

# **Ежедневный мониторинг СМИ**

**08:00–08:00 | 04–05 августа | 2026 год**

**Москва, 2026**

## СОДЕРЖАНИЕ

### ГК «Нацпроектстрой» .....4

#### **Сравниваем топ-10 систем корпоративного обучения: какую выбрать в 2026**

РБК Компании (companies.rbc.ru) 04.08.2026 ..... 4

10. Neon (Nexign) – LMS для крупного бизнеса. Что это: Решение на базе Nexign, фактически проектная разработка HRM для крупного бизнеса. Разработка Nexign (более 30 лет опыта в высоконагруженных системах), полностью отечественное ПО, в реестре. Сильные стороны: Возможность глубокой кастомизации под крупного заказчика. Опыт Nexign. Кейс: ГК "Нацпроектстрой" (>100 000 сотрудников), МегаФон (миграция с SAP SuccessFactors). ..... 4

### Дивизион «Дороги и Мосты» .....10

#### **Дорого, но нужно. В Петербурге впервые могут построить лифт на глубокой станции метро .....10**

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 04.08.2026 ..... 10

В документации по станции метро "Театральная" проявился лифт для маломобильных пассажиров, который должен будет доставлять их к платформе на глубину более 50 метров. Это первый такой объект в Петербурге, хотя пражский опыт здесь пытались приземлить давно. Спор о необходимости и возможности такого строительства для глубоких станций в Петербурге идет не первый год. В 2019 году он дошел до контракта. Институт "Трансэкопроект" (сейчас входит в холдинг Нацпроектстрой) за 20 млн рублей сделал предпроект по заказу Смольного "по определению параметров приспособления Кировско-Выборгской линии метрополитена от станции "Проспект Ветеранов" до станции "Чернышевская" для обеспечения доступа маломобильных групп населения". ..... 10

#### **«Мы это сделали» .....12**

Сигнал 04.08.2026 ..... 12

Строители – о моменте, когда приходит ощущение победы. Нурлан Успанов, монтажник металлоконструкций пятого разряда АО "Мостострой-11" ТФ "Мостоотряд-36": – За 18 лет в профессии я повидал немало объектов, и каждый из них по-своему дорог. Но есть особенный момент в нашей работе – это тот самый миг, когда строительство моста подходит к своему логическому завершению. <...> Александр Пономарев, ведущий инженер производственного управления АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстрой: – В декабре 2024 года участвовал в сдаче моста через реку Сура в Чувашии. .... 12

#### **Открыто движение по новой подмосковной дороге, построенной при участии НПС .....14**

Сделано у нас (sdelanounas.ru) 04.08.2026 ..... 14

Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье. В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные филиалами "ДиМ" Мостоотряд-22 и Мостоотряд-114, а также компанией МСК 1520 (входят в НПС). ..... 14

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Дивизион «Железные дороги» .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>15</b> |
| <b>АО «Бамстроймеханизация» .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>15</b> |
| <b>Сильные дожди на севере Амурской области вызвали подъем воды в реках на несколько метров.....</b>                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>15</b> |
| БАМ (gazeta-bam.ru) 05.08.2026 .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 15        |
| <i>Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. "Бамстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва. ....</i>                               |           |
| <b>Новости на ресурсах НПС.....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <b>17</b> |
| <b>Открыто движение по новой дороге, построенной при участии НПС .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>17</b> |
| ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.08.2026 .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 17        |
| <i>Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье. В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные филиалами "ДиМ" Мостоотряд-22 и Мостоотряд-114, а также компанией МСК 1520 (входит в НПС). ....</i> |           |
| <b>Сильные дожди на севере Амурской области вызвали подъем воды в реках на несколько метров.....</b>                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>17</b> |
| ТГ-канал «Наша колея 1520», 04.08.2026.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 17        |
| <i>Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. "Бамстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва. ....</i>                               |           |
| <b>Дракон на берегу залива Сароникос.....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>18</b> |
| ТГ-канал «Все включено», 04.08.2026.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 18        |
| <i>В Греции, в западном пригороде Афин, на берегу залива Сароникос Эгейского моря, по словам местных жителей, стоит "Дракон". Впрочем, если быть точнее, речь идет о ТЭС "Керацани". ....</i>                                                                                                                                                                |           |

## **ГК «Нацпроектстрой»**

### **Сравниваем топ-10 систем корпоративного обучения: какую выбрать в 2026**

РБК Компании (companies.rbc.ru) 04.08.2026

*10. Neon (Nexign) – LMS для крупного бизнеса. Что это: Решение на базе Nexign, фактически проектная разработка HRM для крупного бизнеса. Разработка Nexign (более 30 лет опыта в высоконагруженных системах), полностью отечественное ПО, в реестре. Сильные стороны: Возможность глубокой кастомизации под крупного заказчика. Опыт Nexign. Кейс: **ГК "Нацпроектстрой"** (>100 000 сотрудников), МегаФон (миграция с SAP SuccessFactors).*

Рейтинг LMS 2026: как выбрать систему корпоративного обучения, которая реально работает. Сравнили 10 платформ, критерии и сценарии

Источник изображения: magnific.com

Сергей Мельников

HR бизнес-партнер

8 лет опыта в HR-tech. Управлял HR-трансформацией в крупных российских холдингах.

Подробнее про эксперта

В 2026 году лучшие LMS-решения в России – это не просто "хранилища курсов", а платформы, встроенные в HR-контур. Лидер рейтинга – "МояКоманда", единственная платформа, где обучение органично связано с адаптацией, оценкой, целями и порталом. Также в топе: iSpring (эталонный конструктор), Эквио (мобильность для "поля"), Motivity (методология + AI) и Сбер Пульс (масштаб и персонализация). Ключевые критерии выбора – мобильность, AI, интеграция с HR-процессами и скорость внедрения.

Что такое система корпоративного обучения (LMS) в 2026 году

Система управления обучением (LMS – Learning Management System) – это цифровая платформа для создания, доставки и управления образовательным контентом внутри компании. Однако современные решения вышли далеко за рамки простого "хранилища курсов".

В 2026 году LMS-платформа – это:

- Центр развития сотрудников: от онбординга до переквалификации.
- Инструмент вовлечения: геймификация, социальное обучение, рейтинги.
- Аналитический хаб: отслеживание прогресса, оценка эффективности, выявление точек роста.

Чем LMS отличается от LXP? Если LMS – это система управления обучением (курсы, тесты, отчеты), то LXP (Learning Experience Platform) – это персонализированная среда, где сотрудник сам выбирает контент, а рекомендации выдает ИИ. Сегодня многие платформы сочетают оба подхода.

Когда бизнесу нужна LMS-платформа

Внедрять корпоративную систему обучения стоит, если вы столкнулись с любым из этих симптомов:

- Рассылка материалов в мессенджерах превратилась в хаос, а обучение новичков занимает месяцы.
- Текучесть персонала растет, а адаптация проходит неструктурированно.
- Руководители не видят, какие навыки развиваются у команды.
- Бизнесу нужна быстрая переквалификация сотрудников под новые задачи.
- Компания растет, и обучать 100+ человек вручную уже невозможно.

Кому LMS не нужна? Если у вас 10-15 сотрудников и все процессы интуитивно понятны – платформа может быть избыточной. Но уже при штате от 50-100 человек автоматизация обучения становится экономически оправданной.

По каким критериям выбирать LMS в 2026 году

При выборе системы обучения эксперты рекомендуют оценивать не только количество функций, но и соответствие бизнес-задачам .

#### 1. Функциональный охват

- Создание курсов (конструктор, SCORM, видео).
- Тестирование и аттестация.
- Индивидуальные траектории обучения.
- Оценка 360 градусов и обратная связь.
- Геймификация (баллы, рейтинги, достижения).

#### 2. Мобильное обучение

В 2026 году это критично: сотрудники проходят курсы с телефона, особенно "полевые" и линейные специалисты, у которых нет доступа к компьютеру. Проверьте наличие iOS- и Android-приложений, а также офлайн-режим.

#### 3. Удобство для сотрудников

Платформа должна быть интуитивной, чтобы сотрудники не тратили время на освоение интерфейса.

#### 4. Аналитика и отчеты

Вы должны видеть не только факт прохождения курса, но и степень усвоения материала, прогресс команд, динамику изменений.

#### 5. Интеграции с HR-системой

Обучение должно быть связано с кадровыми процессами: адаптацией, ИПР, оценкой эффективности, КЭДО.

#### 6. AI-возможности

Генерация контента, рекомендации, автоматическая проверка знаний – ИИ экономит до 70% времени HR-команды.

#### 7. Стоимость владения (TCO)

Учитывайте не только цену лицензии, но и стоимость внедрения, поддержки, а также модели лицензирования (за пользователя, за модули, бессрочная/подписка).

Обзор лучших LMS-платформ для корпоративного обучения

#### 1. "МояКоманда" – обучение как часть единого HR-ядра

Что это: "МояКоманда" – комплексная HRM-платформа, в которой обучение является не отдельным модулем, а естественной частью единой экосистемы развития сотрудников. Это не "еще один LMS", а ядро, объединяющее портал, ATS, адаптацию, оценку, обучение и КЭДО в одном интерфейсе.

Ключевые возможности:

- Обучение внутри HR-платформы: курсы, тесты, база знаний, учебные траектории.
- Связка с ИПР и оценкой: обучение автоматически замыкается на индивидуальные планы развития и цели.
- Мобильное приложение (iOS, Android) с возможностью проходить обучение с телефона.
- Встроенный корпоративный портал, геймификация, задачи, коммуникации.
- Гибкое развертывание: облако, on-premise (продление 50% – лучшие условия на рынке).

Сильные стороны: Обучение не оторвано от остальных HR-процессов. Единое пространство для HR, руководителей и сотрудников. Один из лучших TCO на рынке для on-premise. 400+ клиентов за 3 года – самый быстрый рост среди сравнимых. Включена в реестр российского ПО 17088. Уже есть встроенный КЭДО.

Ограничения: Моложе некоторых игроков – меньше "наследия" крупных внедрений 10+ лет. AI в обучении еще в процессе развития.

Когда стоит рассматривать: Если вам нужна не "еще одна LMS", а целостная HR-платформа, где обучение связано с адаптацией, целями и карьерой. Идеально для mid-market и растущего Enterprise, где важны скорость запуска, единое ядро и экономия на TCO.

## 2. iSpring – российский LMS с мощным конструктором

Что это: iSpring – это не просто LMS, а полноценная экосистема для корпоративного обучения, которая включает как платформу (iSpring LMS), так и инструмент для создания курсов – iSpring Suite. Компания существует 25 лет, имеет 61 000 клиентов в 172 странах.

Ключевые возможности:

- Мощный конструктор курсов – создавайте курсы в PowerPoint, видео, диалоговые тренажеры.
- Оценка компетенций и обратная связь, включая оценку 360 градусов.
- Мобильное обучение с офлайн-режимом и синхронизацией.
- Гибкое развертывание – облако (SaaS) и установка на сервер клиента (on-premise).

Сильные стороны: Один из самых узнаваемых брендов в корпоративном обучении. Глубокий функционал для создания контента. Регулярные обновления – в июле 2026 добавлены естественные AI-голоса ElevenLabs для озвучки курсов.

Ограничения: В первую очередь LMS, а не комплексная HRM. Подбор, КЭДО, полноценная performance-оценка в продукте отсутствуют. Для полного HR-цикла нужен стек решений.

## 3. Эквио – мобильный LMS для "полевых" сотрудников

Что это: Российская LMS-платформа, созданная с акцентом на мобильное обучение. Идеально подходит для компаний с распределенными командами, филиальной сетью, "полевыми" сотрудниками и линейным персоналом. Поддерживает брендинг мобильного приложения.

Ключевые возможности:

- Онлайн-, офлайн- и смешанное обучение – сотрудники проходят курсы в мобильном приложении без постоянного доступа к интернету.
- Конструктор учебного контента (видео, документы, лонгриды, тесты, SCORM).
- Встроенная база знаний, новостная лента, корпоративные коммуникации.
- Геймификация: рейтинги, награды, магазин подарков.

Сильные стороны: Очень развитое мобильное приложение с практически одинаковым UX для веб-версии и телефона. Поддержка 18 языков. В 2025 году интегрировали курсы "Грейд" от Яндекс Практикума – 100+ готовых уроков по цифровым навыкам.

Ограничения: В первую очередь LMS, а не комплексная HRM. Слабее в подборе, КЭДО, полноценной оценке KPI. Основной сегмент – компании 20-300 человек, хотя есть кейсы и крупнее.

## 4. Motivity – методология + AI-генерация контента

Что это: Motivity – комплексная HR-экосистема с сильным фокусом на адаптацию, обучение (LMS), мотивацию и коммуникации. Платформа предлагает готовую методологию для 5 ключевых HR-процессов: адаптация, обучение, развитие/оценка, коммуникации, мотивация.

Ключевые возможности:

- AI-ассистент для генерации контента – создает уроки, тесты, проверяет открытые ответы. Заявленная экономия до 70% времени на подготовку.
- Готовая методология адаптации, цифровой онбординг, чек-листы.
- Социальное обучение, геймификация, культура благодарности.
- Корпоративный интранет ("Коннект") с новостями, блогами, опросами.

Сильные стороны: Более 15 лет на рынке, 30+ HR-премий. Клиенты: COFIX, TBC Bank/Uzbekistan, AstraZeneca, Leroy Merlin. Есть кейс Московского кабельного завода, где платформа используется для обучения 40% рабочего персонала.

Ограничения: Нет полноценного ATS (подбор не является сильной стороной). KPI/OKR слабее привязаны к бизнес-результатам, больше к обучению и активности. Аналитические дашборды по отзывам слабее. За 10-15 лет – около 200 клиентов, что медленнее роста других игроков.

## 5. Сбер Пульс – AI-персонализация на масштабе Сбера

Что это: "Пuls" – HR-платформа полного цикла от Сбера, которая включает мощный блок обучения и развития. Внутри Сбера модуль "Обучение и развитие" ежедневно посещают 50 000 сотрудников, ежемесячно – 220 000 пользователей.

Ключевые возможности:

- Персональные AI-рекомендации контента на основе должности, целей и интересов сотрудника.
- Конструктор учебных курсов и программ для HR.
- Автоматическое назначение обязательных курсов.
- Мультиформатная лента контента: подкасты, видео, электронные книги.
- Гибкая система отчетности для руководителей: статистика по обученности, управление бюджетом.

Сильные стороны: Масштаб Сбера дает огромную базу для улучшений. Удовлетворенность пользователей ~4,8-4,9. 26 профессиональных премий. Концепция обучения 10/20/70, где 70% – обучение на рабочем месте.

Ограничения: Высокая стоимость и сложность внедрения для компаний вне контура Сбера. Более ориентирована на Enterprise, чем на SMB.

#### 6. Skillaz – обучение как продолжение подбора

Что это: Skillaz – в первую очередь ATS (система автоматизации подбора), но в платформу встроены модули адаптации и обучения. В августе 2024 HeadHunter приобрел контрольный пакет Skillaz, что усилило позиции в экосистеме рекрутинга.

Ключевые возможности:

- Обучение (в основном в контексте онбординга новых сотрудников).
- Адаптация как продолжение найма.
- AI-скрининг резюме, видеоинтервью, чат-боты скрининга.

Сильные стороны: Один из сильнейших AI-блоков в рекрументе. Сильные кейсы в ритейле и банках: Сбер, X5 Retail Group, Магнит, Мегафон.

Ограничения: Преимущественно инструмент для HR/рекрутеров. Нет полноценного корпоративного портала для сотрудников. Обучение и адаптация – продолжение найма, а не ядро продукта.

#### 7. Мираполис – классический HCM с LMS

Что это: Мираполис – классическая HCM-система (Human Capital Management) с сильным блоком управления обучением (LMS). Компания существует 16 лет, более 300 клиентов, 2 000 000+ пользователей.

Ключевые возможности:

- Мощный блок управления обучением (историческая сильная сторона).
- Оценка KPI и компетенций (90/180/360).
- Карьерные треки, кадровый резерв.

Сильные стороны: Зрелый HCM, опыт крупных проектов. Клиенты: РЖД, Почта России, X5, ТМК (32 000 сотрудников), Татнефть.

Ограничения: Исторически фрагментирован (набор решений). Дороже и дольше внедрение, чем у продуктовых игроков. Менее гибкий product-подход. Продление часто 100%.

#### 8. Улей HRM / Битрикс24 Enterprise HRM – HR-модули на платформе Битрикс24

Что это: Это не самостоятельная LMS, а набор HR-модулей ("Улей") поверх экосистемы Битрикс24. Включает: корпоративный университет/обучение, адаптацию, внутренние коммуникации.

Ключевые возможности:

- Корпоративное обучение внутри Битрикс24.
- Адаптация, онбординг.
- Геймификация, внутренние коммуникации.



Сильные стороны: Нативная связка с Битрикс24 – если компания уже использует экосистему, это логичное усиление. Развитая партнерская сеть (131+ партнеров).

Ограничения: Жесткая привязка к Битрикс24. Не самостоятельное ядро. Модули не всегда связаны бесшовно. Для чистого обучения – избыточно (много проектного/продажного функционала).

9. HRchain (Бихайв) – оценка и развитие как надстройка

Что это: Платформа для адаптации, оценки 360, развития, опросов вовлеченности. Позиционируется как надстройка над другими HR-системами (часто Битрикс), а не самостоятельное ядро.

Ключевые возможности:

- Оценка и развитие сотрудников.
- Автоматическое формирование ИПР по результатам тестирования.
- Более 40 готовых моделей компетенций.

Сильные стороны: Специализация на оценке/развитии как надстройке.

Ограничения: Надстройка, а не ядро. Требуется базовая система. Проблемы с обновлениями после смены собственника (более года без обновлений).

10. Neop (Nexign) – LMS для крупного бизнеса

Что это: Решение на базе Nexign, фактически проектная разработка HRM для крупного бизнеса. Разработка Nexign (более 30 лет опыта в высоконагруженных системах), полностью отечественное ПО, в реестре.

Ключевые возможности:

- Коробочная функциональность LMS.
- Оценка 360, целеполагание, ИПР.
- Аналитика, обучение.
- Защита данных (ФСТЭК).

Сильные стороны: Возможность глубокой кастомизации под крупного заказчика. Опыт Nexign. Кейс: **ГК "Нацпроектстрой"** (>100 000 сотрудников), МегаФон (миграция с SAP SuccessFactors).

Ограничения: Не платформа, а решение (заказная логика). Долгое и дорогое внедрение (3-6+ месяцев). Слабый product-подход.

Сравнительная таблица LMS-платформ

Как выбрать LMS под конкретный сценарий

Если вам нужно не просто обучение, а единая HR-система (рекрутинг адаптация оценка развитие)

Выбор: "МояКоманда". Обучение становится частью единого контура, а не отдельным сервисом.

Если у вас есть штатный методолог/контентмейкер

Выбор: iSpring. Хороший конструктор курсов, а LMS позволяет управлять учебными программами.

Если у вас много "полевых" сотрудников (производство, ритейл, логистика)

Выбор: Эквио. Мобильное приложение с офлайн-режимом – ваш главный критерий.

Если вы крупная корпорация с бюджетом и жесткими требованиями

Выбор: Сбер Пульс или Мираполис. Оба масштабируются на сотни тысяч пользователей, но Пульс современнее по UX и AI, а Мираполис – проверенный классический HCM.

Если обучение – это часть подбора

Выбор: Skillaz. Сильный AI-рекрутинг и онбординг "из коробки".

Если вы уже живете в Битрикс24

Выбор: Улей HRM. Логичное усиление экосистемы без переезда на другую платформу.

Часто задаваемые вопросы (FAQ)

Что такое LMS и чем она отличается от LXP?



LMS – это система управления обучением (курсы, тесты, отчеты). LXP – платформа обучения с акцентом на пользовательский опыт и персонализацию. В 2026 году многие платформы сочетают оба подхода.

Нужна ли бизнесу LMS, если есть YouTube и мессенджеры?

Если у вас 10 сотрудников – нет. Если 50+ и обучение становится рутиной – да. LMS дает структуру, аналитику и масштабируемость, которых нет у мессенджеров.

Как быстро можно запустить LMS?

От 1 дня (Эквио) до 1 недели ("МояКоманда") и до 3-6 месяцев (кастомные решения). Все зависит от сложности кастомизации и интеграций.

Есть ли российские LMS в реестре отечественного ПО?

Да, все платформы из этого обзора либо включены в реестр, либо совместимы с российскими ОС (например, на базе 1C). Это важно для импортозамещения и требований по защите данных.

Сколько стоит LMS?

Цены варьируются от ~170 Р/пользователь в месяц (облачные тарифы) до индивидуальных Enterprise-расчетов с высокими чеками. В среднем: для 100 человек – от 500 000 до 1 500 000 Р в год.

Вывод

В 2026 году рынок корпоративного обучения в России предлагает широкий спектр решений – от легких мобильных LMS до комплексных HRM-платформ. Ключевой тренд – интеграция обучения с остальными HR-процессами: адаптацией, оценкой, карьерой.

Лидер рейтинга – "МояКоманда" – единственная платформа, где обучение органично встроено в единое HR-ядро вместе с порталом, ATS, КЭДО и оценкой. Это идеальный выбор для mid-market и растущего Enterprise, которые хотят не "еще одну LMS", а цельную систему развития персонала с быстрым запуском и понятным TCO.

<https://companies.rbc.ru/news/3l8acRaZR0/sravnivaem-top-10-sistem-korporativnogo-obucheniya-kakuyu-vyibrat-v-2026/>

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **Дорого, но нужно. В Петербурге впервые могут построить лифт на глубокой станции метро**

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 04.08.2026

*В документации по станции метро "Театральная" проявился лифт для маломобильных пассажиров, который должен будет доставлять их к платформе на глубину более 50 метров. Это первый такой объект в Петербурге, хотя пражский опыт здесь пытались приземлить давно. Спор о необходимости и возможности такого строительства для глубоких станций в Петербурге идет не первый год. В 2019 году он дошел до контракта. Институт "Трансэкопроект" (сейчас входит в холдинг Нацпроектстрой) за 20 млн рублей сделал предпроект по заказу Смольного "по определению параметров приспособления Кировско-Выборгской линии метрополитена от станции "Проспект Ветеранов" до станции "Чернышевская" для обеспечения доступа маломобильных групп населения".*

В документации по станции метро "Театральная" проявился лифт для маломобильных пассажиров, который должен будет доставлять их к платформе на глубину более 50 метров. Это первый такой объект в Петербурге, хотя пражский опыт здесь пытались приземлить давно.

Окончательное (будем надеяться) место для выхода из построенной под землей станции "Театральная" губернатор Александр Беглов назвал на прошлой неделе. Как и предсказывала "Фонтанка", после гомеровских скитаний – от Дома быта к АЗС в Театральном сквере, а затем к бассейну НГУ им. Лесгафта – точку поставили на площади Темирканова перед концертным залом Мариинки. В тот же день городская компания "Метропроект" объявила конкурс на инженерные изыскания.

Куда этот лифт привезет

Помимо расположения вестибюля под стадионом НГУ им. Лесгафта и некоторых других подробностей, внимание на себя обратила еще одна идея. В ТЗ на изыскания говорится: "...проходка шахтного ствола с подходными выработками, включая коридор МГН". Это означает, что проектировщики прорабатывают вариант с вертикальным лифтом для маломобильных групп населения прямо на уровень платформы. Такого в Петербурге на глубоких станциях еще не делали.

На самом деле лифты для маломобильных граждан значились на схемах, когда "Театральную" еще предлагали выводить на место бассейна НГУ им Лесгафта – по обе стороны от улицы Декабристов. Сейчас же, когда место перенесли, в техзадании появилась формулировка "переустройство действующего эвакуовыхода в коридор для МГН". Из этого можно было бы сделать вывод, что нынешний эвакуационный ствол, который выводит со станции "Театральная" прямо на площадь у Мариинки, хотят переоборудовать под новый лифт. Но собеседники "Фонтанки" в строительном блоке говорят, что план все же другой: зарезервировать под глубокий лифт именно новую шахту, которую будут сооружать для строительства выхода.

Напомним, лифты для маломобильных пассажиров и сейчас есть в петербургском метро – на станциях "Беговая", "Зенит", "Дунайская", "Шушары", "Горный институт" и "Путиловская". Но к платформе они опускаются только на мелких станциях, всего на несколько метров. На глубоких же – только в подземный кассовый зал.

По данным "Фонтанки", концепция "Театральной" предполагает, что сначала маломобильные граждане спускаются на лифте в подземный вестибюль, метров на восемь, там проходят контроль и после, опять же на лифте, спускаются на платформу.

Первый пошел?

Спор о необходимости и возможности такого строительства для глубоких станций в Петербурге идет не первый год. В 2019 году он дошел до контракта. Институт "Трансэкопроект"

(сейчас входит в **холдинг Нацпроектстрой**) за 20 млн рублей сделал предпроект по заказу Смольного "по определению параметров приспособления Кировско-Выборгской линии метрополитена от станции "Проспект Ветеранов" до станции "Чернышевская" для обеспечения доступа маломобильных групп населения".

В техзадании были перечислены все 11 станций этого участка, а в 2020 году вышел номер интернет-журнала "Транспортные сооружения" со статьей "Встройка вестибюлей метрополитена в исторические здания: опыт Ленинграда и Праги, современные задачи и технологии в контексте формирования безбарьерной среды". Авторы – Александр Стругач и Андрей Трифонов из ООО "САБ", которое участвовало в разработке.

В ней они вспоминали, что еще в 1962 году такой лифт хотели соорудить на станции "Площадь Ленина" – с интеграцией в здание Финляндского вокзала. Однако из этого ничего не выросло, и город так и не обзавелся "реализованными примерами специализированных наземных вестибюлей и сопутствующих сооружений, оборудованных для доступа МГН к платформам метрополитена".

Из ближайшего к нам окружения такими примерами обзавелись Хельсинки и Прага, где лифтовые каскады встроили в станции "И. П. Павлова" и "Карлово намести". То есть при должной осмотристельности и внимании к грунтам и деформациям это возможно, хотя понятно, что лифтовая шахта на "Ленинском проспекте" и "Нарвской" – это не одно и то же.

Но вот, к примеру, "Площадь Восстания" – уж на что сложный и нагруженный пассажирами узел. Авторы статьи разработали принципиальное решение и для нее: "Встроить лестнично-лифтовой узел и дополнительный вестибюль непосредственно в объем исторического здания с выходом на тротуар Лиговского проспекта. Суммарная глубина выработки для устройства лифтовых шахт для двухступенчатого каскада лифтов составит около 56...58 м".

При этом появляется два наземных входа в лифты по обе стороны проспекта, подуличный переход с выходом в новый специальный кассовый зал, шахта из него на уровень станции и соединительный ходок к платформе.

А почему раньше не строили?

Инженер и автор проекта "Человек-метро" Дмитрий Графов подчеркивает: лифты в метрополитенах не являются каким-либо новшеством или экзотикой. Исторически их стали использовать в подземке даже раньше привычных эскалаторов – еще в конце 19-го века. Но скоро стали понятны недостатки лифтов – именно как единственных средств доставки пассажиров из вестибюлей к платформам: не могут работать непрерывно и в случае чрезвычайной ситуации становятся ловушкой. Так в естественном отборе уцелели эскалаторы.

В том же Ленинграде проектировщики не единожды присматривались к лифтам – и до "Площади Ленина".

"В конце 1950-х годов был проработан вариант с лифтовыми подъемниками для будущего "Парка Победы". Позднее к идее лифтов возвращались в шестидесятые, когда город строил уже третью линию и планировал так до сих пор и не построенную "Адмиралтейскую" на третьей линии (между "Гостиным двором" и "Василеостровской") – из-за сложностей с расселением исторически ценных и не очень зданий лифт видели единственной возможностью сделать сообщение станции с поверхностью, – рассказывал Графов. – Но во всех случаях экономия и скорость пали под натиском вопросов безопасности. И более к лифтам, как к единственным способам доставки пассажиров в метро, в городе на Неве не возвращались".

В итоге первым лифтом оказался подъемник на "Парнасе" в 2006 году. С тех пор и возникла нынешняя конфигурация: лифты дублируют лестницы и обеспечивают более доступную среду маломобильным пассажирам.

Устанавливают лифты и в других городах России, но практика разная. "При прочих равных условиях одного правового поля в Москве пассажиры на ряде станций имеют право самостоятельно использовать лифтовые кабины. Например, чтобы спуститься с уровня земли до уровня кассового зала. В Петербурге подходят строже. У нас лифт – это пока роскошь, о намерении использовать которую нужно сообщать заранее, обратившись к сотрудникам метро", – отмечает Графов.

"Перевозку пассажиров на лифте осуществляют работники дистанции обеспечения мобильности пассажиров, – говорится на сайте подземки. – Чтобы воспользоваться лифтами, рекомендуется заблаговременно оформить заявку на сопровождение в метрополитене".

А что думают в метро?

В прошлогоднем интервью с начальником метрополитена Евгением Козиным "Фонтанка" поднимала этот вопрос. Тогда Козин рассказал, что несколько лет назад существовало лобби, которое продвигало глубокое лифтовое оборудование, но "здравый смысл восторжествовал": "Затраты высоки. Это же не просто пробить шахту, содержать ее, обеспечить гидроизоляцию. Нужно соорудить подходные выработки, обеспечить соответствующие узлы оплаты проезда, то есть создать целую инфраструктуру".

На существующих станциях с учетом застройки города для этого просто нет места. А для новых, как мне кажется, это актуально лишь при мелком залегании

Евгений Козин, интервью "Фонтанке" в октябре 2025 года  
начальник Петербургского метрополитена

Действующие своды правил и СНИПы в России не обязывают ставить лифты, но в пункте 5.5.4 есть рекомендации:

на станциях мелкого заложения лифт на платформу следует предусматривать непосредственно с поверхности земли, а если нет возможности – с уровня кассового зала вестибюля;

на станциях глубокого заложения "при наличии технической возможности и по заданию на проектирование в рамках "разумного приспособления" допускается предусматривать лифт, доступный для МГН, с поверхности земли в уровень платформы или в коридор, размещаемый в промежуточном уровне".

В пресс-службе предприятия 4 августа тоже сослались на нормативную документацию, которая "не устанавливает обязательных требований к конкретному месту опускания пассажира на лифте".

Что касается "разумного приспособления", то подземка видит это так: "Лифты опускают маломобильных пассажиров с уровня дневной поверхности до уровня зоны транспортной безопасности и турникетов. Далее сотрудники дистанции по обеспечению мобильности пассажиров оказывают необходимую помощь, используя специальные средства – они есть на каждой станции". То есть на лифте – максимум до подземного вестибюля, дальше все как сейчас.

Дмитрий Графов настаивает: несмотря на сложность и дороговизну, строительство лифтов возможно даже в плотной исторической застройке, и пример Праги, где значительное количество станций разрабатывались и строились при поддержке советских специалистов, тому подтверждение.

Редкая возможность устройства лифта на "Театральной" выглядит пока фантастической, но вместе с тем безусловно важной и нужной потребностью.

Дмитрий Графов

инженер и автор проекта "Человек-метро"

По данным "Фонтанки", в строительном блоке Смольного тоже время от времени возвращаются к проработке подъемников для маломобильных граждан, чтобы им не пришлось каждый раз подавать заявку в службу дистанции и ждать, пока до них доедут. Причем не только в виде лифта: есть также концепция фуникулера, под который отдают одну из эскалаторных ниток. Но дальше концепции дело не идет – нет нормативной базы.

<https://www.fontanka.ru/2026/08/04/76569699/>

## «Мы это сделали»

Сигнал 04.08.2026

*Строители – о моменте, когда приходит ощущение победы. Нурлан Успанов, монтажник металлоконструкций пятого разряда АО "Мостострой-11" ТФ "Мостоотряд-36": – За 18 лет в профессии я повидал немало объектов, и каждый из них по-своему дорог. Но есть особенный*

момент в нашей работе – это тот самый миг, когда строительство моста подходит к своему логическому завершению. <...> Александр Пономарев, ведущий инженер производственного управления **АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстрой**: – В декабре 2024 года участвовал в сдаче моста через реку Сура в Чувашии.

#### ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Строители – о моменте, когда приходит ощущение победы

Самое сильное чувство "мы это сделали" приходит еще до официальной сдачи объекта – в те минуты, когда финиш уже совсем близко и в воздухе буквально витает ощущение победы: "Еще чуть-чуть – и все!", "Справились!"

Какой момент на объекте дает самое сильное ощущение "мы это сделали" – еще до его сдачи?

Виталий Сидоров, заместитель управляющего по производству СМТ-5 – филиал АО "РЖДстрой":

– Самое сильное чувство "мы это сделали" приходит еще до официальной сдачи объекта – в те минуты, когда финиш уже совсем близко и в воздухе буквально витает ощущение победы: "Еще чуть-чуть – и все!", "Справились!" В этот момент главное уже сделано, а оставшиеся формальности воспринимаются лишь как неизбежный этап на пути к финалу.

Особенно остро это чувство переживается, если путь к нему был непростым: приходилось бороться с отставанием от графика, лавировать между рисками, в срочном порядке решать неожиданные проблемы и преодолевать сопротивление обстоятельств. Каждый такой шаг давался нелегко, и потому финальное осознание успеха звучит как настоящая победа.

Нередко значимость момента еще больше возрастает из-за внешних обстоятельств, например, когда заказчик просит сократить сроки, чтобы успеть к знаковому событию. В таких условиях финальный рывок требует максимальной мобилизации всех ресурсов, и именно поэтому, когда все системы проверены, риски закрыты, а график наконец сходится с планом, чувство общей победы становится по-настоящему глубоким.

Александр Бурыкин, заместитель главного инженера АО "Управление спецработ Мосметростроя":

– Больше всего мне запомнилось строительство станции метро "Селигерская". Как мастер участка, я каждый день видел, как шаг за шагом рождается что-то большое и важное. Особенно остро чувство "мы это сделали" настигало в те моменты, когда завершался очередной сложный этап. Например, когда выполнили колоссальный объем работ по облицовке стен, полов и потолков. Уложились в рекордно короткие сроки – и в тот миг, когда все элементы сошлись в единую картину, появилось то самое ощущение: да, это действительно победа. Это было сродни произведению инженерного искусства – когда точность расчетов, слаженность команды и тяжелый труд превращаются в нечто по-настоящему значимое.

Семен Котов, начальник участка Мостостроительного поезда № 59 подразделения СМТ-5 – филиал АО "РЖДстрой":

– Когда сложный труд обретает осязаемый результат. На станциях, например, кульминация особенно яркая – это момент пуска и первых переключений. Включаются светофоры, переводятся стрелки, замыкаются рельсовые цепи – и инфраструктура начинает работать как единый механизм. Каждый сигнал, каждый щелчок – подтверждение, что все расчеты верны, узлы совместимы, параметры в норме. В эту минуту напряжение сменяется профессиональной гордостью.

Но это чувство возникает не только при масштабных пусках. Оно регулярно возвращается во время работ в "окно", где эмоциональный пик строится на безупречном совпадении плана и факта. Здесь нужна предельная точность: расчет рисков, четкое распределение задач, выдержка временных рамок. Когда все работы выполнены, ни одна минута не потеряна, ни один риск не реализовался, а результат полностью соответствует плану, – снова приходит глубокое удовлетворение: "мы это сделали".

Нурлан Успанов, монтажник металлоконструкций пятого разряда **АО "Мостострой-11"** ТФ "Мостоотряд-36":

– За 18 лет в профессии я повидал немало объектов, и каждый из них по-своему дорог. Но есть особенный момент в нашей работе – это тот самый миг, когда строительство моста подходит к своему логическому завершению. Когда видишь, как торжественно перерезают ленту, как по построенному мосту едет первый транспорт – это непередаваемое ощущение. Среди всех объектов, где мне довелось работать, особое место занимает Крымский мост. Это был поистине грандиозный проект, который потребовал от всей команды максимальной самоотдачи.

Владимир Канунников, монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций четвертого разряда **АО "Мостострой-11"** ТФ "Мостоотряд-36":

– Каждый прием бетона дает особое чувство – и это не просто слова, ведь работа точно не из легких, тут расслабляться нельзя ни на минуту. Каждое построенное сооружение, каждая забитая или залитая свая – это маленький, но очень важный результат, и именно они приносят настоящее профессиональное удовлетворение. При этом ответственность колоссальная: нужно постоянно следить, чтобы нигде не раздавило опалубку, чтобы все размеры строго соответствовали чертежу – малейшее отклонение может повлиять на прочность всей конструкции. Сейчас мы трудимся на объекте в районе Москвы-реки, работа идет по плану, но каждый этап все равно требует предельного внимания.

Захар Скопинцев, бетонщик третьего разряда **АО "Мостострой-11"** ТФ "Мостоотряд-36":

– Особенно волнительным моментом является возведение тела опоры. Именно в этот период становится отчетливо видна вся архитектурная композиция будущего сооружения, и появляется четкое понимание – финишная прямая уже близка. Когда работаешь над созданием опорной конструкции, чувствуешь особую ответственность. Это фундамент всего проекта, его основа. Сейчас мы активно участвуем в реализации проекта велопешеходного моста в Москве, и несмотря на повышенную сложность технических задач, каждый успешно заверченный этап приносит профессиональное удовлетворение.

Тимур Мамаджанов, начальник участка ООО "Тоннель-2001" АО "Московский метрострой":

– Это сборка, монтаж и запуск тоннелепроходческого комплекса (ТПМК). Каждый узел и механизм должен встать на свое место. И только слаженная работа всей команды позволяет довести дело до финала. В этом году самым сильным моментом стал запуск на Бирюлевской линии метро уникального ТПМК "Ольга" с гидропригрузом – единственного в Москве. Он предназначен для работы в сложных водонасыщенных грунтах – плывунах. Этому механизму предстоит непростая задача: четырежды пересечь Москву-реку глубоко под землей. Когда комплекс начал работу, пришло осознание: мы это сделали! И именно в такие мгновения особенно ясно чувствуешь, что труд строителя – это не просто работа, а создание будущего города.

Александр Пономарев, ведущий инженер производственного управления **АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстрой**:

– В декабре 2024 года участвовал в сдаче моста через реку Сура в Чувашии. Ощущение, что дело сделано, приходит не сразу. Торжественное событие – пуск движения. Когда по мосту после долгого строительства наконец идут машины, ты, конечно, испытываешь радость и гордость. Но это еще не все. Пуск и сдача объекта – совершенно разные вещи. Мостом уже давно пользуются, но только после сдачи его заказчику, после получения заключения о завершении строительства и разрешения на ввод объекта в эксплуатацию, можно наконец выдохнуть и сказать себе: "Слава Богу, что он закончился". И совсем финальная точка – передача объекта на баланс. Но в это время ты обычно занимаешься уже новым проектом, и голова занята им.

[https://rosprofzhel.ru/signal/signal/signal\\_26\\_2026/my\\_eto\\_sdelali](https://rosprofzhel.ru/signal/signal/signal_26_2026/my_eto_sdelali)

## **Открыто движение по новой подмосковной дороге, построенной при участии НПС**

Сделано у нас ([sdelanounas.ru](http://sdelanounas.ru)) 04.08.2026

*Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье. В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные*



филиалами **"ДиМ" Мостоотряд-22** и **Мостоотряд-114**, а также компанией **МСК 1520** (входят в НПС).

Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье.

В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные филиалами **"ДиМ" Мостоотряд-22** и **Мостоотряд-114**, а также компанией **МСК 1520** (входят в НПС).

Это автодорожный тоннель в городе Видное, а также транспортная развязка с трассой М-4 "Дон" и Павелецким направлением железной дороги. Развязка включает в себя две эстакады суммарной длиной около километра и съезды. Ее особенность – опоры высотой до 25 м.

Ранее в составе трассы был открыт 600-метровый мост через Москву-реку в районе Лыткарино, построенный **Мостоотрядом-99**. Полностью Южно-Лыткаринскую автодорогу планируется открыть в сентябре 2026 года.

<https://sdelanounas.ru/blogs/177468/>

## **Дивизион «Железные дороги»**

### **АО «Бамстроймеханизация»**

#### **Сильные дожди на севере Амурской области вызвали подъем воды в реках на несколько метров**

БАМ (gazeta-bam.ru) 05.08.2026

*Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. **"Бамстроймеханизация"** (входит в **Нацпроектстрой**) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва.*

Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. **"Бамстроймеханизация"** (входит в **Нацпроектстрой**) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва.

Железнодорожная линия Тында – Хани на протяжении 200 км проходит вдоль реки Нюкжи, дважды пересекая эту водную артерию. Летом после обильных осадков из-за большого количества притоков вода в реке за считанные часы может резко подняться. Сильное течение в некоторых местах изменяет русло реки, частично подмывает берега. Одно из проблемных мест – 2062 км БАМа на перегоне Дюгабуль – Ункур, где река при разливах вплотную приближалась к железной дороге. Чтобы защитить насыпь от натиска воды механизаторы на протяжении 1700 м укрепляют берега Нюкжи.

Берег высотой до 14 м укрепляют поэтапно, строя "полки" из скального грунта. У подножия – крупный камень размером больше 1 м, а ближе к железнодорожной насыпи – грунт фракцией до 50 см. Общий объем земляных работ составляет 230 тыс. куб.

Строители выполнили основной объем работ, и скальная конструкция уже выполняет свое значение. Несмотря на подъем уровня Нюкжи, река от насыпи отодвинута на 100 м.

Справляться с сильными осадками БАМу помогают новые искусственные сооружения, водоотводные каналы, построенные в рамках модернизации Восточного полигона. Кроме того, в ходе строительства вторых путей был выполнен ремонт опор существующих мостов, укреплены конусы насыпи на подходе к ним. Вдоль ручьев обновлены оголовки у водопропускных труб.

Тында – крайняя точка Москвы.



<https://gazeta-bam.ru/news/media/2026/8/5/silnyie-dozhdi-na-severe-amurskoj-oblasti-vyizvali-podem-vodyi-v-rekah-na-neskolko-metrov/>

## **Новости на ресурсах НПС**

### **Открыто движение по новой дороге, построенной при участии НПС**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.08.2026

*Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье. В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные филиалами "ДиМ" Мостоотряд-22 и Мостоотряд-114, а также компанией МСК 1520 (входит в НПС).*

Новый участок концессионной Южно-Лыткаринской автодороги (ЮЛА), в строительстве которого принимали участие специалисты НПС, открыт в Подмосковье.

"Хочу сказать слова благодарности строителям, потому что строить в таком мегаполисе, а особенно дорогу – это всегда очень непросто. Но мы идем в графике... Когда дорога будет полностью готова, у нас свяжутся М-12 на востоке и М-2 на юге", - отметил губернатор Московской области Андрей Воробьев.

В составе открытого девятикилометрового участка – два крупных искусственных сооружения, построенные филиалами "ДиМ" Мостоотряд-22 и Мостоотряд-114, а также компанией МСК 1520 (входит в НПС).

Это автодорожный тоннель в городе Видное, а также транспортная развязка с трассой М-4 "Дон" и Павелецким направлением железной дороги. Развязка включает в себя две эстакады суммарной длиной около километра и съезды. Ее особенность – опоры высотой до 25 м.

Ранее в составе трассы был открыт 600-метровый мост через Москву-реку в районе Лыткарино, построенный Мостоотрядом-99. Полностью Южно-Лыткаринскую автодорогу планируется открыть в сентябре этого года.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС\_новости #Дороги\_и\_Мосты #Мостоотряд\_22 #Мостоотряд\_99 #Мостоотряд\_114 #МСК1520

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

#### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2387>

[https://vk.ru/wall-227648545\\_972](https://vk.ru/wall-227648545_972)

[https://vk.ru/wall-222904688\\_3170](https://vk.ru/wall-222904688_3170)

### **Сильные дожди на севере Амурской области вызвали подъем воды в реках на несколько метров**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 04.08.2026

*Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. "Бамстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва.*

Сейчас особое внимание уделяется мостам, водопропускным трубам и перегонам в прижимах к крупным рекам на БАМе. Специалисты мониторят уровень воды и состояние искусственных сооружений. "Бамстроймеханизация" (входит в Нацпроектстрой) выполняет комплекс работ по защите опасных участков от возможного размыва.

Железнодорожная линия Тында – Хани на протяжении 200 километров проходит вдоль реки Нюкжи, дважды пересекая эту водную артерию. Летом после обильных осадков из-за большого количества притоков вода в реке за считанные часы может резко подняться. Сильное течение в

некоторых местах изменяет русло реки, частично подмывает берега. Одно из проблемных мест – 2062 км БАМа на перегоне Дюгабуль – Ункур, где река при разливах вплотную приближалась к железной дороге. Чтобы защитить насыпь от натиска воды механизаторы на протяжении 1700 метров укрепляют берега Нюкжи.

Берег высотой до 14 метров укрепляют поэтапно, строя "полки" из скального грунта. У подножия – крупный камень размером больше 1 метра, а ближе к железнодорожной насыпи – грунт фракцией до 50 см. Общий объем земляных работ составляет 230 тысяч кубометров.

Строители выполнили основной объем работ, и скальная конструкция уже выполняет свое значение. Несмотря на подъем уровня Нюкжи, река от насыпи отодвинута на 100 метров.

Справляться с сильными осадками БАМу помогают новые искусственные сооружения, водоотводные каналы, построенные в рамках модернизации Восточного полигона. Кроме того, в ходе строительства вторых путей был выполнен ремонт опор существующих мостов, укреплены конусы насыпи на подходе к ним. Вдоль ручьев обновлены оголовки у водопропускных труб.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #новости1520 #НПС\_строим\_БАМ #БАМ #Бамстроймеханизация

<https://t.me/NashaKoleya/4525>

## Дракон на берегу залива Сароникос

ТГ-канал «Все включено», 04.08.2026

*В Греции, в западном пригороде Афин, на берегу залива Сароникос Эгейского моря, по словам местных жителей, стоит "Дракон". Впрочем, если быть точнее, речь идет о ТЭС "Керацини".*

В Греции, в западном пригороде Афин, на берегу залива Сароникос Эгейского моря, по словам местных жителей, стоит "Дракон". Впрочем, если быть точнее, речь идет о ТЭС "Керацини".

Первый энергоблок станции мощностью 160 МВт был введен в эксплуатацию в 1968 году. Двумя годами ранее, в 1966-м, вступил в силу договор между СССР и Грецией об экономическом и техническом сотрудничестве. Первым проектом, реализованным в рамках этого соглашения, стало строительство второго энергоблока ТЭС "Керацини" мощностью 200 МВт. Его ввели в эксплуатацию в 1971 году. Проект разработал "Институт Теплоэлектропроект", который сегодня входит в ГК НПС. На станции по сей день установлено советское оборудование: турбины Ленинградского металлического завода и котлы таганрогского завода "Красный котельщик".

С 2016 года ТЭС используется только в качестве резервной. О дальнейшей судьбе "Дракона" говорят уже не первый год. После окончательного вывода из эксплуатации ее предлагают превратить в общественно-культурное пространство.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #исТОКи

<https://t.me/npsvsevk/781>