

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 16–17 марта | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
Проект ВСМ набирает темп.....	5
Гудок (gudok.ru) 16.03.2026	5
<p><i>Трасса первой ВСМ проходит по слабым, болотистым грунтам. Чтобы минимизировать просадку насыпи и обеспечить стабильную геометрию пути, под земляным полотном устраивают свайные основания. На протяжении всей магистрали предстоит забить более миллиона железобетонных свай. Для их производства рядом с участками строительства оборудуют 14 заводов. "Нацпроектстрой" уже запустил четыре таких предприятия, расположенных между Зеленоградом и Тверью. Три – в Тверской области, один – в Московской. "В цехах трудится около 700 человек. Ежедневно здесь выпускают 360 свай, за все время реализации проекта первой ВСМ этим четырем предприятиям предстоит изготовить более 200 тыс. единиц продукции", – сообщили в компании "Нацпроектстрой".....</i></p>	
Ташкент примет шестую выставку «Иннопром. Центральная Азия»	6
Коммерсантъ (kommersant.ru) 16.03.2026.....	6
<p><i>С 20 по 22 апреля в Ташкенте пройдет шестая международная промышленная выставка "Иннопром. Центральная Азия". Среди участников российской экспозиции заявлены крупные промышленные компании, включая "Ростех", "Росатом", ТМХ, КАМАЗ, "Нацпроектстрой", Магнитогорский металлургический комбинат, "Арнест Юнирუსь" и ТМК. Кроме того, ожидается несколько коллективных стендов российских регионов. Национальные экспозиции также представят Беларусь и Казахстан.....</i></p>	
Дивизион «Дороги и Мосты»	7
АО «ДиМ»	7
Новый дублер МКАД. Строительство магистрали СБВ завершат до конца 2026 года.....	7
Аргументы и Факты (aif.ru) 16.03.2026	7
<p><i>Строительство магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе выходит на финальную прямую: в настоящий момент идет пятый этап возведения дороги. Еще один важный аспект улучшения транспортной сети города заключается в том, что оно происходит без помех для жизни рядовых граждан. Так, путепровод через железную дорогу МЖД-2 был возведен без единой остановки движения по этой важной транспортной артерии города. Об этом рассказал главный специалист АО "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой" Алексей Ширяев.....</i></p>	
Снятся людям иногда скоростные поезда: кто строит магистраль, по которой мы будем путешествовать между Москвой и Петербургом за пару часов	8
Комсомольская правда (kp.ru) 16.03.2026	8
<p><i>Устойчивыми к нагрузкам должны быть не только рельсы, но и мосты. - При строительстве таких мостов самое главное - не допустить просадок насыпи, опор и свайного</i></p>	

основания, а также прогибов пролетных строений, - объясняет заместитель управляющего проектом "ДиМ" Нацпроектстроя Виктор Ляшенко. Поэтому его команда проверяет каждую сваю. Работа трудоемкая, ведь таких конструкций будет больше миллиона!..... 8

ООО «Трансстроймеханизация»..... 11

«Трансстроймеханизация» строит обход Таганрога – готовность более 40% 11

Infranomica.ru 16.03.2026 11

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%..... 11

Дивизион «Железные дороги» 12

АО «Бамстроймеханизация» 12

Полигон неопределенности..... 12

Восток России (eastrussia.ru) 17.03.2026 12

Хотя второй этап развития Восточного полигона в РЖД объявили завершенным, работы по нему активно продолжались в течение всего 2025 года. Только на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах, сообщили в пресс-центре АО "Бамстроймеханизация". Строились вторые пути и реконструировались станции, что увеличивало пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали. 12

Дивизион «Энергетика и порты» 15

АО «ТЭК Мосэнерго»..... 15

На ТЭС Туймаада в Якутии на фундамент установлен турбогенератор 15

ИА Энергоньюс (energo-news.ru) 16.03.2026 15

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители "ТЭК Мосэнерго" (входит в Нацпроектстрой) успешно установили генератор турбины на фундамент. Оборудование весом более 100 тонн прибыло железнодорожным транспортом из Новосибирска на станцию Бестях Республики Саха (Якутия), затем было перегружено на автотрал для последующей доставки паромом на правый берег реки Лена, где находится стройплощадка. 15

Новости на ресурсах НПС..... 16

На строительстве ТЭС «Туймаада» установили турбогенератор 16

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 16.03.2026 16

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители "ТЭК Мосэнерго" (входит в Нацпроектстрой) успешно установили генератор турбины на фундамент. Также в главном корпусе ТЭС уже установлены в проектное положение конденсатор и подогреватели. Одновременно специалисты компаний Нацпроектстроя ведут монтаж второго котла, готовят паровой котел №1 к пусконаладке..... 16

Обход Таганрога – готовность более 40%	16
ТГ-канал «Дороги и мосты», 16.03.2026	16
<i>"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%.....</i>	
Путепровод трассы СБВ через пути МЦД-2 – в высокой степени готовности .	17
ТГ-канал «Дороги и мосты», 16.03.2026	17
<i>Специалисты Нацпроектстроя завершили бетонирование пролетного строения путепровода в составе пятого участка трассы "Солнцево-Бутово-Варшавское шоссе" через пути Курского направления Московской железной дороги (МЦД-2). По словам мэра столицы Сергея Собянина, это "один из самых сложных объектов будущей магистрали".....</i>	
Команда АО «Бамстроймеханизация» (входит в Нацпроектстрой) – бронзовый призер регионального этапа фестиваля ГТО в Амурской области	18
ТГ-канал «Наша колея 1520», 16.03.2026.....	18
<i>Наши спортсмены уверенно выполнили все задания: плавание, упражнения на пресс, отжимания, подтягивания, наклоны и стрельба из электронного оружия. В личном зачете спортсмены Бамстроймеханизации заработали 3 золотые и одну бронзовую награды.....</i>	
История сотрудников ОССП: забытый пассажир	18
ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 17.03.2026	18
<i>Мужчина стоит на обочине и пытается понять, что произошло: всего десять минут назад он вышел из рейсового автобуса Москва — Лабинск (по М-4) на короткую остановку на заправке. Размяться, подышать воздухом... Но автобус уехал, а телефон остался на сиденье. Как и все вещи. У пассажира вокруг ни знакомых, ни связи — и только надежда, что кто-то остановится на дороге. Но мимо проезжал аварийный комиссар ОССП: он заметил пешехода на дороге, притормозил и решил выяснить, что случилось. Услышав историю, он сразу же подключил своих коллег.....</i>	

ГК «Нацпроектстрой»

Проект ВСМ набирает темп

Гудок (gudok.ru) 16.03.2026

Трасса первой ВСМ проходит по слабым, болотистым грунтам. Чтобы минимизировать просадку насыпи и обеспечить стабильную геометрию пути, под земляным полотном устраивают свайные основания. На протяжении всей магистрали предстоит забить более миллиона железобетонных свай. Для их производства рядом с участками строительства оборудуют 14 заводов. "Нацпроектстрой" уже запустил четыре таких предприятия, расположенных между Зеленоградом и Тверью. Три – в Тверской области, один – в Московской. "В цехах трудится около 700 человек. Ежедневно здесь выпускают 360 свай, за все время реализации проекта первой ВСМ этим четырем предприятиям предстоит изготовить более 200 тыс. единиц продукции", – сообщили в компании "Нацпроектстрой".

Строительство | За первые 2,5 месяца текущего года более чем вдвое увеличилось количество техники, задействованной на строительстве инфраструктуры ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Об этом было заявлено во время прошедшего на минувшей неделе совещания под руководством заместителя председателя Правительства РФ Виталия Савельева.

Представленные на заседании материалы свидетельствуют о заметном росте интенсивности строительно-монтажных работ. "С конца прошлого года численность задействованных рабочих увеличилась более чем на 50% и сегодня превышает 20 тыс. человек. Количество привлеченной техники практически удвоилось и составляет более 10 тыс. единиц", – заявил Виталий Савельев.

В первую очередь это относится к участку Зеленоград – Тверь, который станет испытательным полигоном для высокоскоростного подвижного состава. На остальных развернуты подготовительные работы.

Чтобы упростить логистику и выдерживать высокий темп работ, на всем протяжении трассы первой ВСМ строятся 10 заводов по производству 32-метровых железобетонных балок весом 700 тонн каждая. Из них предстоит построить 239 мостов и эстакад общей протяженностью 180 км. Одновременно возводятся два роботизированных завода по выпуску специальных безбалластных плит.

Трасса первой ВСМ проходит по слабым, болотистым грунтам. Чтобы минимизировать просадку насыпи и обеспечить стабильную геометрию пути, под земляным полотном устраивают свайные основания. На протяжении всей магистрали предстоит забить более миллиона железобетонных свай. Для их производства рядом с участками строительства оборудуют 14 заводов. "Нацпроектстрой" уже запустил четыре таких предприятия, расположенных между Зеленоградом и Тверью. Три – в Тверской области, один – в Московской. "В цехах трудится около 700 человек. Ежедневно здесь выпускают 360 свай, за все время реализации проекта первой ВСМ этим четырем предприятиям предстоит изготовить более 200 тыс. единиц продукции", – сообщили в компании "Нацпроектстрой".

Производство ведется круглосуточно. Все материалы соответствуют высоким проектным требованиям по морозостойкости, водонепроницаемости и несению нагрузки. Для ускорения отверждения бетона используют электропрогрев и термоматы.

Во время совещания Виталий Савельев подчеркнул, что сейчас важно не сбавлять набранных темпов проведения работ, чтобы обеспечить запуск движения на первой линии ВСМ в сроки, установленные президентом страны.

Продолжают подготовку к запуску магистрали и РЖД. Компания проводит на участке Смоленск – Красный Бор испытания новой бортовой системы обеспечения безопасности для высокоскоростного поезда (СОБ-400А). Она установлена на электропоезд "Сапсан". Комплекс состоит из нескольких модулей и электронных блоков. Благодаря взаимодействию с

инфраструктурными системами он обеспечивает более точное определение местоположения поезда и повышает надежность управления движением.

Александр Зубов

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1747986>

Другие публикации по теме

<https://1520international.com/content/2026/mart-2026/proekt-vsm-nabiraet-temp/>

<https://gudok.ru/rzd/novosti/natsproektstroy-zapustil-4-zavoda-po-proizvodstvu-svaj-dlya-vsm/>

<https://rzdrtv.ru/2026/03/16/nacproektstroy-zapustil-4-zavoda-po-proizvodstvu-svaj-dlja-vsm/>

Ташкент примет шестую выставку «Иннопром. Центральная Азия»

Коммерсантъ (kommersant.ru) 16.03.2026

С 20 по 22 апреля в Ташкенте пройдет шестая международная промышленная выставка "Иннопром. Центральная Азия". Среди участников российской экспозиции заявлены крупные промышленные компании, включая "Ростех", "Росатом", ТМХ, КАМАЗ, "Нацпроектстрой", Магнитогорский металлургический комбинат, "Арнест Юнирუსь" и ТМК. Кроме того, ожидается несколько коллективных стендов российских регионов. Национальные экспозиции также представят Беларусь и Казахстан.

С 20 по 22 апреля в Ташкенте пройдет шестая международная промышленная выставка "Иннопром. Центральная Азия". Площадкой мероприятия станет выставочный центр САЕх Uzbekistan, выставка проводится при поддержке Минпромторга России и Министерства инвестиций, промышленности и торговли Узбекистана.

Фото: Предоставлено пресс-службой "Иннопром"

В форуме участвуют представители бизнеса и госструктур из России, Узбекистана, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и ряда других стран. Основные направления выставки и деловой программы – машиностроение, металлургия и материалы, производственные технологии, а также решения для энергетики.

Среди участников российской экспозиции заявлены крупные промышленные компании, включая "Ростех", "Росатом", ТМХ, КАМАЗ, "Нацпроектстрой", Магнитогорский металлургический комбинат, "Арнест Юнирუსь" и ТМК. Кроме того, ожидается несколько коллективных стендов российских регионов. Национальные экспозиции также представят Беларусь и Казахстан.

В 2025 году в выставке участвовали 276 экспонентов из 17 регионов России, а также более 200 компаний из Узбекистана и других стран Центральной Азии. Делегации на мероприятие направили 35 государств.

<https://www.kommersant.ru/doc/8513212>

Другие публикации по теме

<https://www.eprussia.ru/news/base/2026/3651569.htm>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДиМ»

Новый дублер МКАД. Строительство магистрали СБВ завершат до конца 2026 года

Аргументы и Факты (aif.ru) 16.03.2026

Строительство магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе выходит на финальную прямую: в настоящий момент идет пятый этап возведения дороги. Еще один важный аспект улучшения транспортной сети города заключается в том, что оно происходит без помех для жизни рядовых граждан. Так, путепровод через железную дорогу МЦД-2 был возведен без единой остановки движения по этой важной транспортной артерии города. Об этом рассказал главный специалист АО "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой" Алексей Ширяев.

На карте появится полноценный дублер МКАД от Минского шоссе в районе Одинцова до трассы М-12 в Балашихе. / Степан Жирнов / АиФ

Строительство магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе выходит на финальную прямую: в настоящий момент идет пятый этап возведения дороги. Один путепровод по основному ходу Варшавского шоссе длиной 900 метров уже ввели в эксплуатацию в декабре 2025 года. Остались тоннель через улицу Поляны, съезд на нее же в сторону МКАД и путепровод через ж/д пути МЦД-2. Весь проект, благодаря которому появится дублер МКАД от Минского шоссе в Одинцове до трассы М-12 в Балашихе, планируют закончить в 2026 году.

Снизит нагрузку на МКАД и сделает поездки удобнее

Крупный и по-настоящему амбициозный проект магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе, призванный соединить в единую систему пять вылетных магистралей столицы, а именно Минское, Боровское, Калужское, Киевское и Варшавское шоссе, начали реализовывать уже давно: первый участок был открыт в августе 2018 года. Тогда, почти 8 лет назад, казалось, что работа предстоит неподъемная, однако сейчас новая часть транспортного каркаса Новой Москвы не просто обретает очертания, а уже практически готова. В настоящий момент уже введен в эксплуатацию участок от Боровского шоссе до улицы Поляны, длина которого по прямой – 18 км, а с учетом всех полос, развязок и других элементов магистрали – более 70 км. Финальный участок, пятый по счету, который пройдет от улицы Поляны до Варшавского шоссе. В его состав входят четыре искусственных сооружения, одно из которых уже готово, а еще три находятся на завершающей стадии. Об этом в ходе осмотра строительства путепровода через ж/д пути МЦД-2 рассказал заместитель руководителя Департамента строительства транспортной и инженерной инфраструктуры города Москвы Константин Селищев.

"Сегодня уже открыт участок от Боровского шоссе до Поляны, и сейчас реализуется финальный пятый этап – участок от Поляны до Варшавского шоссе. Предстоит строительство 14 км дорог, четырех искусственных сооружений. Эстакада по основному ходу через Варшавское шоссе была запущена в декабре прошлого года, а сейчас строятся тоннель по основному ходу через улицу Поляны, направленный съезд с основного хода на улицу Поляны в сторону МКАДа и путепровод через железную дорогу, на котором мы сейчас находимся", – рассказал Селищев.

Он добавил, что завершение этого этапа значительно улучшит транспортную ситуацию для 300 тысяч жителей Южного и Северного Бутова и сделает местные улицы удобнее и комфортнее, ведь вдобавок к новым объектам планируется отремонтировать 3,5 км дорог на Изюмской, Скобелевской, Поляны, а также на самом Варшавском шоссе и Новобутовском проезде. Вдобавок к этому в этом районе построят 9 новых пешеходных переходов, в том числе 6 подземных и 3 надземных, а также разобьют 24,3 га газонов.

Весь же проект в целом поможет всем жителям города, так как разгрузит МКАД примерно на 16%, а Калужское и Варшавское шоссе – на 12-13%. Более того, именно в районе последнего

трасса СБВ соединится с Московским скоростным диаметром, а также с Южно-Лыткаринской автодорогой, длина которой составит 45 км. Она соединит "Варшавку" с трассой М-12 "Восток" и пройдет через 5 городских округов Подмосковья. Таким образом, на карте появится полноценный дублер МКАД от Минского шоссе в районе Одинцова до трассы М-12 в Балашихе.

Самое приятное во всем этом то, что завершение этого масштабного проекта ждет москвичей не в далеком будущем, а в этом году.

Не мешая движению

Еще один важный аспект улучшения транспортной сети города заключается в том, что оно происходит без помех для жизни рядовых граждан. Так, путепровод через железную дорогу МЦД-2 был возведен без единой остановки движения по этой важной транспортной артерии города. Об этом рассказал главный специалист **АО "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой"** Алексей Ширяев.

"Путепровод состоит из пролетного строения из стали и железобетона, то есть из металлического каркаса, общий вес которого равен 1,5 тысячам тонн, и монолитной плиты объемом более 1100 кубических метров. Пролетное строение возводилось способом надвигки: блоки укрупнялись сначала на стапеле, а потом – в технологические окна, когда не было движения по железной дороге, пролетное строение было надвинуто над ж/д путями. Таким образом, движение не прерывалось", – рассказал специалист.

Мост состоит из четырех подпорных и двух шкафных стенок и двух промежуточных опор. Раньше были еще две временные, но после завершения надвигки их демонтировали. В настоящий момент все монолитные работы на путепроводе завершены. В ближайшее время строители собираются провести гидроизоляцию моста, после чего его можно будет покрывать асфальтом. С одной стороны путепровода первый слой дорожного покрытия уже уложен, с противоположной – только готовится. Так что сдача объекта, судя по всему, не за горами.

<https://aif.ru/moscow/novyy-dubler-mkad-stroitelstvo-magistrali-sbv-zavershat-do-konca-2026-goda>

Другие публикации по теме

<https://mir24.tv/news/16664002/novaya-avtodoroga-na-karte-moskvy.-kak-trassa-solncevo-butovo-varshavskoe-shosse-razgruzit-mkad>

<https://www.tvc.ru/news/338859>

<https://smotrim.ru/video/3092490>

<https://www.m24.ru/videos/transport/16032026/882978>

Снятся людям иногда скоростные поезда: кто строит магистраль, по которой мы будем путешествовать между Москвой и Петербургом за пару часов

Комсомольская правда (kp.ru) 16.03.2026

Устойчивыми к нагрузкам должны быть не только рельсы, но и мосты. - При строительстве таких мостов самое главное - не допустить просадок насыпи, опор и свайного основания, а также прогибов пролетных строений, - объясняет заместитель управляющего проектом "ДИМ" Нацпроектстроя Виктор Ляшенко. Поэтому его команда проверяет каждую сваю. Работа трудоемкая, ведь таких конструкций будет больше миллиона!

Над созданием ВСМ буквально работает вся страна

И сам поезд (на изображении - его макет), и вся инфраструктура для ВСМ будут построены в России. Фото: Елена ПЕТРОВА

Всего 2 часа 15 минут - и поезд домчит вас из одной столицы в другую. Скорость - до 400 км/ч, на пути - 14 станций, включая туристические жемчужины: Тверь, Валдай, Великий

Новгород. А еще - вокзалы, мосты, эстакады и сотни километров рельс. Все новое, суперсовременное и построенное собственными силами.

Речь про первую линию высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), которая соединит две столицы. Линия уже строится, работы идут в Московской и Тверской областях. Уже в 2027 году здесь пройдут испытания первого российского высокоскоростного поезда, а еще через год начнутся перевозки пассажиров.

Над созданием ВСМ работает в буквальном смысле вся страна. В Новокузнецке плавят металл для рельсов нового поколения. Санкт-петербургский сварщик соединяет стометровые рельсовые плети в 800-метровые: чтобы поезд свободно мчался на сверхскоростях, стыков быть не должно. В Нижнем Новгороде строится завод, где будут производить безбалластные плиты - именно на них будут укладывать рельсы (никаких шпал!). А в Екатеринбурге ведется сборка первых вагонов. Они будут целиком сделаны из алюминия, чтобы достигать скоростей до 400 км/ч.

Фото: Елена ПЕТРОВА

Рельсы: металл с русским характером

Высокоскоростная магистраль требует принципиально иной инфраструктуры. Обычные шпалы и щебень здесь не работают, а мосты и эстакады должны выдерживать нагрузки, несравнимые с традиционными железными дорогами. Поэтому строительство магистрали - это отдельный вид инженерного искусства, сопоставимый по сложности с созданием самого поезда.

Перед разработчиками специальных рельсов для высокоскоростной магистрали стояла задача: научиться создавать материалы с высокой точностью изготовления профиля и не менее высоким сопротивлением ударным нагрузкам. Такие рельсы должны не просто выдержать состав на скорости до 400 км/ч, но и служить на маршруте десятки лет.

У создателей рельсов категории ДТ350ВС400 все получилось. Сейчас эти рельсы не только полностью подходят для выполнения поставленных задач, но и существенно превосходят зарубежные аналоги.

Фото: Елена ПЕТРОВА

- Всегда интересно разрабатывать, выпускать что-то самое-самое, - с гордостью говорит начальник научно-исследовательского центра ЕВРАЗ ЗСМК Егор Полевой. - Наши рельсы ДТ350ВС400 имеют сверхточный класс профиля XX, которого не достигают даже японские и китайские аналоги. Норматив ударной вязкости при -60 градусах - тоже пока недостижимая величина для зарубежных высокоскоростных рельсов.

Егору не привыкать к задачам на грани невыполнимости. До работы над ВСМ он помогал разрабатывать рельсы общего и специального назначения, которые не стираются, не ломаются и выдерживают экстремальные нагрузки. Эти знания пригодились и при создании рельсов для ВСМ.

Мосты: фундамент скорости

Устойчивыми к нагрузкам должны быть не только рельсы, но и мосты. Только на маршруте от Москвы до Санкт-Петербурга будет построено 239 мостов, путепроводов и эстакад. Там, где скорость состава будет максимальной, эти сооружения будут немного отличаться от привычных. Они будут очень длинными, с большим количеством опор. Например, одна из эстакад длиной 14 км будет стоять на 428 опорах.

Строительство ВСМ уже ведется в Московской и Тверской областях. Фото: Елена ПЕТРОВА

- При строительстве таких мостов самое главное - не допустить просадок насыпи, опор и свайного основания, а также прогибов пролетных строений, - объясняет заместитель управляющего проектом **"ДиМ" НацпроектСтроя** Виктор Ляшенко. Поэтому его команда проверяет каждую сваю. Работа трудоемкая, ведь таких конструкций будет больше миллиона!

Еще одна особенность постройки таких мостов - использование кранов с большой грузоподъемностью. Если для обычных сооружений достаточно машины, выдерживающей вес до 200 - 500 тонн, то здесь нужны краны, которые могут устанавливать балки весом 700 тонн. Эти балки-гиганты будут производиться на специальных полигонах, которые оборудуют вдоль трассы ВСМ - из-за большого веса их невозможно перевозить по обычным дорогам.

Фото: Елена ПЕТРОВА

- Строительство ВСМ - это в определенном смысле новая территория. Обычно мост можно построить по учебнику, а тут это не работает - есть какие-то вещи, которые нужно разработать заново, и уже потом самому написать учебник. Вот это особенно привлекает молодых - дух первопроходца, - пояснил Виктор Ляшенко.

Сварка: максимальная точность

Скорость не прощает ошибок. Нужна максимальная точность. Электросварщик завода "Уральские локомотивы" Александр Бердников прекрасно понимает, какая на нем лежит ответственность: от его работы зависит, как этот поезд будет вести себя на скорости до 400 км/ч.

Электросварщик Александр Бердников понимает: от его работы зависит, как поезд будет вести себя на скорости до 400 км/ч. Фото: Елена ПЕТРОВА

Еще недавно Александр был начинающим сварщиком, работавшим только с черным металлом. А теперь работает над первым российским высокоскоростным поездом.

- Это трудно, но и интересно - ты растешь вместе с проектом. Мы не копируем чужие решения, мы делаем свой поезд, своими руками. И когда понимаешь, что этот состав станет частью первой российской высокоскоростной магистрали, появляется чувство, что ты участвуешь в чем-то действительно большом и важном для страны, - делится Александр Бердников.

Фото: Елена ПЕТРОВА

Работа инженеров: тяжело в учении

На всех этапах - от проектирования и геодезического контроля до создания цифровых двойников магистрали - ВСМ будут сопровождать инженеры. Многие из них еще учатся в вузах, но уже проходят нужную подготовку для работы над ВСМ.

Знакомьтесь: Ирина Михайлова, студентка пятого, выпускного, курса Передовой инженерной школы (ПИШ) "Академия ВСМ" Российского университета транспорта РУТ (МИИТ). Она работает в Центре экспертизы ВСМ делопроизводителем. А также в лаборатории цифрового двойника ВСМ: переводит 2D-чертежи в 3D-формат, создавая трехмерную модель земляного полотна. Диплом Ирины тоже по теме магистрали - "Геодезический контроль строительства".

Ради работы на ВСМ Ирина перевелась из Приволжского государственного университета путей сообщения в Российский университет транспорта. Она променяла свою двухкомнатную квартиру в Самаре на студенческое общежитие в Москве, но совершенно об этом не жалеет. Ее вдохновляют участие в масштабном проекте и понимание, что инженеры в России снова востребованы.

- Мы не просто получаем новые знания по своей профессии. Мы общаемся со специалистами из смежных областей. Все это обогащает наш опыт и помогает решать комплексные задачи, - рассказывает Ирина.

ЗА ШТУРВАЛОМ

Полет по рельсам

Машинистом Роман Новиков мечтал стать с детства. Одно из самых ярких детских воспоминаний: перрон Казанского вокзала и стоящий возле него электровоз. Каждый раз представляя себе тот вокзал, он верил, что когда-нибудь станет машинистом, который приведет поезд и высадит пассажиров там, где когда-то стоял он сам.

Сейчас Роман - машинист "Сапсана", самого быстрого на сегодня российского поезда. Но когда он узнал, что в стране собираются строить ВСМ, стало ясно: ему еще есть к чему стремиться!

- Для меня ВСМ - логичное продолжение пути, - говорит Роман. - Я часто сравниваю поезда с самолетами: по сути, "Сапсан" - это самолет, который летит по рельсам, а ВСМ эту аналогию доводит до предела. На таких скоростях важны точность, концентрация и полное доверие к технике. Здесь нет мелочей. Когда понимаешь, что за твоей спиной труд тысяч людей и дома тебя ждут дети, ответственность ощущается особенно остро.

Роман уже готовится к новому карьерному витку: изучает строение отечественного высокоскоростного поезда и готовится учиться им управлять.

<https://www.kp.ru/daily/27765/5223059/>

ООО «Трансстроймеханизация»

«Трансстроймеханизация» строит обход Таганрога — готовность более 40%

Infranomica.ru 16.03.2026

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%.

"Трансстроймеханизация" (входит в **Нацпроектстрой**) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог).

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%.

Специалисты выполняют устройство асфальтобетонного покрытия, насыпи и дорожной одежды, всего в работах задействовано более 250 человек и 102 единицы техники. С начала реализации проекта на асфальтобетонном и цементобетонном заводах было выпущено 125 тысяч тонн смесей для устройства дорожного покрытия (45% проектного объема). Объем отсыпки составляет земляного полотна – 160 тыс. м³.

На всем протяжении участка предусмотрено строительство 7 водопропускных труб. Работы полностью завершены на возведении 4 из них, еще одна – устроена на 50%.

Для повышения пропускной способности автодороги специалисты выполняют работы по усилению существующей дорожной одежды и уширению земляного полотна с последующим устройством нового покрытия.

На участке установят новые дорожные знаки, обустроят пешеходные переходы, освещение и переустроят остановочные павильоны. В ходе работ строители заменят бордюрный камень, усовершенствуют систему водоотведения и нанесут современную дорожную разметку.

Контрактный срок завершения строительства – конец 2027 года.

<https://tsm.ru/news/transstroymekhanizatsiya-stroit-obkhod-taganroga-gotovnost-bolee-40/>

<https://infranomica.ru/2026/03/16/transstroymekhanizatsiya-stroit-obkhod-taganroga-gotovnost-bolee-40/>

Дивизион «Железные дороги»

АО «Бамстроймеханизация»

Полигон неопределенности

Восток России (eastrussia.ru) 17.03.2026

Хотя второй этап развития Восточного полигона в РЖД объявили завершённым, работы по нему активно продолжались в течение всего 2025 года. Только на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах, сообщили в пресс-центре АО "Бамстроймеханизация". Строились вторые пути и реконструировались станции, что увеличивало пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали.

180 миллионов тонн не приехали: почему Восточный полигон не дотягивает до планов

В 2026 году финансирование программы модернизации БАМа и Транссиба на фоне общего снижения инвестпрограммы ОАО "РЖД" может сократиться более чем втрое. Как пойдет дальнейшая реализация этого проекта сказать сложно – даже в более благоприятных финансовых условиях предыдущие этапы развития Восточного полигона неоднократно переносились. При этом и грузоотправители и заинтересованные регионы указывают на необходимость располагать информацией, какой эффект получит инфраструктура от реконструкции не только в перспективе, но и в текущем моменте.

Тематическое фото сгенерировано нейросетью Perplexity по промпту EastRussia

Рельсы и провода

Хотя второй этап развития Восточного полигона в РЖД объявили завершённым, работы по нему активно продолжались в течение всего 2025 года. Только на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах, сообщили в пресс-центре АО "Бамстроймеханизация". Строились вторые пути и реконструировались станции, что увеличивало пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали.

В числе крупных объектов – узловая станция Комсомольск-Сортировочный, где заработал транзитный парк "Д", рассчитанный на обработку длинносоставных поездов. Общая протяженность построенных путей составила 15,6 км. На станции Тында первые поезда принял новый транзитный парк "Т". Он повысил переработку этого железнодорожного узла с 2,4 тыс. до 3 тыс. вагонов в сутки. Из значительных искусственных сооружений был открыт 392-метровый мост через реку Нюкжа на перегоне Талума – Дюгабуль (линия Тында – Хани). Он стал самым протяженным из мостовых переходов, возведенных в ходе второго этапа.

В настоящее время к завершающей стадии приближается электрификация линии Волочаевка-2 – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань протяженностью 870 км. Это один из наиболее капиталоемких объектов Восточного полигона (первоначально проект оценивался свыше 200 млрд руб.) Сначала электрифицировать этот участок БАМа планировалось в рамках второго этапа программы, то есть до 2024 года. Затем было объявлено о переносе срока работ.

В ходе стройки строители уже установили более 24 тыс. опор контактной сети, уложили свыше 1,2 тыс. км кабельных линий. Ведутся работы по строительству и реконструкции 17 тяговых подстанций. В марте к системе внешнего электроснабжения подключили подстанцию Сельгон. Как проинформировали в ДВЖД, она стала четвертым объектом, на который подали напряжение, наряду с подстанциями Эльбан, Альян (Разъезд №21), Джелюмкен.

Одновременно к электрификации готовятся порты Ванинского узла. Так, специализированный терминал Остерра (бывший "Дальтрансуголь") намерен электрифицировать более 45 км собственных железнодорожных путей. Тем самым электровозы будут непосредственно заходить на инфраструктуру порта, что увеличит скорость подачи/уборки вагонов.

Открыть движение поездов на электротяге от станции Волочаевка-2 до Комсомольска планируется в этом году, а от Комсомольска до Совгавани – в следующем. Вместе с продолжающимся строительством вторых путей это повысит пропускную способность инфраструктуры, в том числе при организации вождения тяжеловесных поездов, снизит негативное влияние на окружающую среду. Провозная способность участка Комсомольск – Ванино должна достичь 81,8 млн т в год, а пропускная – 53 пар поездов в сутки.

Электрификация может дать эффект не только для грузовых перевозок, но и расширить возможности пассажирских. В частности, запуск электропоездов улучшит сообщение между Хабаровском и Комсомольском, а также другими населенными пунктами Хабаровского края.

Программа модернизации Восточного полигона выходит на третий по счету этап. По плану необходимо построить более 2 тыс. км вторых путей и свыше 1,5 тыс. искусственных сооружений (мостов, тоннелей, водопропускных труб и т.д.) Стоит задача превратить БАМ в полноценную двухпутную магистраль.

Что касается электротяги поездов, то на уровне государства уже звучала идея о полной электрификации Байкало-Амурской магистрали. Правда, в РЖД высказывали мысль о необходимости сохранить тепловозный парк на ряде участков БАМа. Автономная тяга должна существовать с точки зрения энергетической безопасности, а также стимулировать развитие тепловозостроения в стране. К тому же проект электрификации достаточно дорогостоящий, а нынешние общеэкономические тенденции влияют на инвестиционные ресурсы владельца инфраструктуры. В прошлом году на Восточный полигон было предусмотрено 116,9 млрд руб., а в этом – около 34 млрд. Тем не менее, даже при сокращении размера инвестпрограммы РЖД он остается на особом счету: в 2026 году в модернизацию БАМа и Транссиба пойдет более половины затрат холдинга в проекты развития магистральной инфраструктуры, не считая создания высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Инфраструктура растет, но не догоняет

Оценки относительно темпов модернизации Восточного полигона разнятся. Железные дороги на востоке страны остаются узким горлышком, говорит Павел Федяев, первый зампред комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. Даже несмотря на некоторое снижение грузопотока в 2025 году, они работают на пределе возможностей.

"Я был одним из авторов законопроекта о развитии магистральной инфраструктуры, где мы позволяли параллельно вести две вещи – и проектирование, и подготовительные работы, что сказало положительно на ход стройки. Правда, в 2025 году закончилось действие этого законопроекта, и пока не было инициатив о его продлении, – рассказал законодатель. – В целом развитие Восточного полигона – главная задача по железным дорогам. Нужно просто брать и строить, поскольку там, к сожалению, объекты очень сильно отстают".

В свою очередь вице-премьер РФ – полпред в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев заявил о том, что задержек в строительстве стратегических объектов инфраструктуры нет. "Никаких [нет] сигналов о том, что РЖД каким-то образом не справляются с обязательствами. Они помогают нам выполнять очень важную работу по расширению Восточного полигона", – сказал он.

Безусловно, постепенное увеличение провозной способности имеет место быть, но возможности БАМа все же не закрывают потребности отправителей, свидетельствует рынок. Так, одним из ключевых факторов, определивших деятельность Железных дорог Якутии в прошлом году, явилось сокращение отправок угля со станций Чульбасс и Денисовский вследствие недостаточной провозной способностью инфраструктуры РЖД.

К тому же реальное освоение перевозок по контрольным сечениям (в качестве них рассматриваются участки Новый Ургал – Комсомольск и Известковая – Волочаевка) и отдельным направлениям Восточного полигона продолжает вызывать вопросы в профессиональном сообществе.

Сакральные цифры

По словам члена совета директоров АО "Морцентр" Дениса Илатовского, сегодня крайне важно добиваться исполнения целевых показателей по вывозу грузов через Дальний Восток, которые закреплены в правительственных постановлениях.

"О чем говорят эти уважаемые документы? Они говорят, что на Восточный полигон уже с 2024 года должно ехать 180 млн т по сечению. И сейчас их не 180 млн: в прошлом году [перевезено] 159 млн т. То есть у нас имеется недозавоз на Восточный полигон относительно постановления правительства. При этом монополия разработала методику, которая доказывает, что 159 млн – это 180 млн", – подчеркивает он.

Выход на целевые показатели провозной способности будет не только означать дальнейшее освоение грузовой базы, удовлетворение логистических потребностей в ряде отраслей экономики, но и загрузку вагонного парка операторских компаний, которая в целом просела из-за сокращения перевозок на сети РЖД, увеличение заказов на постройку новых вагонов (объем вагоностроения в стране в 2025 году упал на 28%).

В рамках третьего этапа модернизации БАМа и Транссиба к 2031 году на восток железнодорожным транспортом должно вывозиться уже 210 млн т, продолжает эксперт. В дальнейшем этот объем возрастет до 270 млн т. "Если просто требовать этих сакральных цифр – 180, 210 и 270, то в принципе вся экономическая цепочка будет в позитиве или в балансе. Будет спрос на вагоностроение, будет спрос на перевозку тяжелых грузов", – рассуждает Денис Илатовский.

В РЖД, объясняя разницу между расчетными показателями и текущей картиной перевозок, ссылались на ряд факторов. При активном строительстве целевой параметр не достижим из-за большого числа технологических окон, требующих перерыва в движении. В качестве других причин приводилась необходимость отводить часть грузопотока на другие направления, в частности, в адрес железнодорожного погранперехода с КНР Забайкальск – Маньчжурия, где также идет реконструкция и имеется повышенный спрос на перевозку со стороны российских компаний, увеличение в графике количества контейнерных поездов: масса таких составов гораздо меньше, чем у маршрутов с углем, нефтепродуктами и т.п., а следовательно, это размывает общий эффект. В зимний период в недозагрузке РЖД обвиняли получателей угля – из-за смерзаемости груза плохо шла выгрузка в портах, на подходах к ним скапливался подвижной состав, и монополии приходилось объявлять конвенцию на погрузку в адрес припортовых станций.

Несмотря на объяснения перевозчика, грузовладельцы хотели бы понимать реальные достижения показателей по участкам Восточного полигона и фактическим объемам перевозимых грузов.

Стоит сказать, в Совете Федерации предлагали РЖД и Минтрансу ежеквартально раскрывать информацию по фактическому исполнению работ и достижению провозной и пропускной способности по каждому из направлений, указанных в паспорте инвестиционного проекта. "Например, сколько тонн грузов, и каких именно, не вывезено в связи с новым строительством и отдельно с ремонтом [пути], какие реальные параметры пропускных способностей с учетом ремонтных окон", – пояснял ранее председатель комитета Совфеда по экономической политике Андрей Кутепов.

Судя по всему, это так и осталось пожеланием. Тем временем высказываются предпочтения относительно реализации альтернативных транспортных проектов. "Восточный полигон, на мой взгляд, объемом вывозимой продукции конечен, и расширять [дальше], увеличивать на десятки миллионов тонн я бы, например, не стал. Я бы эти деньги переориентировал на другие проекты, о которых заявляет наш президент. Здесь, конечно, нужен подсчет, что имеет [большой] приоритет – первый, второй или третий", – считает заместитель генерального директора ООО "РустаЛогистик" Сергей Бураго.

В числе таких проектов – Северный широтный ход (Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево), Северо-Сибирская дорога, а также меридиональное сообщение, связанное с соединением Транссиба с China Railways через участок Кызыл – Курагино в Тыве.

Текст: Павел Усов

<https://www.eastrussia.ru/material/poligon-neopredelennosti/>

Дивизион «Энергетика и порты»

АО «ТЭК Мосэнерго»

На ТЭС Туймаада в Якутии на фундамент установлен турбогенератор

ИА Энергоньюс (energo-news.ru) 16.03.2026

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители "ТЭК Мосэнерго" (входит в Нацпроектстрой) успешно установили генератор турбины на фундамент. Оборудование весом более 100 тонн прибыло железнодорожным транспортом из Новосибирска на станцию Бестях Республики Саха (Якутия), затем было перегружено на автотрал для последующей доставки паромом на правый берег реки Лена, где находится стройплощадка.

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители **"ТЭК Мосэнерго"** (входит в **Нацпроектстрой**) успешно установили генератор турбины на фундамент.

Оборудование весом более 100 тонн прибыло железнодорожным транспортом из Новосибирска на станцию Бестях Республики Саха (Якутия), затем было перегружено на автотрал для последующей доставки паромом на правый берег реки Лена, где находится стройплощадка.

Сегодня на строительстве электростанции задействовано 1766 человек и 50 единиц техники. Работы ведутся в две смены на всех участках работ: от отделки внутренних помещений до монтажа металлоконструкций, технологических трубопроводов и оборудования.

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" строители **Нацпроектстроя** уже установили в проектное положение конденсатор, подогреватели сетевые горизонтальные, а также подогреватели низкого и высокого давления. Ведется монтаж второго котла, трубопроводов низкого и высокого давления и вспомогательного оборудования. Паровой котел №1 готовят к проведению пуско-наладочных работ, которые запланированы на летний период.

"Проект станции выполнили инженеры "Института **Теплоэлектропроект**" (входит в **"ТЭК Мосэнерго"**). При проектировании и строительстве учитывались особые условия возведения станции, а именно нахождение в зоне вечной мерзлоты", – рассказал Сергей Сорокин, генеральный директор **"ТЭК Мосэнерго"**.

Смонтировано 12165 тонн металлоконструкций, включая производственные здания и технологические эстакады. Собран металлокаркас и ведется монтаж технологического оборудования градирни высотой 18 м, предназначенной для охлаждения технологического оборудования. Закрыт тепловой контур здания водоподготовительных установок (ВПУ) и КРУЭ-110 кВ, монтируется технологическое оборудование, прокладываются кабельные линии, ведется отделка бытовых помещений. Специалисты "ЭННОВА" (входит в **Нацпроектстрой**) ведут пуско-наладку пусковой котельной.

Строительство ТЭС "Туймаада" – один из шести приоритетных инвестиционных проектов РусГидро по развитию тепловой электроэнергетики Дальнего Востока. План их реализации утвержден Правительством РФ. Первая очередь станции была введена в эксплуатацию в 2017 году, ее мощность составляет 164 МВт. Новая станция электрической мощностью 160 МВт и тепловой мощностью 200 Гкал/ч позволит создать дополнительный резерв мощности для потребителей Центрального энергорайона Республики Саха (Якутия).

<https://energyland.info/news-show-tek-electro-280619>

Другие публикации по теме

<https://energo-news.ru/archives/198115>

<https://myseldon.com/ru/news/index/343161676>

<https://energo-news.ru/archives/198115>

<https://vesti.energy-journals.ru/stroiteli-nacproektstroya-ustanovili-2/>

<https://ria.city/yakutsk/423400606/>

<https://russia24.pro/sakha/423400606/>

<https://103news.com/yakutsk/423400606/>

<https://news-life.pro/sakha/423400606/>

<https://rubrikbot.ru/20260316/rushydro-114416/>

<https://xn--80aaxridipd.xn--p1ai/stroitelstvo-tes-tujmaada-dostiglo-vazhnogo-etapa/>

Новости на ресурсах НПС

На строительстве ТЭС «Туймаада» установили турбогенератор

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 16.03.2026

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители "ТЭК Мосэнерго" (входит в Нацпроектстрой) успешно установили генератор турбины на фундамент. Также в главном корпусе ТЭС уже установлены в проектное положение конденсатор и подогреватели. Одновременно специалисты компаний Нацпроектстроя ведут монтаж второго котла, готовят паровой котел №1 к пусконаладке.

В главном корпусе ТЭС "Туймаада" (2-я очередь Якутской ГРЭС-2) энергостроители "ТЭК Мосэнерго" (входит в Нацпроектстрой) успешно установили генератор турбины на фундамент.

Также в главном корпусе ТЭС уже установлены в проектное положение конденсатор и подогреватели. Одновременно специалисты компаний Нацпроектстроя ведут монтаж второго котла, готовят паровой котел №1 к пусконаладке.

"Проект станции выполнили инженеры "Института Теплоэлектропроект" (входит в "ТЭК Мосэнерго"). При проектировании и строительстве учитывались особые условия возведения станции, а именно нахождение в зоне вечной мерзлоты", – рассказал Сергей Сорокин, генеральный директор "ТЭК Мосэнерго". На строительстве ТЭС строители ГК НПС смонтировали 12 165 тонн металлоконструкций, включая производственные здания и технологические эстакады. Собран металлокаркас и ведется монтаж технологического оборудования градирни высотой 18 м. Закрыт тепловой контур здания водоподготовительных установок, монтируется оборудование. Специалисты "ЭННОВА" (входит в Нацпроектстрой) ведут пусконаладку пусковой котельной и пункта редуцирования газа. Строительство ТЭС "Туймаада" ведется в рамках госпрограммы развития энергетики Дальнего Востока. Заказчик - ПАО "РусГидро".

📌 Каналы Нацпроектстрой 📌 Подписаться на НПС в МАХ #НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1756>

Другие публикации по теме

<https://t.me/npsvsevk/554>

https://vk.com/wall-227648545_762

Обход Таганрога – готовность более 40%

ТГ-канал «Дороги и мосты», 16.03.2026

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительно-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%.

"Трансстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) наращивает темпы строительного-монтажных работ на участке автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог). Общая готовность объекта превысила 40%.

Специалисты выполняют устройство асфальтобетонного покрытия, насыпи и дорожной одежды, всего в работах задействовано более 250 человек и 102 единицы техники. С начала реализации проекта на асфальтобетонном и цементобетонном заводах было выпущено 125 тысяч тонн смесей для устройства дорожного покрытия (45% проектного объема). Объем отсыпки составляет земляного полотна – 160 тыс. м³.

На всем протяжении участка предусмотрено строительство 7 водопропускных труб. Работы полностью завершены на возведении 4 из них, еще одна - устроена на 50%.

Для повышения пропускной способности автодороги специалисты выполняют работы по усилению существующей дорожной одежды и уширению земляного полотна с последующим устройством нового покрытия.

На участке установят новые дорожные знаки, обустроят пешеходные переходы, освещение и переустроят остановочные павильоны. В ходе работ строители заменят бордюрный камень, усовершенствуют систему водоотведения и нанесут современную дорожную разметку.

Контрактный срок завершения строительства -конец 2027 года.

📱 Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #НПС_новости #Дороги_и_Мосты #ТСМ

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2039>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2622

https://vk.com/wall-215541569_3039

Путепровод трассы СБВ через пути МЦД-2 – в высокой степени готовности

ТГ-канал «Дороги и мосты», 16.03.2026

Специалисты Нацпроектстроя завершили бетонирование пролетного строения путепровода в составе пятого участка трассы "Солнцево-Бутово-Варшавское шоссе" через пути Курского направления Московской железной дороги (МЦД-2). По словам мэра столицы Сергея Собянина, это "один из самых сложных объектов будущей магистрали".

Специалисты Нацпроектстроя завершили бетонирование пролетного строения путепровода в составе пятого участка трассы "Солнцево-Бутово-Варшавское шоссе" через пути Курского направления Московской железной дороги (МЦД-2). По словам мэра столицы Сергея Собянина, это "один из самых сложных объектов будущей магистрали".

Путепровод имеет длину 150 м (с подходами – 450 м) и 4 полосы движения (по две в каждом направлении). Его строит филиал "ДиМ" Мостоотряд-114. Металлическое пролетное строение было собрано на стапеле и надвинуто на опоры в технологические окна, после чего на нем был уложен слой железобетона. На следующем этапе будет проведена гидроизоляция путепровода.

В составе пятого участка трассы СБВ – 4 искусственных сооружения, а также 9 подземных и надземных переходов. Рабочее движение по одному из путепроводов участка – на пересечении Варшавского и Расторгуевского шоссе – было открыто в декабре прошлого года.

За Варшавским шоссе продолжением основного хода СБВ станет новая Южно-Лыткаринская автодорога (ЮЛА) длиной 45 км. Она пройдет через 5 городских округов Московской области: Ленинский, Лыткарино, Люберцы, Раменский и Балашиха.

С вводом в эксплуатацию трасс СБВ и ЮЛА нагрузка на МКАД снизится примерно на 16%. На 12-13% разгрузятся Варшавское и Калужское шоссе.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_114

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2044>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2622

Команда АО «Бамстроймеханизация» (входит в Нацпроектстрой) – бронзовый призер регионального этапа фестиваля ГТО в Амурской области

ТГ-канал «Наша колея 1520», 16.03.2026

Наши спортсмены уверенно выполнили все задания: плавание, упражнения на пресс, отжимания, подтягивания, наклоны и стрельба из электронного оружия. В личном зачете спортсмены Бамстроймеханизации заработали 3 золотые и одну бронзовую награды.

Соревнования были посвящены 95-летию движения "Готов к труду и обороне". Их участниками стали 250 человек из 30 организаций Амурской области.

Наши спортсмены уверенно выполнили все задания: плавание, упражнения на пресс, отжимания, подтягивания, наклоны и стрельба из электронного оружия. В личном зачете спортсмены Бамстроймеханизации заработали 3 золотые и одну бронзовую награды.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #новости1520 #Бамстроймеханизация

<https://t.me/NashaKoleya/4183>

История сотрудников ОССП: забытый пассажир

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 17.03.2026

Мужчина стоит на обочине и пытается понять, что произошло: всего десять минут назад он вышел из рейсового автобуса Москва — Лабинск (по М-4) на короткую остановку на заправке. Размяться, подышать воздухом... Но автобус уехал, а телефон остался на сиденье. Как и все вещи. У пассажира вокруг ни знакомых, ни связи — и только надежда, что кто-то остановится на дороге. Но мимо проезжал аварийный комиссар ОССП: он заметил пешехода на дороге, притормозил и решил выяснить, что случилось. Услышав историю, он сразу же подключил своих коллег.

05:20 утра. Предрассветные сумерки.

Мужчина стоит на обочине и пытается понять, что произошло: всего десять минут назад он вышел из рейсового автобуса Москва — Лабинск (по М-4) на короткую остановку на заправке. Размяться, подышать воздухом... Но автобус уехал, а телефон остался на сиденье. Как и все вещи. У пассажира вокруг ни знакомых, ни связи — и только надежда, что кто-то остановится на дороге.

Но мимо проезжал аварийный комиссар ОССП: он заметил пешехода на дороге, притормозил и решил выяснить, что случилось. Услышав историю, он сразу же подключил своих коллег: оператора ЦУДД и другого аварийного комиссара, и история завертелась как в кино.

Сотрудники передали информацию на ближайший пункт взимания платы: номер автобуса, направление движения, ситуацию с забытым пассажиром. Но план «Перехват» провалился — автобус прошёл через полосу для безостановочного проезда и уехал дальше.

Тогда сотрудники ОССП подключили пост ГАИ впереди по трассе, и коллеги согласились помочь. Пассажира тем временем довезли до пункта взимания платы, чтобы найти попутный транспорт.

Спустя час раздался звонок. Мужчина звонил со своего телефона — того самого, который всё это время ехал в автобусе. Он сообщил, что благополучно добрался до поста ГАИ, встретил свой автобус и от души поблагодарил всех, кто помог ему в этой неожиданной ситуации.

На дороге бывает всякое, но одно правило для наших сотрудников остаётся неизменным: если кому-то нужна помощь на трассе — мы обязательно её окажем.

https://vk.com/wall-174642209_10169