



Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 13–16 марта | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
Миллион свай до Питера: строители укрощают болота под ВСМ.....	4
Монокль (monocle.ru) 14.03.2026	4
<i>Зампред правительства Виталий Савельев провел совещание, посвященное реализации проекта первой в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. На сегодняшний день в строительных и подготовительных работах на объекте задействовано более 20 тыс. человек и свыше 10 тыс. единиц техники, сообщили в пресс-центре ВСМ. Ключевым вопросом повестки стало укрепление трассы, значительная часть которой пролегает через сложные болотистые грунты. Чтобы исключить просадки и гарантировать стабильную геометрию пути для будущих высокоскоростных поездов, строителям холдинга "Нацпроектстрой" предстоит погрузить в основание магистрали более миллиона свай.</i>	<i>4</i>
Собрать организационные и ИТ-проекты воедино: опыт группы компаний «Нацпроектстрой»	5
Хабр (habr.com) 13.03.2026	5
<i>Приветствую, Хабр! Меня зовут Дмитрий Антипов, я директор офиса цифровой трансформации ГК "Нацпроектстрой". В этой статье поделюсь своим опытом выбора и внедрения ИСУП – когда речь идет не просто о замене инструментов, а о выстраивании прозрачной системы управления. Как создать единое цифровое пространство в группе из более чем 100 компаний и сделать так, чтобы руководство видело реальную картину по портфелю проектов? С какими управленческими ограничениями мы столкнулись? Почему выбрали самостоятельное внедрение? И какие выводы сделали спустя полгода эксплуатации?</i>	<i>5</i>
Дивизион «Дороги и Мосты»	9
АО «ДиМ»	9
Министр транспорта Никитин: строительство ВСМ идет по графику	9
МК в Питере (spb.mk.ru) 13.03.2026	9
<i>Строительство первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом будет полностью обеспечено денежными средствами и будет реализовано согласно плану. Об этом в интервью программе "Вести" заявил министр транспорта РФ Андрей Никитин. Параллельно с подготовкой подвижного состава идет активное создание необходимой инфраструктуры. Как ранее сообщал "МК в Питере" в середине февраля, РЖД совместно с компанией "Дороги и мосты" приступили к строительству 10 заводов вдоль трассы будущей ВСМ. Предприятия займутся выпуском элементов для искусственных сооружений.</i>	<i>9</i>
ООО «Трансстроймеханизация»	10
Как будет выглядеть аэропорт Магнитогорска после реконструкции за миллиарды?	10
АвиаПорт (aviaport.ru) 13.03.2026	10

Новым подрядчиком стала московская компания "Трансстроймеханизация". С ней заключили контракт на 2 миллиарда рублей. По данным системы проверки контрагентов "СПАРК-Интерфакс", компания зарегистрирована в 2005 году. Гендиректор - Елена Шилова, учредитель - АО "Дороги и мосты"..... 10

Новости на ресурсах НПС.....11

Как производят для основания первой в стране ВСМ..... 11

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.03.2026 11

Трасса первой в стране ВСМ Москва – Санкт-Петербург проходит через болотистые участки, это требует особых мер по стабилизации пути. Чтобы исключить просадки грунта, под земляным полотном магистрали специалисты компаний НПС устраивают свайные основания: больше миллиона свай по всей линии!..... 11

Спасибо всем участникам нашего дорожного квиза! 11

ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.03.2026 11

В пятом веке до нашей эры древнегреческий историк Геродот использовал слово "ангарион" для описания поразившего его учреждения – поста персидской почтовой службы. По его словам, помещения с конюшнями и помещениями для ночлега ангарами называли сами персы. 11

Тормозная система поездов.....11

ТГ-канал «Наша колея 1520», 13.03.2026..... 11

Тормозная система поездов – набор устройств, которые создают искусственное сопротивление движению, помогают снижать скорость и останавливать подвижной состав. Самые распространенные тормоза – пневматические. Сжатый воздух в них поступает в тормозные цилиндры и давит на поршень, преобразующий давление в механическое усилие, которое передается на тормозные колодки или диски. 11

Как вырастает "электрический лес"12

ТГ-канал «Все включено», 13.03.2026..... 12

Можно ли увидеть электрическую энергию? С открытием немецкого ученого Георга Кристофа Лихтенберга это понятие превратилось из абстрактного в визуальный объект. В 1777 году профессор заметил, что искровые разряды оставляют на смоляных и стеклянных пластинах ветвистые узоры. 12

Водитель грузовика уснул за рулем13

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 13.03.2026..... 13

На видео — ситуация, которая, к сожалению, знакома многим профессиональным водителям. Сон за рулём — одна из самых опасных причин ДТП и коварство в том, что он подкрадывается незаметно: тяжелеют веки, замедляется реакция, теряется концентрация..... 13

Более 70 тыс. россиян оформили автосделки онлайн13

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 16.03.2026 13

Онлайн-сервис оформления сделок по покупке и продаже автомобилей через «Госуслуги» уже протестировали свыше 70 тыс. человек. Для сравнения: в 2024 году услугой воспользовались около 13 тыс. человек, а в 2025-м — более 50 тыс. 13

ГК «Нацпроектстрой»

Миллион свай до Питера: строители укрощают болота под ВСМ

Монокль (monocle.ru) 14.03.2026

Зампред правительства Виталий Савельев провел совещание, посвященное реализации проекта первой в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. На сегодняшний день в строительных и подготовительных работах на объекте задействовано более 20 тыс. человек и свыше 10 тыс. единиц техники, сообщили в пресс-центре ВСМ. Ключевым вопросом повестки стало укрепление трассы, значительная часть которой пролегает через сложные болотистые грунты. Чтобы исключить просадки и гарантировать стабильную геометрию пути для будущих высокоскоростных поездов, строителям холдинга "Нацпроектстрой" предстоит погрузить в основание магистрали более миллиона свай.

На протяжении всей магистрали построят 14 заводов по производству железобетонных свай. Зампред правительства Виталий Савельев провел совещание, посвященное реализации проекта первой в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. На сегодняшний день в строительных и подготовительных работах на объекте задействовано более 20 тыс. человек и свыше 10 тыс. единиц техники, сообщили в пресс-центре ВСМ.

Ключевым вопросом повестки стало укрепление трассы, значительная часть которой пролегает через сложные болотистые грунты. Чтобы исключить просадки и гарантировать стабильную геометрию пути для будущих высокоскоростных поездов, строителям холдинга "Нацпроектстрой" предстоит погрузить в основание магистрали более миллиона свай.

Для обеспечения стройки необходимыми материалами на тестовом участке от Зеленограда до Твери уже запущено четыре завода по производству железобетонных свай. Три предприятия работают в Тверской области, одно – в Московской. Производство ведется в круглосуточном режиме: в цехах трудятся порядка 700 человек, ежедневно выпускающие 360 готовых изделий.

Один из ключевых объектов расположен в городе Кимры (Тверская область), где задействовано более 200 специалистов. Производительность этой площадки составляет 117 свай в сутки. Технологический процесс полностью контролируется лабораториями холдинга.

"Состав бетона подбирается в лабораториях холдинга, все материалы соответствуют высоким проектным требованиям по морозостойкости, водонепроницаемости и несению нагрузки. Для ускорения отверждения бетона используют электропрогрев и термоматы", – уточнили в пресс-центре.

Всего на четырех действующих заводах тестового участка будет изготовлено свыше 200 тыс. свай. В перспективе, для реализации полного объема работ на всей протяженности магистрали, "Нацпроектстрой" откроет 14 производственных площадок в регионах прохождения ВСМ.

Как писал ранее "Монокль", РЖД и компания "Дороги и Мосты" (входит в Нацпроектстрой) построят 10 заводов по производству гигантских железобетонных балок для мостов и эстакад ВСМ. Как сообщили в РЖД, они расположатся вдоль будущей трассы, а выпуск крупногабаритной продукции ожидается уже в апреле 2026 года. Решение о запуске новых производственных мощностей вызвано технической сложностью проекта. Порядка 180 км пути (26,5% от общей

протяженности магистрали в 679 км) пройдет по мостам и эстакадам. Для возведения 239 этих надземных объектов потребуется свыше 5 тыс. коробчатых железобетонных балок длиной 32 метра и весом более 700 тонн каждая. Транспортировка таких негабаритных грузов по обычным дорогам дело весьма сложное, а в таких количествах практически невозможное. Поэтому предприятия решено разместить непосредственно на линии строительства.

<https://monocle.ru/2026/03/14/million-svay-do-pitera-stroiteli-ukroschayut-bolota-pod-vsm/>

Другие публикации по теме

<https://www.mskagency.ru/materials/3539841>

<https://www.afanasy.biz/news/economy/252201>

Собрать организационные и ИТ-проекты воедино: опыт группы компаний «Нацпроектстрой»

Хабр (habr.com) 13.03.2026

Приветствую, Хабр! Меня зовут Дмитрий Антипов, я директор офиса цифровой трансформации ГК "Нацпроектстрой". В этой статье поделюсь своим опытом выбора и внедрения ИСУП – когда речь идет не просто о замене инструментов, а о выстраивании прозрачной системы управления. Как создать единое цифровое пространство в группе из более чем 100 компаний и сделать так, чтобы руководство видело реальную картину по портфелю проектов? С какими управленческими ограничениями мы столкнулись? Почему выбрали самостоятельное внедрение? И какие выводы сделали спустя полгода эксплуатации?

Блог компании Directum Управление проектами * Софт

Приветствую, Хабр! Меня зовут Дмитрий Антипов, я директор офиса цифровой трансформации ГК "Нацпроектстрой". В этой статье поделюсь своим опытом выбора и внедрения ИСУП – когда речь идет не просто о замене инструментов, а о выстраивании прозрачной системы управления. Как создать единое цифровое пространство в группе из более чем 100 компаний и сделать так, чтобы руководство видело реальную картину по портфелю проектов? С какими управленческими ограничениями мы столкнулись? Почему выбрали самостоятельное внедрение? И какие выводы сделали спустя полгода эксплуатации?

О нашей компании

Холдинг "Нацпроектстрой" (НПС) объединяет более 100 компаний по всей стране, которые проектируют, строят и обслуживают объекты авто- и железнодорожной, энергетической и портовой инфраструктуры. В 2024 году в **НПС** поставили стратегическую цель по развитию цифровизации – перевести все компании на единое ПО.

С чего начали

Под программу развития цифровизации был создан проектный офис. Какие основные цели перед нами стояли:

сделать процесс управления проектами прозрачным и контролируемым;

создать единый реестр проектов и инициатив;

унифицировать и тиражировать проектные практики и методологии;

обучить руководителей проектов (РП).

Когда понадобился ИСУП

У нас не было общей системы управления проектами. В отдельных компаниях использовали свои инструменты: где-то применяли Spider Project, где-то – Microsoft Project, где-то – другие сервисы и программы. Реестр проектов нам пришлось собирать в Excel, статусы по работам также обновлялись вручную. Это отнимало много времени и сил: информация быстро устаревала, решения принимались по наитию, а не на основе полного анализа.

Дальше продолжать так мы естественно не хотели. Стало очевидно, что нужна система управления организационными и ИТ-проектами. Мы даже не пытались оценить экономическую эффективность, потому что рассматривали внедрение ИСУП как "гигиенический минимум", то есть проект базовой автоматизации.

Как выбирали систему управления проектами

Мы начали смотреть, какие ИСУП есть на рынке, сформировали экспертную группу внутри компании. В итоге у нас появилось техническое задание из 90 требований, разделенных на функциональные блоки. Далее – демо от вендора и тестирование решений на наших задачах.

В "финале" осталось 3 варианта ИСУП. По матрице соответствия наибольшее количество баллов набрала система Directum Projects. Что было важно:

портфельное управление, чтобы топ-менеджмент мог верхнеуровнево отслеживать ход работ по всем проектам, контролировать сроки и бюджеты и подключаться к решению проблем, если это необходимо;

календарно-сетевое планирование, чтобы создавать этапы, настраивать связи между ними, обозначать ключевые вехи, вкладывать необходимые документы и добавлять описание всех работ;

управление ресурсами, чтобы анализировать загрузку, отслеживать занятость специалистов на других проектах и фиксировать фактические трудозатраты;

совместная работа команды, чтобы сотрудники могли взаимодействовать в едином цифровом поле, а руководитель – контролировать выполнение;

учет бюджета, чтобы фиксировать график доходов и расходов.

Еще одним преимуществом Directum Projects стало то, что ИТ-решение могло бесшовно встроиться в корпоративную экосистему. Так как ранее мы уже перевели в цифру электронный документооборот на платформе Directum RX, нам не нужно было настраивать интеграции, заново заводить в систему организационную структуру и список сотрудников. Специалисты получили единый интерфейс для работы, что снизило затраты на обучение.

Почему выбрали самостоятельное внедрение

Мы рассматривали два варианта внедрения: с привлечением подрядчика и самостоятельное. Первый подход способствует ускорению проекта и помогает использовать стандартную функциональность на максимум. Второй вариант дает большую гибкость и возможность обучить сотрудников на еще на начальных этапах, но может расхолаживать. Я сам не раз с этим сталкивался.

В итоге выбрали самостоятельное внедрение. Это решение было обосновано нашей организационной готовностью: уже был сформирован проектный офис, был опыт внедрения подобных систем. Я сам возглавил проект внедрения и сформировал команду проекта. Чтобы не затягивать с реализацией, мы поставили цели, указали дедлайны и старались двигаться в этих рамках.

Столкнулись и со сложностями – нехваткой внутренних ресурсов и технических компетенций. Погрузиться в работу и выйти на нужный уровень знаний нам помогла документация от разработчика. Если возникают какие-то сложные вопросы, то мы обращаемся за консультацией к вендору через специальный сервис поддержки самостоятельного внедрения. Благодаря такому подходу у нас получилось по максимуму использовать собственные ресурсы и снизить риски совершения ошибок при адаптации продукта под задачи компании.

Сам проект внедрения мы разделили на несколько этапов:

Развертывание "коробки" на наших серверах.

Занесение базы сотрудников, интеграция с Active Directory.

Настройка справочника "Виды документов".

Разработка шаблонов документов.

Подготовка реестра проектов с планами.

Разработка инструкций для работы руководителей проектов и обучения сотрудников.

Ввод системы в эксплуатацию.

Масштабирование.

Как бороться с сопротивлением сотрудников

Безусловно, не все приняли систему и сразу начали пользоваться новыми инструментами. Надо понимать, что сопротивление может происходить по различным причинам, поэтому мы работаем индивидуально с каждым. Люди все разные – есть с большим опытом, которым не хватает внутренней мотивации перейти на новую систему. Есть новички, которые недостаточно погружены. Поэтому здесь важна гибкость: где-то работают уговоры, где-то – регламентирование и ввод нормативных документов. На данном этапе мы постепенно движемся к тому, что увеличиваем осознанное использование Directum Projects.

Что сейчас

В системе ведутся более 50 корпоративных проектов, объединенных в программы. Проектные команды у нас небольшие – от 5 до 20 человек.

За планирование и актуализацию графика отвечают руководители проектов. Чтобы контролировать выполнение, мы организуем регулярные встречи:

по наиболее приоритетным проектам команда обсуждает открытые вопросы: какие есть риски, как с ними работать, где возникают проблемы и какие действия необходимо предпринять;

по менее значимым проектам руководитель проектного офиса ставит задачи на следующую неделю и дает обратную связь каждому РП: что сделано хорошо, а что – нужно исправить.

Ключевое изменение – появление целостной картины по портфелю. Проектный офис может видеть статус работ, риски и отклонения без ручного сбора данных. Теперь мы можем оперативно выявлять проекты, где требуется управленческое вмешательство, и перераспределять ресурсы на уровне группы компаний, а не отдельных подразделений.

Какие инструменты для управления проектами используем:

Дорожную карту и контрольные точки, которые помогают нам взглянуть на программу проектов с высоты птичьего полета, оценить риски и настроить связи между проектами.

Дорожная карта программы проектов

Планирование графика работ, на котором можно детально наметить этапы и связывать их с финансовыми операциями, назначать ответственных и отправлять задачи исполнителям напрямую с плана

План проекта

Реестр типовых рисков, в котором РП может найти характерную для своего проекта проблему и адаптировать ее под конкретные условия.

Реестр типовых рисков

"Agile-доски", где сотрудники управляют своими повседневными задачами, которые могут быть и не связаны с работой над проектом.

Agile-доска

"Базу знаний", в которой хранятся инструкции и методологические материалы.

Выводы по первым результатам внедрения

Мы пока на середине пути: активно обучаем и подключаем участников со стороны бизнеса, масштабируем системы по компаниям холдинга и постепенно расширяем функциональность. В ближайших планах – осторожная кастомизация.

Мы эксплуатируем Directum Projects уже год, и за это время стало понятно, что нам требуется расширение функциональности. В этом преимущество внедрения собственными силами: не пытаться на начальном этапе по максимуму предусмотреть все потенциальные потребности и требовать глубокой модернизации системы, а где-то приспособиться к стандартной функциональности, где-то – понять реальные разрывы.

Сейчас мы планируем развивать инструменты проектной отчетности и отслеживания финансовых операций. Помимо собственных доработок, мы активно взаимодействуем с вендором, чтобы он был погружен в наши потребности и мог учитывать пожелания в новых версиях продукта.

Наш опыт показал: внедрение ИСУП – это не ИТ-проект, а управленческая трансформация, которая невозможна без системного последовательного подхода. В нашем случае эта работа полностью оправдала.

<https://habr.com/ru/companies/directum/articles/1009894/>

Другие публикации по теме

<https://forpes.ru/post/221915>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДиМ»

Министр транспорта Никитин: строительство ВСМ идет по графику

МК в Питере (spb.mk.ru) 13.03.2026

*Строительство первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом будет полностью обеспечено денежными средствами и будет реализовано согласно плану. Об этом в интервью программе "Вести" заявил министр транспорта РФ Андрей Никитин. Параллельно с подготовкой подвижного состава идет активное создание необходимой инфраструктуры. Как ранее сообщал "МК в Питере" в середине февраля, РЖД совместно с компанией "**Дороги и мосты**" приступили к строительству 10 заводов вдоль трассы будущей ВСМ. Предприятия займутся выпуском элементов для искусственных сооружений.*

Строительство первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом будет полностью обеспечено денежными средствами и будет реализовано согласно плану. Об этом в интервью программе "Вести" заявил министр транспорта РФ Андрей Никитин.

По словам министра, проект реализуется на основе концессии, где около трети финансирования поступает от государства, а большую часть составляют инвестиции.

"На сегодня средства все есть. Рассчитываем, что все у нас получится так, как мы планировали", – подчеркнул Никитин.

Уже в следующем году планируется запустить опытный поезд на участке Москва – Тверь. Испытания первых составов российского высокоскоростного поезда также намечены на осень 2027 года на тестовом отрезке от Зеленограда до Твери. Всего до 2030 года планируется поставить 43 таких поезда. Полностью магистраль должна заработать в 2028 году, сократив время в пути между двумя столицами до 2 часов 15 минут.

Параллельно с подготовкой подвижного состава идет активное создание необходимой инфраструктуры. Как ранее сообщал "МК в Питере" в середине февраля, РЖД совместно с компанией "**Дороги и мосты**" приступили к строительству 10 заводов вдоль трассы будущей ВСМ. Предприятия займутся выпуском элементов для искусственных сооружений.

Автор:

- Дарья Таппо

<https://spb.mk.ru/economics/2026/03/13/ministr-transporta-nikitin-stroitelstvo-vsm-idet-po-grafiku.html>

Другие публикации по теме

<https://53news.ru/novosti/andrej-nikitin-est-vse-sredstva-dlya-stroitelstva-vsm-v-rossii.html>

ООО «Трансстроймеханизация»

Как будет выглядеть аэропорт Магнитогорска после реконструкции за миллиарды?

АвиаПорт (aviaport.ru) 13.03.2026

Новым подрядчиком стала московская компания "Трансстроймеханизация". С ней заключили контракт на 2 миллиарда рублей. По данным системы проверки контрагентов "СПАРК-Интерфакс", компания зарегистрирована в 2005 году. Гендиректор - Елена Шилова, учредитель - АО "Дороги и мосты".

Владельцы показали, каким станет аэропорт Магнитогорска после реконструкции "Новапорт Холдинг" показал дизайн интерьеров магнитогорского аэропорта.

Каким станет аэропорт Магнитогорска после реконструкции?

В интерьере аэропорта будет преобладать красно-оранжевый цвет. Это должно напоминать о том, что воздушная гавань находится в месте индустриальной силы. Широкое остекление атриума пассажирского зала отсылает к водной глади реки Урал.

Два макета самолетов "Сталь-2" под потолком напоминают об истории авиации в Магнитогорске: именно на таких самолетах конструкции Александра Путилова в 1933 году впервые начали регулярно совершать полеты между Свердловском и Магнитогорском.

Концепцию фасадов предложила ГК "Спектрум". Внутренний дизайн разработали сотрудники "Аэропроекта". "Новапорт Холдинг" - крупнейшая сеть региональных аэропортов, включающая в себя 28 воздушных гаваней, от Калининграда до Магадана.

Затянувшаяся реконструкция

Аэропорт Магнитогорска в прошлом году отметил 95-летие. Реконструкцию начали после заключения контракта на 6,6 миллиарда рублей весной 2022 года. Однако договор с подрядчиком "АльмакорГрупп" расторгли, а его руководителя Алексея Афонского арестовали по подозрению в мошенничестве в особо крупном размере.

Президент России Владимир Путин во время рабочей поездки в Магнитогорск отметил, что подрядчик сорвал предыдущие планы и не выполнил свои обязательства. На завершение работ в бюджете заложили 2,6 млрд рублей.

Глава государства пообещал лично поучаствовать в организации этих работ, а также дал поручение министру транспорта РФ Андрею Никитину тщательно проанализировать ситуацию и предоставить доклад. Никитин выразил уверенность, что работы завершат в срок.

Новым подрядчиком стала московская компания "Трансстроймеханизация". С ней заключили контракт на 2 миллиарда рублей. По данным системы проверки контрагентов "СПАРК-Интерфакс", компания зарегистрирована в 2005 году. Гендиректор - Елена Шилова, учредитель - АО "Дороги и мосты".

Счетная палата РФ в декабре проводила аудит строительства и модернизации 44 российских аэропортов общей стоимостью 204 млрд рублей. Нарушения выявили и в Магнитогорске: нашли повреждения на взлетно-посадочной полосе, а стоимость реконструкции увеличилась на 272,8 млн рублей.

<https://www.aviaport.ru/news/kak-budet-vyglyadet-aeroport-magnitogorska-posle-rekonstruktsii-za-milliardy/>

Другие публикации по теме

https://overclockers.ru/blog/This_is_the_way/show/251450/-Novoport-pokazal-dizajn-terminala-aeroporta-Magnitogorska-posle-planiruemoj-rekonstrukcii

<https://kursdela.biz/news/2026-03-13/kak-budet-vyglyadet-aeroport-magnitogorska-posle-rekonstruktsii-za-milliardy-5563145>

Новости на ресурсах НПС

Как производят для основания первой в стране ВСМ

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.03.2026

Спасибо всем участникам нашего дорожного квиза!

ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.03.2026

В пятом веке до нашей эры древнегреческий историк Геродот использовал слово "ангарион" для описания поразившего его учреждения – поста персидской почтовой службы. По его словам, помещения с конюшнями и помещениями для ночлега ангарами называли сами персы.

В пятом веке до нашей эры древнегреческий историк Геродот использовал слово "ангарион" для описания поразившего его учреждения – поста персидской почтовой службы. По его словам, помещения с конюшнями и помещениями для ночлега ангарами называли сами персы.

На Царской дороге, соединявшей столицу Ахеменидской Персии в Сузах и город Сарды на западе империи, через равные промежутки были установлены ангары, где почтовые отправления передавались следующему почтальону. Он тут же отправлялся в путь в любое время дня и ночи. Получилась настоящая высокоскоростная магистраль.

Судите сами: путь длиной 2700 км конный персидский почтальон преодолевал в среднем за 9 дней (300 км в сутки), а пеший – за 19 (142 км в сутки). Чтобы обеспечить такую феноменальную скорость, на дороге было построено 111 ангаров в среднем через каждые 24 км пути.

Царская дорога была построена по указанию Кира Великого, а затем улучшена при Дарии I Великом. Она была замощена плоским камнем, не боялась распутицы, у нее было две полосы, а через реки были переброшены мосты. Ее упоминали многие деятели истории, от Аристотеля до Карла Маркса, когда говорили о пути наименьшего сопротивления без каких-либо препятствий.

В России функцию ангаров выполняли ямы, это слово пришло из чагатайского языка, а сама система ямской службы была унаследована от Золотой орды.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #ДиМ_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2037>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2615

Тормозная система поездов

ТГ-канал «Наша колея 1520», 13.03.2026

Тормозная система поездов – набор устройств, которые создают искусственное сопротивление движению, помогают снижать скорость и останавливать подвижной состав. Самые распространенные тормоза – пневматические. Сжатый воздух в них поступает в тормозные цилиндры и давит на поршень, преобразующий давление в механическое усилие, которое передается на тормозные колодки или диски.

Тормозная система поездов – набор устройств, которые создают искусственное сопротивление движению, помогают снижать скорость и останавливать подвижной состав.

Самые распространенные тормоза – пневматические. Сжатый воздух в них поступает в тормозные цилиндры и давит на поршень, преобразующий давление в механическое усилие, которое передается на тормозные колодки или диски.

У колодочного тормоза колодки прижимаются к поверхности катания колеса, у дискового – к специальному диску, который расположен на оси колесной пары.

Электропневматические тормоза приводятся в действие за счет тока, который подает сигнал системе торможения и приводит к прижатию тормозных колодок к колесам. Они срабатывают быстрее пневматических, и на всех вагонах поезда одновременно. Чаще всего их используют в пассажирских поездах.

Тормозной эффект электрических тормозов достигается за счет преобразования кинетической энергии поезда в электрическую, которая может рассеиваться в виде тепла, поступать обратно в контактную сеть, либо заряжать тяговые аккумуляторы.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #1520_какэтоработает
<https://t.me/NashaKoleya/4181>

Как вырастает "электрический лес"

ТГ-канал «Все включено», 13.03.2026

Можно ли увидеть электрическую энергию? С открытием немецкого ученого Георга Кристофа Лихтенберга это понятие превратилось из абстрактного в визуальный объект. В 1777 году профессор заметил, что искровые разряды оставляют на смоляных и стеклянных пластинах ветвистые узоры.

Можно ли увидеть электрическую энергию? С открытием немецкого ученого Георга Кристофа Лихтенберга это понятие превратилось из абстрактного в визуальный объект. В 1777 году профессор заметил, что искровые разряды оставляют на смоляных и стеклянных пластинах ветвистые узоры.

Электрический разряд, протекая по поверхности диэлектрика (материала, не проводящего электричество), создавал каналы или узоры, напоминающие лес. В последующих экспериментах Лихтенберг посыпал заряженные поверхности порошком из смеси серы и четырехоксида свинца, получая в итоге двухмерные фигуры. Приложив листы бумаги к присыпанным порошком поверхностям, физик смог перенести изображения на бумагу.

Фигуры Лихтенберга нашли практическое применение, например, привели к созданию современных технологий ксерокопирования и лазерной печати. А художники с помощью энергии высокого напряжения создают уникальные арт-объекты. Процесс опасен, не пытайтесь воспроизвести узор в домашних условиях!

Двухмерные электрические "леса" часто встречаются на поверхности загрязненных изоляторов линий электропередачи. Из-за наличия пустот "3D-деревья" могут образовываться также внутри изоляторов. Это тревожный знак, который говорит о том, что может произойти отказ в работе оборудования.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #НПС_заряд
<https://t.me/npsvsevkl/552>

Водитель грузовика уснул за рулем

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 13.03.2026

На видео — ситуация, которая, к сожалению, знакома многим профессиональным водителям. Сон за рулём — одна из самых опасных причин ДТП и коварство в том, что он подкрадывается незаметно: тяжелеют веки, замедляется реакция, теряется концентрация.

На видео — ситуация, которая, к сожалению, знакома многим профессиональным водителям. Сон за рулём — одна из самых опасных причин ДТП и коварство в том, что он подкрадывается незаметно: тяжелеют веки, замедляется реакция, теряется концентрация.

Водитель грузовика заснул за рулём — и машина ушла в разделительный отбойник. К счастью, никто не пострадал. Но нужно помнить, что отдых — это необходимость.

На всём протяжении дорог, обслуживаемых ОССП, расположены площадки отдыха. Они созданы именно для таких моментов — когда нужно остановиться, перевести дух, выпить воды, пройтись или даже поспать. Лучше потратить 20 минут на отдых, чем секунду внимания ради риска безопасности — своей и окружающих.

Берегите себя и своих пассажиров! А если чувствуете усталость — сделайте паузу.

Бывало ли у вас ощущение, что пора срочно остановиться? Что помогло «перезагрузиться» в дороге?

https://vk.com/wall-174642209_10159

Более 70 тыс. россиян оформили автосделки онлайн

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 16.03.2026

Онлайн-сервис оформления сделок по покупке и продаже автомобилей через «Госуслуги» уже протестировали свыше 70 тыс. человек. Для сравнения: в 2024 году услугой воспользовались около 13 тыс. человек, а в 2025-м — более 50 тыс.

Онлайн-сервис оформления сделок по покупке и продаже автомобилей через «Госуслуги» уже протестировали свыше 70 тыс. человек. Для сравнения: в 2024 году услугой воспользовались около 13 тыс. человек, а в 2025-м — более 50 тыс.

Главное преимущество сервиса — это электронный договор купли-продажи, который можно подписать дистанционно, но он имеет полную юридическую силу и заменяет бумажные документы.

Система автоматически проверяет авто по базам — на залог, ограничения или розыск — что снижает риски для покупателя. После подписания договора ответственность за машину сразу же переходит к новому владельцу, то есть все штрафы с камер автоматической фиксации будут приходить на его имя. Для регистрации авто старше 4 лет потребуется действующая диагностическая карта.

А вы бы оформили покупку машины полностью онлайн?

https://vk.com/wall-174642209_10165