10-15 минут. В 2026 году начнется строительство терминала и петербургского участка магистрали. Протяженность участка в Ленинградской области - 141 километр. Подготовка к строительству сопровождается изъятием части земли у собственников и арендаторов. На фоне поисков материалов для строительства власти и жители спорят о целесообразности разработки карьеров рядом с ближайшими населенными пунктами. О последнем витке - в публикации "Стоим на песке в лыжи обутые. То ли в Шапках не едут, то ли власти послушные".

<https://47news.ru/articles/283909/>

Дивизион «Дороги и Мосты»

ООО «Трансстроймеханизация»

Нацпроектстрой увеличивает парк автотранспорта и спецтехники

Сделано у нас (sdelanounas.ru) 11.03.2026

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц. Треть от общего числа – дорожно-строительные машины. Почти тысяча крупногабаритной техники: 496 гусеничных и колесных экскаваторов, 245 бульдозеров, 72 автогрейдера, оснащенных системами нивелирования и 151 грунтовый каток. Полторы тысячи самосвалов в автопарке позволяют компании браться за земляные и дорожные работы любого масштаба.

"Трансстроймеханизация" (входит в **Нацпроектстрой**) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц. Треть от общего числа – дорожно-строительные машины. Почти тысяча крупногабаритной техники: 496 гусеничных и колесных экскаваторов, 245 бульдозеров, 72 автогрейдера, оснащенных системами нивелирования и 151 грунтовый каток. Полторы тысячи самосвалов в автопарке позволяют компании браться за земляные и дорожные работы любого масштаба.

"Такое разнообразие формирует сбалансированный и технологически мощный парк, способный решать как типовые, так и узкоспециальные задачи", – отмечает руководитель **службы механизации и автотранспорта "Трансстроймеханизации"** Максим Мамонтов.

Отдельная гордость компании – асфальтоукладочный комплекс. В него входят 16 асфальтовых и 22 бетонных завода, 56 асфальтоукладчиков, 16 перегружателей и 172 дорожных катка. 23 дорожные фрезы позволяют не только строить с нуля, но и ремонтировать старые трассы. Уникальность автопарка **"ТСМ"** – в его "редких зверях". На вооружении у строителей – ресайклеры, бетоноукладчики, дробилки и трубоукладчики. Некоторые машины существуют в единственном экземпляре – например, гигантский землеройно-фрезерный комбайн Vermeer T1255TL.

<https://sdelanounas.ru/blogs/174508/>

Дивизион «Энергетика и порты»

Северный форпост: порт «Лавна» готовится принять 24 миллиона тонн груза в 2026 году

Промразведка, 10.03.2026

*Порт «Лавна», расположенный на западном берегу Кольского залива, начал свою работу в марте 2025 года. Первую отгрузку угля на экспорт в режиме видеоконференции открыл президент Владимир Путин. Проект, реализуемый при участии ГТЛК и компаний **Нацпроектстроя**, стал одним из ключевых элементов развития Мурманского транспортного узла.*

Якорный проект Мурманского транспортного узла (МТУ) — порт «Лавна» — вышел на новый этап развития. В январе 2026 года его мощность достигла 12 млн тонн угля в год, что составляет 70% от проектного максимума. В планах на этот год — не только выйти на полную мощность в 18 млн тонн, но и заложить основу для дальнейшего расширения до 24 млн тонн. Это важнейший

шаг в переориентации российских экспортных потоков с западного направления на динамично растущие рынки Азии.

От старта к стабильности

Порт «Лавна», расположенный на западном берегу Кольского залива, начал свою работу в марте 2025 года. Первую отгрузку угля на экспорт в режиме видеоконференции открыл президент Владимир Путин. Проект, реализуемый при участии ГТЛК и компаний НацпроектСтроя, стал одним из ключевых элементов развития Мурманского транспортного узла.

За первый год работы терминал столкнулся с неизбежными сложностями запуска: отгрузки были неравномерными, с пиками и паузами. Однако к концу 2025 года порт вышел на стабильные показатели, перевалив первый миллион тонн угля уже к октябрю.

Сегодня «Лавна» — это современный, экологически чистый терминал, построенный с учетом самых строгих требований. В январе 2026 года были введены в эксплуатацию новые объекты: пересыпная станция, конвейерные эстакады и складская площадка, что позволило увеличить потенциальные производственные мощности до 12 млн тонн в год.

Цифры и планы

Проектная мощность порта составляет 18 млн тонн угля в год. По планам правительства, утвержденным в декабре 2025 года, выход на этот показатель намечен на 2027 год. Однако инвесторы и строители настроены более оптимистично: генеральный директор ГТЛК Михаил Парнев сообщал, что порт может выйти на проектную мощность уже в 2026 году.

Более того, в перспективе заложена возможность дальнейшего расширения — до 24 млн тонн угля в год. Это позволит не только полностью заместить объемы, ранее уходившие через порты Прибалтики, но и нарастить экспортный потенциал.

В 2025–2026 годах строителям НацпроектСтроя предстоит ввести в эксплуатацию оставшиеся технологические линии, два угольных поля, вспомогательные здания и завершить благоустройство территории.

Транспортная артерия

Ключевым преимуществом «Лавны» стала построенная железнодорожная инфраструктура. Ветка Выходной — Лавна протяженностью 50 км с мостом через реку Тулома соединила восточный и западный берега Кольского залива. На ее строительство было выделено около 38 млрд рублей.

Провозная способность новой железной дороги к порту составляет 18 млн тонн в год, а с учетом модернизации дальних подходов общая мощность Мурманского транспортного узла должна вырасти до 45–100 млн тонн.

Стратегическое значение

Значение порта «Лавна» выходит далеко за рамки регионального проекта. Это важнейший элемент в новой архитектуре российского экспорта.

Переориентация грузопотоков. Задача, поставленная президентом и правительством, — перенаправить грузовую базу российских экспортеров из портов Прибалтики на отечественные мощности. «Лавна» решает эту задачу, принимая уголь, который раньше уходил через балтийские терминалы.

Выход на рынки АТР. Порт обеспечивает прямой доступ к Северному морскому пути и далее — к странам Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Индию, Китай и другие динамично растущие экономики. Это критически важно в условиях санкционного давления и необходимости диверсификации экспорта.

Экологический эффект. Перенос перевалки угля из центра Мурманска на западный берег Кольского залива был одним из главных запросов жителей города. Запуск «Лавны» позволяет снизить нагрузку на городскую инфраструктуру и улучшить экологическую обстановку в столице Заполярья.

Арктика в целом

Порт «Лавна» — это не изолированный проект, а часть большой системы развития Арктической зоны и Северного морского пути. «Росатом» планирует в 2026 году выйти на

рекордные 40 млн тонн грузоперевозок по СМП. Количество ледокольных проводок в начале 2026 года выросло в полтора раза, а объем грузов — на 25% по сравнению с прошлым годом.

«От эффективности использования СМП и перевода его на круглогодичную эксплуатацию будет зависеть вся жизнь этой магистрали», — отмечал глава «Росатома» Алексей Лихачев.

Порт «Лавна» становится ключевым звеном в этой магистрали. В 2026 году ему предстоит не просто выйти на полную мощность, но и доказать, что российская Арктика способна стать надежным мостом между Европой и Азией, работающим круглый год и в любых условиях.

<https://promrazvedka.ru/logistika/severnyj-forpost-port-lavna-gotovitsya-prinyat-24-milliona-tonn-gruza-v-2026-godu/>

Новости на ресурсах НПС

Мост как национальный проект

ТГ-канал «Дороги и мосты», 11.03.2026

Баски живут на севере Испании и юго-западе Франции, но обладают своим (крайне непонятым) языком и национальной гордостью. В честь одного из районов страны Басков назван целый залив Атлантического океана (Бискайский по-баскски, вискайский по-испански и гасконский по-французски). А еще – Бискайский мост, первый своем роде.

Баски живут на севере Испании и юго-западе Франции, но обладают своим (крайне непонятым) языком и национальной гордостью. В честь одного из районов страны Басков назван целый залив Атлантического океана (Бискайский по-баскски, вискайский по-испански и гасконский по-французски). А еще – Бискайский мост, первый своем роде.

Он был построен в 1893 году над рекой Нервьон в морском порту Португалета. Устье этой реки – одно из мест-рекордсменов по высоте приливов. Местный архитектор Альберто де Паласио должен был решить сложную задачу – не мешать судоходству, обеспечить связь между берегами и сэкономить денег. И впервые в мире построил мост-транспорт, он же "летающий паром". Пролет 160 м, высота пилонов – 61 м, судоходный габарит 45 м. А вот пролетное строение подвижное – это гондола, которая перемещается между двумя берегами, подвешенная при помощи стальных вант на балке. Балка-ферма, в свою очередь, опирается на пилоны и служит ребром жесткости всего сооружения. По сравнению с традиционным мостом конструкция очень легкая: всего 730 т железного проката и 88 т стали вант.

Впоследствии такие мосты строили по всей Европе, но до наших дней сохранилось пять экземпляров, и среди них – самый первый, Бискайский. В 1937 году во время гражданской войны в Испании его взрывали, но все было восстановлено в первоизданном виде. После того, как мост включили в список всемирного наследия Юнеско, на нем установили лифты, и теперь туристы могут не только прокатиться на гондоле, но и подняться на балку-ферму. Мост-транспорт до сих пор эффективен – перевозит 6 миллионов человек и полмиллиона автомобилей в год. Гондола ходит круглые сутки без выходных раз в семь минут.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📧 Подписаться на НПС в МАХ Проблемы с загрузкой?

♥ Смотреть тут

#НПС_мост_нацпроект

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2033>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2605

Нацпроектстрой увеличивает парк автотранспорта и спецтехники

ТГ-канал «Дороги и мосты», 11.03.2026

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц.

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) расширила парк автотранспорта и специальной техники, общее количество которой превысило 6000 единиц.

Треть от общего числа – дорожно-строительные машины. Почти тысяча крупногабаритной техники: 496 гусеничных и колесных экскаваторов, 245 бульдозеров, 72 автогрейдера, оснащенных системами нивелирования и 151 грунтовый каток. Полторы тысячи самосвалов в автопарке позволяют компании браться за земляные и дорожные работы любого масштаба. "Такое разнообразие формирует сбалансированный и технологически мощный парк, способный решать как типовые, так и узкоспециальные задачи", – отмечает руководитель службы механизации и автотранспорта "Трансстроймеханизации" Максим Мамонтов.

Отдельная гордость компании – асфальтоукладочный комплекс. В него входят 16 асфальтовых и 22 бетонных завода, 56 асфальтоукладчиков, 16 перегружателей и 172 дорожных катка. 23 дорожные фрезы позволяют не только строить с нуля, но и ремонтировать старые трассы. Уникальность автопарка "ТСМ" – в его "редких зверях". На вооружении у строителей – ресайклеры, бетоноукладчики, дробилки и трубоукладчики. Некоторые машины существуют в единственном экземпляре – например, гигантский землеройно-фрезерный комбайн Vermeer T1255TL.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📄 Подписаться на НПС в МАХ Проблемы с загрузкой?

♥ Смотреть тут

#НПС_новости #Дороги_и_Мосты #ТСМ

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2034>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-215541569_3001

https://vk.com/wall-222904688_2607

«Северная» рокада Петрозаводск – Суоярви

ТГ-канал «Наша колея 1520», 11.03.2026

"Северная" рокада Петрозаводск – Суоярви – железная дорога длиной 132 км, которую всего за 3,5 месяца проложили во время Советско-финляндской войны. Выполнили изыскания и подготовили проект трассы специалисты "Лентранспроекта" (с 1951 года – "Ленгипротранс", сегодня – часть холдинга НПС).

"Северная" рокада Петрозаводск – Суоярви – железная дорога длиной 132 км, которую всего за 3,5 месяца проложили во время Советско-финляндской войны. Выполнили изыскания и подготовили проект трассы специалисты "Лентранспроекта" (с 1951 года – "Ленгипротранс", сегодня – часть холдинга НПС).

В декабре 1939 года, после начала боевых действий, Правительство СССР поставило задачу в кратчайшие сроки построить дорогу, которая обеспечит подвоз продовольствия и снаряжения к линии фронта. Получив распоряжение, к месту строительства сразу же направились семь комплексных партий проектировщиков: на сборы ушел буквально день.

Трасса шла через болота, поэтому насыпи возводили на деревянных сланях – настилах, через реки строили мосты на ряжевых опорах – бревенчатых клетях, заполненных камнями, и на

деревянных сваях. Работы не останавливали ни сорокоградусные морозы, ни короткий световой день, ни налеты вражеской авиации.

С учетом военного времени, линию оснастили простейшими устройствами: воздушные линии связи, семафорная сигнализация, электрожезловая система для регулирования движения.

Трудовой подвиг и самоотверженность проектировщиков и строителей были отмечены правительственными наградами и знаками отличия Народного комиссариата путей сообщения СССР.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #Ленгипротранс #проекты1520
<https://t.me/NashaKoleya/4175>

Как работают «живые батареи»

ТГ-канал «Все включено», 11.03.2026

А вы знали, что существуют живые электрогенераторы? Рассмотреть их можно только под микроскопом. Это – экзоэлектрогенные бактерии, которые способны очистить сточные воды или заиленные пруды, попутно вырабатывая электричество.

А вы знали, что существуют живые электрогенераторы? Рассмотреть их можно только под микроскопом. Это – экзоэлектрогенные бактерии, которые способны очистить сточные воды или заиленные пруды, попутно вырабатывая электричество.

Живут такие бактерии в воде, почве и даже в соленой среде, в качестве топлива используют органические вещества. Многие виды "электрических" бактерий не нуждаются в кислороде. К тому же они оставляют после себя в несколько раз меньше илистых осадков, подлежащих захоронению.

Чтобы создать управляемый источник энергии, ученые поместили бактерии в специальные биологические системы – микробные топливные элементы (МТЭ). Внутри них микроорганизмы передают образующиеся в процессе метаболизма электроны на проводящие поверхности (металл, графен, углеродные наноматериалы), подключенные к электродам. В результате возникает устойчивая биопленка, которая генерирует электрический ток.

Один МТЭ может вырабатывать энергию напряжением до ~0,5 вольт. При масштабировании элементов мощности хватит для питания датчиков, светодиодов и автономных сенсоров. Тиражированию топливных элементов пока мешает высокая стоимость электродов.

Исследования, проведенные за рубежом и в России, показали, что экзоэлектрогенные бактерии можно потенциально применять на очистных сооружениях, одновременно очищая воду от органических загрязнений и компенсируя энергозатраты на работу оборудования. ♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevkl/546>